

Sachgebiete: Eisenbahnrecht

Gericht: VG Lüneburg

Datum der Verkündung: 06.02.2013

Aktenzeichen: 5 A 57/11

Rechtsquellen:

Art. 14 Abs. 1 GG; § 11 Abs. 1a AEG, § 23 Abs. 1 AEG, § 23 Abs. 2 S. 1, Abs. 3 AEG;
§ 42 Abs. 2 VwGO;

Schlagworte:

Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb, Eisenbahn-Bundesamt,
Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Freistellung, Klagebefugnis, öffentliche Belange,
Stellungnahmefrist, Verkehrsbedürfnis,

Leitsätze:

1. Eine besondere Berücksichtigung der Interessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, ist im Rahmen der Freistellungsentscheidung nach § 23 Abs. 1 AEG nicht geboten.
2. Anders als nach § 11 Abs. 1a AEG, der auch die Chancen für die Übernahme von Schienenstrecken und anderen Infrastruktureinrichtungen verbessern sollte und interessierten Dritten das Recht zur Angebotsaufforderung einräumt, fehlt eine vergleichbare Regelung in § 23 AEG.
3. Der Schutz eigener Rechte der in § 23 Abs. 2 Satz 1 AEG genannten Unternehmen, Behörden oder sonstigen Stellen ist mit der Regelung nicht bezweckt.
4. Das Zustellungserfordernis in § 23 Abs. 3 AEG ist nur für die nach § 23 Abs. 1 AEG antragsbefugten Stellen vorgesehen. Denn sie werden durch die Freistellungsentscheidung in ihren Rechten betroffen, sodass insoweit die förmliche Zustellung angezeigt ist.
5. Auch die wirtschaftliche Betätigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Berücksichtigung von bereits betriebenen Strecken begründet keine Klagebefugnis im Hinblick auf das aus Art. 14 Abs. 1 GG hergeleitete Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb als subjektive Rechtsposition.
6. Das Stellungnahmeverfahren wird durch die Abkürzung der Stellungnahmefrist auf einen Monat nicht in einer Weise verkürzt, die eine Stellungnahme unmöglich oder unzumutbar macht.
7. Für die Beurteilung des aktuellen Verkehrsbedürfnisses kommt es auch auf die Bekundungen der nutzungsinteressierten Eisenbahnverkehrsunternehmungen an. Zudem sind die aktuellen Konzepte der Vertreter des öffentlichen Interesses an einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene zu berücksichtigen. Ein Verkehrsbedürfnis kann sich darüber hinaus aus den Dispositionen derjenigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben, deren Infrastruktur an die vom Antrag betroffene Infrastruktur anschließt.

8. Die fehlende Erwartung einer langfristigen Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung setzt voraus, dass keines der potenziell interessierten Unternehmen und keine öffentliche Stelle ein langfristiges Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung der vom Antrag erfassten Grundstücke erklärt. Diese Freistellungsvoraussetzung stellt also keinen objektiv feststellbaren Umstand dar, sondern ist das (subjektive) Ergebnis negativer unternehmerischer und verkehrspolitischer bzw. verkehrsplanerischer Entscheidungen der relevanten Akteure. An ihre Erklärungen sind im Interesse der Planungshoheit der Gemeinde und zum Schutz des an einer bahnfremden Nutzung oder Verwertung interessierten Grundstückseigentümers allerdings gewisse Anforderungen zu stellen.

9. Im Rahmen des § 23 Abs. 1 AEG ist das merkantile Verwertungsinteresse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bzw. des Eigentümers der Anlagen unerheblich. Es ist somit kein zulässiger Verweigerungsgrund für die Freistellung, kann aber umgekehrt auch der Annahme eines Nutzungsinteresses nicht entgegenstehen.

10. Das ernsthafte Nutzungsinteresse setzt die Benennung von Interessenten zur Durchführung von Schienenverkehren voraus.

11. Ob ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, nach § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt ist und wie hoch die Anforderungen bezüglich des Tatbestandsmerkmals „Verkehrsbedürfnis“ in § 23 Abs. 1 AEG sind, sind Fragen grundsätzlicher Bedeutung, die bisher obergerichtlich nicht geklärt sind.

Urteil

- 5 A 57/11 - Verwaltungsgericht Lüneburg vom 6. Februar 2013

In der Verwaltungsrechtssache

der ___ GmbH,
vertreten durch die Geschäftsführer _____, Klägerin,
Proz.-Bev.: Rechtsanwälte _____

gegen

die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vertreten
durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes - Außenstelle ___ - , Beklagte,

Beigeladen:

1. Gemeinde St. _____ ,

2. ___ AG (Niederlassung ___),
vertreten durch ___ GmbH Immobilienbüro _____ ,

3. N. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, _____ ,

Proz.-Bev. zu 2: Rechtsanwälte _ _ _ _ _

Streitgegenstand: Freistellung einer Bahnstrecke,

hat das Verwaltungsgericht Lüneburg - 5. Kammer - auf die mündliche Verhandlung vom 6. Februar 2013 durch den Präsidenten des Verwaltungsgerichts von Alten, die Richterin am Verwaltungsgericht Minnich, die Richterin am Verwaltungsgericht Bendlin sowie die ehrenamtlichen Richterinnen Bannehr und Ebeling für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 2., die erstattungsfähig sind.

Das Urteil ist wegen der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar.

Die Berufung wird zugelassen.

Tatbestand

Die Klägerin wendet sich gegen einen eisenbahnrechtlichen Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Klägerin ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das in mehreren Bundesländern Eisenbahnstrecken von der Beigeladenen zu 2. übernommen hat, ein Nebenstreckennetz betreibt und über Eisenbahnstrecken zur Entwicklung verfügt. Schienenverkehr betreibt die Klägerin selbst nicht. Sie stellt „Partnern“ die von ihr vorgehaltenen bzw. betriebenen Eisenbahnstrecken entgeltlich zum Eisenbahnbetrieb zur Verfügung. Zum Streckennetz der Klägerin gehört auch die Bahnstrecke zwischen Lü. und dem Bahnhof Da. /Ost (Strecken-Nr. 6_ _ _), die „Je. -talbahn“, auf der seit der Übernahme im Jahr 2001 gelegentlich Personenverkehr stattfindet.

Die insgesamt 42 km lange einspurige Eisenbahnstrecke zwischen Ue. und Da. /West (Strecken-Nr. 1_ _ _) wurde im Jahr 1924 eingerichtet und betrieben. Der Personenverkehr auf dieser Strecke wurde am 30. Mai 1975 eingestellt, der fahrplanmäßige Güterverkehr im Frühjahr 1993. Das Eisenbahn-Bundesamt - im Folgenden: EBA - erteilte der Beigeladenen zu 2. unter dem 26. März 1996 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebs der Strecke Ue. -Da. /West. Die Beigeladene zu 2. stellte mit Wirkung vom 1. Juni 1996 (nach Bekanntmachung vom 10. Mai 1996) den Gesamtbetrieb auf der Strecke dauerhaft ein.

Die Beigeladene zu 1., in deren Gemeindebezirk sich die stillgelegte Bahnstrecke Ue. -Da./West teilweise befindet, beantragte am 13. Dezember 2007 beim EBA die Freistellung der Strecke von Bahn- und Betriebszwecken auf den im Gemeindegebiet gelegenen und im Einzelnen benannten Flurstücken.

Das EBA informierte mit Schreiben vom 10. Januar 2008 die Beigeladene zu 2. von dem Antrag der Beigeladenen zu 1. und um bat Prüfung und Mitteilung, ob die im Antrag genannten Flurstücke für den Betrieb der Eisenbahnen des Bundes entbehrlich seien und freigestellt werden könnten. insbesondere wurde um Prüfung gebeten, ob die Strecke noch für

Güterverkehr (Atomtransporte) benötigt werde. Die Beigeladene zu 2. teilte daraufhin im Juni 2008 mit, die Voraussetzungen für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken seien gegeben. Nach Abschluss einer bahninternen Prüfung seien keine Eisenbahninfrastrukturaniagen vorhanden, für die ein Verkehrsbedürfnis bestehe. Eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung sei daher langfristig nicht zu erwarten.

Nachdem das EBA im März 2009 Kenntnis davon erhalten hatte, dass eine an der Eisenbahnstrecke interessierte Beratungs- und Planungsgesellschaft Kaufverhandlungen mit der Beigeladenen zu 2. aufgenommen hatte, teilte sie der Beigeladenen zu 1. mit, das Freistellungsverfahren werde zunächst nicht weiter betrieben. Die Klägerin nahm in der Folgezeit ebenfalls Kontakt zum EBA und zur Beigeladenen zu 2. wegen der Übernahme der Strecke Ue. -Da. /West auf.

Nachdem beim Landkreis Lü. -Da. die Kaufverhandlungen der Beigeladenen zu 2. bekannt geworden waren, machte dieser im Juli 2009 gegenüber der Beigeladenen zu 2. ein Interesse an der Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf der Strecke Ue. -Da. geltend. Die Beigeladene zu 2. verwies darauf, sie sei grundsätzlich bereit, stillgelegte Strecken an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu veräußern. Da es im Verlauf der Strecke Ue. -Da. jedoch bereits einige Lücken gebe, sei die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebs auf der gesamten Strecke nur mit erheblichem Aufwand durchführbar. Zudem seien in den Ortslagen keine Zugangsmöglichkeiten zur Strecke vorhanden, weil die Bahnhöfe bereits verkauft worden seien. Die Veräußerung der Teilstrecke von Stoetze bis Dannenberg für einen Kaufpreis von 0,71 EUR/m² (also ca. 430.000,00 EUR) sei jedoch möglich.

Eine Einigung zwischen der Klägerin und der Beigeladenen zu 2. über die Veräußerung der Strecke wurde nicht erzielt. Die Beigeladene zu 2. hatte der Klägerin unter dem 24. November 2009 die Strecke von km 3,14 bis km 40,74 für den Preis von 713.100,-- EUR angeboten. Die Klägerin hatte im Hinblick auf die Widmung und die beabsichtigte bahnbetriebliche Nutzung eine am Ertragswert orientierte Preisregelung von ca. 25.000 bis 30.000,-- EUR gefordert, weil die Grundstücke anderweitig nicht verwertbar seien, solange eine Freistellung nicht erfolgt sei und das Betriebsbegehren fortbestehe.

Im Zusammenhang mit Planungen der Beigeladenen zu 3. wegen einer abgängigen Straßenbrücke über die hier streitige Betriebsstrecke, die durch eine Straße auf einem über die bisherige Betriebsstrecke führenden Damm ersetzt werden sollte, wurde das Freistellungsverfahren bei dem EBA wieder aufgenommen.

Die beabsichtigte Freistellung der Strecke von Bahnbetriebszwecken im Gebiet der Beigeladenen zu 1. wurde am 7. Februar 2011 von der Beklagten im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht, nachdem die Beigeladene zu 2. unter dem 25. Januar 2011 bestätigt hatte, dass die Verhandlungen mit der Klägerin ergebnislos abgebrochen worden seien. Die betroffenen Stellen wurden zur Stellungnahme binnen eines Monats aufgefordert. In ihrer Stellungnahme vom 16. Februar 2011 wies die Klägerin auf ihr Interesse an der langfristigen Sicherung der Entwicklung der Strecke hin und wandte sich gegen die beabsichtigte Freistellung der Strecke von Bahnbetriebszwecken. Sie habe in den Verhandlungen mit der Beigeladenen zu 2. einen Übernahmepreis zum Ertragswert angeboten, das sei jedoch unter Hinweis auf einen Bewerber, der bereit sei, die üblichen Grundstückspreise zu zahlen, abgelehnt worden. Sie - die Klägerin - habe ein besonderes Interesse daran, die Strecke Ue. -Da. zu erhalten und kurzfristig wieder in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen, weil damit ein dauerhafter Anschluss an die bereits von ihr betriebene Betriebsstrecke Da. -Lü. (Nr. 6_ _ _) gegeben sei und sie so den Wünschen

mehrerer Güterkunden nachkommen könne. Kommunale Vertreter vor Ort und potenzielle Güterkunden hätten sich für den Erhalt der Strecke Ue. -Da. (Nr. 1_ _ _) ausgesprochen und würden diesen unterstützen. So hätten beispielsweise die Gemeinden Ka. und Ze. Interesse an der Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene bekundet. Die Stadt Ue. habe ihr Interesse unter Hinweis auf das vorgesehene Hafenindustriegbiet und das zwingende Erfordernis einer Anbindung an eine Bahnstrecke bekundet. Zudem hätten mehrere Unternehmen aus der Region die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke ausdrücklich unterstützt. Auch der Landkreis Lü. -Da. sei weiterhin erheblich daran interessiert, dass der Bahnbetrieb auf der Strecke Ue. -Da. wieder aufgenommen werde. Im regionalen Raumordnungsplan für den Landkreis Lü. -Da. sei ein entsprechendes Ziel enthalten.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und das Bundesamt für Strahlenschutz teilten mit, dass ein verkehrliches Interesse an der Bahnstrecke nicht vorhanden sei. Insbesondere im Rahmen der Erkundung des Salzstockes Gorleben sei für Transportbelange eine Schienenanbindung nicht vorgesehen. Das gelte auch in Bezug auf die Nähe der Verladestation Da. . Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) teilte gleichfalls mit, kein Interesse an einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Ue. -Da. zu haben.

Auf Anfrage des EBA trug die Klägerin unter dem 11. März 2011 vor, die Eisenbahnstrecke Da. -Lü. (Nr. 6_ _ _) sei derzeit gesperrt und könne über das Netz der DB AG im regelmäßigen Verkehr nicht erreicht werden, sodass dort gegenwärtig kein Güterverkehr stattfindet. Mit einem potenziellen Güterverkehrskunden in Lü. werde jedoch die Anlieferung von Stahl auf der Schiene vorbereitet. Eine Durchbindung von Güterzügen über die Wendlandbahn von L. nach Da.-Ost und von dort weiter auf dem Netz der Klägerin nach Lü. sei wegen der Streckenbelegung durch den Nahverkehr tagsüber und der Streckenruhe nachts nicht möglich. Sie - die Klägerin - habe vor diesem Hintergrund ein großes Interesse daran, zukünftig unabhängig vom DB-Netz die eigene Strecke Da. -Lü. über die Strecke Ue. -Da. erreichen zu können, um so die regelmäßige Bedienung eines Güterkunden in Lü. sicherstellen bzw. aufnehmen zu können. Darüber hinaus habe sich in der Region ein Bündnis aus Vertretern aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung und Verbänden zusammen gefunden und eine gemeinsame Resolution zum dauerhaften Erhalt und zur Entwicklung der Eisenbahnstrecke verabschiedet.

Mit Bescheid vom 15. März 2011 - der Klägerin zugestellt am 17. März 2011 - stellte das EBA die im Einzelnen aufgeführten Flurstücke der Strecke Ue. -Da. (Nr. 1_ _ _) im Gebiet der Beigeladenen zu 1. zum 15. März 2011 von Bahnbetriebszwecken frei. Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, die rechtlichen Voraussetzungen für die Freistellung seien gegeben. Die Beigeladene zu 1. sei als Trägerin der kommunalen Planungshoheit antragsbefugt. Das erforderliche Beteiligungsverfahren sei durchgeführt worden. Für die genannten Flurstücke bestehe kein Verkehrsbedürfnis mehr und die Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung sei nicht mehr zu erwarten. Ein Interesse der Klägerin an einer ernsthaft dauerhaften Übernahme der Strecke sei nicht hinreichend deutlich geworden. Die Strecke Ue. -Da. sei bereits in den 70er Jahren stillgelegt worden, sodass nach der Wertermittlungsverordnung der Bodenwert bzw. der Wert der zu übernehmenden Grundstücke anzusetzen sei. Dieser liege deutlich über dem Ertragswert, der bei einer stillgelegten Strecke regelmäßig gegen Null gehen müsste. Abgesehen von der Vorlage grundsätzlicher Interessebekundungen von Gemeinden und von Firmen hätte eine ernsthafte Konzeption der Klägerin, welche die Herrichtung der Strecke für den Betrieb und den erneuten Betrieb durch die Klägerin glaubhaft mache, nicht vorgelegen. Wegen der langen Stilllegungszeit bestehe bei der Strecke inzwischen erheblicher Sanierungsbedarf. Eine

Insellage der von der Klägerin betriebenen Strecke Da. -Lü. (Nr. 6_ _ _) bestehe nicht, weil diese über die Strecke L. -Da. angebunden sei. Im Übrigen sei die Strecke Nr. 6_ _ _ derzeit gesperrt. Güterverkehr finde nicht statt. Die Durchbindung von Güterzügen über die Strecke L. -Da. sei möglich. Seit September 2011 stünden auf dieser Strecke Kapazitäten zur Verfügung und es könnten Verkehre angemeldet werden. Interesse an der Reaktivierung der Strecke Ue. -Da. (Nr. 1_ _ _) sei nicht bekundet worden, insbesondere auch nicht vom Land Niedersachsen oder der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft. Die baldige Freistellung sei unter Berücksichtigung der vorangeschrittenen Planungen der Landesstraßenbauverwaltung zum Abriss der Brücke im Zuge der Landesstraße 252 über die Eisenbahnstrecke im Gemeindebereich und dem geplanten Neubau auf der Dammaufschüttung geboten, weil anderenfalls mit erhöhtem Aufwand aus Steuergeldern eine Brückensanierung über die möglicherweise jahrelang brachliegende Eisenbahnstrecke erfolgen müsste.

Zur Begründung ihres dagegen gerichteten Widerspruchs vom 5. April 2011 machte die Klägerin geltend, dass unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme vom 16. Februar 2011 ein Verkehrsbedürfnis gegeben sei. Die vorgelegten Erklärungen der betroffenen Kommunen und Gewerbetreibenden seien unzutreffend und pauschal als bloße Interessensbekundungen angesehen worden. Es seien zahlreiche sich überlagernde Verkehrspotenziale gegeben. Das Straßenbauvorhaben hätte keinen Einfluss auf die Freistellungsentscheidung haben dürfen. Es sei darüber hinaus verkannt worden, dass eine konkrete Bereitschaft zur Übernahme der Bahnlagen für den Nachweis der Ernsthaftigkeit eines Nutzungsinteresses nicht erforderlich sei. Sie betreibe das größte Nebenstreckeninfrastrukturunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland. Schon aus diesem Grunde sei in ihrem Falle von der geforderten Ernsthaftigkeit auszugehen. Dass die Beigeladene zu 2. den von ihr - der Klägerin - gebotenen Ertragswert grundsätzlich nicht akzeptiere, lasse nicht auf ein mangelndes Interesse schließen. Eine Pflicht, vorab Reaktivierungskonzeptionen aufzustellen oder der Freistellungsbehörde vorzulegen, bestehe nicht.

Das EBA wies mit Widerspruchsbescheid vom 9. Juni 2011 - zugestellt am 11. Juni 2011 - den Widerspruch der Klägerin zurück und führte zur Begründung im Wesentlichen aus, gegenwärtig bestehe kein Verkehrsbedürfnis. Auch eine langfristige Nutzung der Bahnbetriebsanlagen der Strecke auf dem Gemeindegebiet der Beigeladenen zu 1. im Rahmen der Zweckbestimmung sei nicht zu erwarten. Schülerverkehr sei ohne sonstigen Personenverkehr nicht wirtschaftlich zu betreiben und vom Schulträger nicht in Aussicht gestellt worden. Die bloß politischen Zielvorstellungen der Kommunen seien nicht ausreichend. Auch im Hinblick auf den Güterverkehr sei eine langfristig positive Nutzungsprognose nicht gegeben. Eine Schienenverbindung für das Hafenindustriegbiet der Stadt Ue. bestehe auch ohne die Strecke. Güterverkehr vom Hafen Ue. nach Lü. könne wirtschaftlicher über L. abgewickelt werden, weil das keine weiteren Investitionen erfordere. Ein ggf. entstehendes Verkehrsbedürfnis zur Bedienung der ehemaligen Ladestellen Zernien, Pudripp und Karwitz könne über die Strecke L. -Da. (Nr. 1_ _ 1) abgewickelt werden. Dies sei die Anbindung an die Strecke der Klägerin Da. -Lü. (Nr. 6_ _ _). Die vorgetragenen Interessen verschiedener Firmen seien nicht ausreichend und könnten keinen wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten. Die Strecke würde nach ihrem baulichen Zustand die Verkehrsaufnahme gegenwärtig nicht zulassen, weil ein erheblicher Investitionsbedarf bestehe. Die Nutzungsprognose sei im Hinblick auf das öffentliche Interesse an einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene anzustellen, nicht im Interesse öffentlicher Stellen oder privater Unternehmen. Insgesamt sei nicht ersichtlich, dass aus Gemeinwohlgründen eine Freistellung versagt werden müsste. Das Straßenbauvorhaben der Landesstraßenbauverwaltung habe keinen Einfluss auf den Inhalt der

Freistellungsentscheidung gehabt.

Am 11. Juli 2011 hat die Klägerin Klage erhoben.

Sie macht geltend:

Es fehle bereits an dem erforderlichen wirksamen Antrag zur Freistellung. Die Beigeladene zu 1. habe die Freistellung aus wirtschaftlichen Gründen beantragt. Das rechtfertige eine Freistellung nicht, der Antrag habe daher mangels Bescheidungsinteresses zurückgewiesen werden müssen. Es sei nicht ausreichend erkennbar, dass die Beklagte das Verkehrsbedürfnis für die gesamte Strecke gewürdigt habe, nicht lediglich für das Gebiet der Beigeladenen zu 1.. Die Freistellung für die Strecke auf dem Gemeindegebiet der Beigeladenen zu 1. mache die Strecke im Übrigen unbrauchbar, sie schaffe einen Planungstorso. Die Ausführungen im Hinblick auf den Schülerverkehr seien vom Beklagten nicht belegt oder konkretisiert worden. Eine Anmeldung des Schülerverkehrs durch den Landkreis habe nicht erfolgen können, weil die Strecke noch nicht betrieben werde. Unberücksichtigt geblieben sei, dass die Eisenbahnstrecke im Raumordnungsprogramm des Landkreises Lü. -Da. eine erhebliche Rolle spiele und der Schülerverkehr angemeldet werden könne. Von einem mangelnden Verkehrsbedürfnis könne danach nicht ausgegangen werden. Ein aktuelles Verkehrsbedürfnis könne nur verneint werden, wenn von keiner Seite ein Interesse an eisenbahnspezifischer Nutzung bestehe. Überhöhte Anforderungen dürften nicht gestellt werden, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Eisenbahnstrecke seit 18 Jahren nicht befahren werde. Sie habe eine Analyse der Nutzungsmöglichkeit erstellt. Die für die Wiederherstellung der Strecken erforderlichen Arbeiten seien ihr bekannt und vergleichbar bei anderen Strecken vorgenommen worden. Unter Berücksichtigung der Benzin- und Dieselpreise müsse den Eisenbahnstrecken eine größere Bedeutung beigemessen werden. Das gelte insbesondere für die heutigen Nebenstrecken untergeordneter Bedeutung. Neue Logistiksysteme, etwa die Möglichkeit, vor Ort Fahrräder oder Kleinwagen zu mieten, seien denkbar. Da der Neubau bzw. die Neutrassierung von Eisenbahnstrecken erhebliche Zeit und auch finanzielle Mittel in erheblichem Umfang in Anspruch nehme, solle nach dem Gesetzeszweck des allgemeinen Eisenbahngesetzes die bestehende Eisenbahninfrastruktur gegen außerbahnliche Interessen geschützt werden. Sie betreibe die Eisenbahnstrecke Da. -Lü. und habe damit bewiesen, dass sie wirtschaftlich sinnvoll eine Eisenbahnstrecke betreiben und ein Verkehrsbedürfnis entwickeln könne. Es sei nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen trotz des angemeldeten Interesses von betroffenen Gemeinden, des zuständigen Trägers der Landes- und Regionalplanung sowie der Infrastrukturunternehmen ein Bedürfnis an eisenbahnspezifischer Nutzung der Strecke verneint ,worden sei. Die Beklagte sei darlegungs- und beweispflichtig für das Fehlen des langfristigen Nutzungsbedürfnisses. Ein entsprechender Nachweis sei nicht erbracht worden.

Die Klägerin beantragt,

den Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15. März 2011 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 9. Juni 2011 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie wiederholt und vertieft die Ausführungen des angefochtenen Bescheides und des Widerspruchsbescheides. Ein wirksamer Antrag habe vorgelegen, denn eine bestimmte Motivation des Antragsberechtigten sei nicht erforderlich. Es sei die Freistellbarkeit der

gesamten Strecke Ue. -Da. in den Blick genommen worden. Weitere Freistellungsanträge für die Strecke seien gestellt, die Bearbeitung im Hinblick auf den Ausgang dieses Verfahrens aber zurückgestellt worden. Bereits im Jahr 1995 habe die Beigeladene zu 2. die Strecke anderen Anbietern zur Übernahme angeboten, das sei erfolglos geblieben. Die Träger öffentlicher Belange hätten ein verkehrliches Interesse an der Strecke im Freistellungsverfahren verneint. Die von der Klägerin genannten Interessenten könnten ein aktuelles Verkehrsbedürfnis nicht begründen. Insoweit handele es sich lediglich um Wünsche nach einem zusätzlichen Transportweg. Einzelinteressen seien aber nicht maßgeblich und könnten ein Verkehrsbedürfnis nicht begründen. Die vage Möglichkeit der späteren eisenbahnspezifischen Nutzung reiche nicht aus. Das Vorhandensein betriebsnotwendiger Anlagen begründe die Annahme eines langfristigen Verkehrsbedürfnisses noch nicht. Nach einem Artikel in der Zeitschrift „Bahn-Report“ Ausgabe 4/2012 gebe die Klägerin Strecken auf, weil die Vorhaltung und Entwicklung von Bahnstrecken immer schwieriger und teurer werde. Bei der Strecke sei ein faktischer Neubau wegen der vorhandenen Schäden notwendig.

Die Beigeladene zu 1. hat keinen Antrag gestellt.

Die Beigeladene zu 2. beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bezieht sich zur Begründung auf die Ausführungen der Beklagten.

Die Beigeladene zu 3. hat ebenfalls keinen Antrag gestellt.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichtsakten und die Verwaltungsvorgänge des Eisenbahn-Bundesamtes Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage hat keinen Erfolg.

I.

Die von der Klägerin erhobene Klage gegen den Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15. März 2011 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 9. Juni 2011 ist unzulässig.

Es fehlt an der nach § 42 Abs. 2 VwGO erforderlichen Klagebefugnis der Klägerin. Nach dieser Bestimmung ist die Klage nur zulässig, wenn der Kläger geltend macht, durch den angefochtenen Verwaltungsakt in seinen Rechten verletzt zu sein. Der verwaltungsgerichtliche Rechtsschutz ist entsprechend der Rechtsschutzgewährleistung des Art. 19 Abs. 4 GG in der Verwaltungsgerichtsordnung als subjektivrechtlicher Rechtsschutz ausgestaltet (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.6.1981 - 4 C 5.78 -, DÖV 1981, 921). Für die Anfechtung von Verwaltungsakten bedeutet dies, dass eine Klage nicht schon dann zum Erfolg führt, wenn der angefochtene Verwaltungsakt gegen objektives Recht verstößt, sondern nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO nur dann, wenn gerade der jeweilige Kläger dadurch in seinen (subjektiven) Rechten verletzt ist (BVerwG, Beschl. v. 27.1.1982 - 4 ER 401.81 -, BVerwGE 64, 347). Ausgeschlossen werden nach § 42 Abs. 2 VwGO die sogenannte

„Popularklage“, also die Klage desjenigen, der sich zum Sachwalter der Interessen der Allgemeinheit oder einzelner Anderer an der Wahrung von Gesetz und Recht macht (Sodan in: Sodan/Ziekow, VwGO, Großkommentar, 3. Aufl. 2010, § 42 Rdnr. 365 m.w.N.), und die „Interessentenklage“, also die Klage desjenigen, der an der Aufhebung einer Verwaltungsentscheidung ein eigenes materielles, aktuelles oder künftiges Interesse hat, ohne aber in seinen Rechten verletzt zu sein (Sodan, a.a.O.; Wahl/Schütz in: Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Kommentar, Stand: August 2012, § 42 Abs. 2 Rdnr. 7; jew. m.w.N.). Eine Verletzung eigener Rechte im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO wird danach geltend gemacht, wenn bei Erlass des angefochtenen Verwaltungsaktes Rechtsvorschriften beachtet werden müssen, die (auch) im Interesse des Klägers ergangen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.12.1986 - 7 C 29.85 -, BVerwGE 75, 290). Die Berufung auf die Verletzung bloßer Interessen ist hingegen nicht ausreichend.

Ist ein Kläger - wie hier - nicht (unmittelbarer) Adressat eines Verwaltungsaktes, muss geprüft werden, ob subjektive eigene Rechte oder zumindest anderweitig geschützte Interessen verletzt sein können (BVerwG, Beschl. v. 21.1.1993 - 4 B 206/92 - NVwZ 1993, 884). Das ist hier nicht der Fall.

Die Klägerin ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur, also hier die Eisenbahnstrecke Ue. -Da. (Nr. 1_ _ _) anschließt. Sie betreibt bereits die Eisenbahnstrecke Lü. -Da. /Ost (Nr. 6_ _ _). Damit ist die Klägerin ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des § 23 Abs. 2 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 1. Januar 1994 (BGBl. I, 1993, S. 2378, 2396) in der hier maßgeblichen Fassung vom 26. Februar 2008 (BGBl. I, S. 215) - im Folgenden: AEG -, das vor der Entscheidung über die Freistellung zur Stellungnahme aufzufordern ist. Hieraus ergibt sich eine rechtlich geschützte Position der Klägerin im oben genannten Sinne aber noch nicht.

Eine besondere Berücksichtigung der Interessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, ist im Rahmen der Freistellungsentscheidung nach § 23 Abs. 1 AEG nicht geboten. Sie beseitigt als „actus contrarius“ zur Planfeststellung nach § 18 AEG den durch die Planfeststellung begründeten und gemäß § 38 BauGB das Bauplanungsrecht verdrängenden planungsrechtlichen Status der Bahnanlage und stellt planungsrechtlich die Geltung des allgemeinen Bauplanungsrechts für die betroffenen Grundstücke wieder her (Hermes in: Hermes/Sellner, AEG, Kommentar, 2006, § 23 Rdnr. 25), sodass die Verwertung oder Umnutzung der Bahngrundstücke möglich wird. Das soll nach der Gesetzesbegründung dann möglich werden, wenn die öffentlichen Belange, die für eine Nutzung entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung sprechen, mit Zeitablauf ihr Gewicht nahezu vollständig eingebüßt haben (BT-Drs. 15/4419 S. 18). Kommt es bei der Freistellungsentscheidung maßgeblich auf den Wegfall der öffentlichen Belange an, so kann ein privater Dritter, der ein materielles, aktuelles oder künftiges Interesse an der Aufrechterhaltung des planungsrechtlichen Status hat, die Freistellungsentscheidung nicht im Wege der Anfechtungsklage angreifen, weil es nach den oben gemachten Ausführungen an der nach § 42 Abs. 2 VwGO erforderlichen geschützten Rechtsposition fehlt. § 23 AEG lässt sich der für die Annahme einer Schutznorm erforderliche gesetzlich bezweckte Interessenschutz zu Gunsten des zur Übernahme der Infrastruktur bereiten Dritten nicht entnehmen. Anders als nach § 11 Abs. 1 a AEG, der auch die Chancen für die Übernahme von Schienenstrecken und anderen Infrastruktureinrichtungen verbessern sollte (Hermes/Schütz, a.a.O., § 11 Rdnr. 24) und interessierten Dritten das Recht zur Angebotsaufforderung einräumt, fehlt eine vergleichbare Regelung in § 23 AEG.

Eine geschützte Rechtsposition im dargelegten Sinne ergibt sich insbesondere nicht aus dem Stellungnahmeverfahren nach § 23 Abs. 2 Satz 1 AEG. Das Stellungnahmeverfahren soll eine möglichst umfassende Grundlage für die Beurteilung schaffen, ob ein Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung aktuell fehlt und auch langfristig nicht zu erwarten ist (Hermes, a.a.O., § 23 Rdnr. 35). Der Schutz eigener Rechte der in § 23 Abs. 2 Satz 1 AEG genannten Unternehmen, Behörden oder sonstigen Stellen ist mit der Regelung nicht bezweckt. Funktion des Stellungnahmeverfahrens ist die „Information“ und die „Einholung von Stellungnahmen, die für die Entscheidung für die Freistellung bedeutsam sein können“ (BT-Drs. 15/4419, S. 19). Es dient hingegen nicht dazu, Rechte der in Absatz 2 aufgeführten Stellen zu wahren (vgl. BVerwG, Beschl. v. 21.4.2010 - 7 B 39.09 -, NVwZ 2010, 1159). Subjektive Rechte der zur Stellungnahme aufzufordernden Behörden und Unternehmen werden neben dem Recht auf Stellungnahme durch § 23 Abs. 2 AEG nicht begründet (vgl. Kramer, § 11 und § 23 AEG im Kontext des Projektes „Stuttgart 21“, VerwArch 2013, 26).

§ 23 Abs. 3 AEG lässt keinen anderen Schluss zu. Danach ist zwar die Freistellungsentscheidung unter anderem „dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ zuzustellen. Diese Regelung betrifft aber erkennbar das nach § 23 Abs. 1 AEG antragsbefugte Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nicht die in § 23 Abs. 2 AEG Genannten. Das ergibt sich zunächst bereits aus der Formulierung „dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen“. § 23 Abs. 2 AEG bezieht sich demgegenüber auf mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nämlich alle, deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt. Das Zustellungserfordernis in § 23 Abs. 3 AEG ist nur für die nach § 23 Abs. 1 AEG antragsbefugten Stellen vorgesehen. Denn sie werden durch die Freistellungsentscheidung in ihren Rechten betroffen, sodass insoweit die förmliche Zustellung angezeigt ist (vgl. auch Hermes, a.a.O., Rdnr. 49).

Eine Verletzung ihres Eigentumsrechts aus Art. 14 Abs. 1 GG durch den Freistellungsbescheid kann die Klägerin ebenfalls nicht geltend machen. Die Klägerin hat bisher keine Rechte an der von der Freistellung betroffenen Strecke. Die Eigentumsgarantie soll dem Träger des Grundrechts einen Freiheitsraum im vermögensrechtlichen Bereich sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens ermöglichen. Sie schützt den konkreten Bestand an vermögenswerten Gütern vor ungerechtfertigten Eingriffen durch die öffentliche Gewalt. Eine allgemeine Wertgarantie für vermögenswerte Rechtspositionen folgt aus Art. 14 Abs. 1 GG nicht. Art. 14 Abs. 1 GG erfasst nur Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, nicht aber in der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglichkeiten (BVerfG, Beschl. v. 10.6.2009 - 1 BvR 198/08 -, NVwZ 2009, 1426 m.w.N.).

Auch die wirtschaftliche Betätigung der Klägerin als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Berücksichtigung der bereits von ihr betriebenen Strecken begründet die Klagebefugnis der Klägerin im Hinblick auf das aus Art. 14 Abs. 1 GG hergeleitete Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb als subjektive Rechtsposition nicht. Die Klägerin betreibt zwar eine Eisenbahnstrecke, die an die von der Freistellung betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, und hat Interesse am Erwerb der von der Freistellung betroffenen Strecke bekundet. Die von der Klägerin erstrebte Übernahme der Strecke ist nach der vorliegend angefochtenen Freistellung auch nicht mehr ohne weiteres möglich. Dennoch ergibt sich insoweit kein subjektives Recht.

Ob und inwieweit der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb als tatsächliche

Zusammenfassung der zum Vermögen eines Unternehmens gehörenden Sachen und Rechte in eigenständiger Weise von der Gewährleistung der Eigentumsgarantie erfasst wird, hat das Bundesverfassungsgericht bisher offen gelassen (BVerfG, a.a.O. m.w.N.; Jarass in: Jarass/Pieroth, GG, Kommentar, 12. Aufl. 2012, Art. 14 Rdnr. 25 m.w.N.). Jedenfalls erfasst Art. 14 GG nicht die „allgemeinen Gegebenheiten und Chancen innerhalb derer der Unternehmer seine Tätigkeit entfaltet“. Art. 14 Abs. 1 GG schützt Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, grundsätzlich aber nicht in der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglichkeiten (BVerfG, Beschl.v. 22.1.1997 - 2 BvR 1915/91 -, BVerfGE 95, 173, 187; BVerwG, Urt. v. 22.4.1994 - 8 C 29.92 -, BVerwGE 95, 341, 349, jew. m.w.N.). Unter dem Blickwinkel des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb kann ein Vorbringen daher jedenfalls nur dann Erfolg haben, wenn eine ernsthafte und konkrete Gefahr für den Bestand des Gewerbebetriebes begründet wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 22.4.1994 - 8 C 29.92 -, BVerwGE 95, 341, 350). Eine solche liegt nur dann vor, wenn der befürchtete Schaden in absehbarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Eine lediglich nicht auszuschließende Möglichkeit des Schadenseintritts reicht zur Annahme einer konkreten Gefahr oder eines ernstlichen Risikos nicht aus (vgl. BVerwG, Urt. v. 22.4.1994, a.a.O.).

Hinreichende Anhaltspunkte für die Gefahr eines Existenzverlustes oder die Gefährdung der Existenz der Klägerin wegen der Freistellungsverfügung vom 15. März 2011 sind von ihr weder vorgetragen worden noch sonst ersichtlich. Eine mögliche Rechtsverletzung im dargelegten Sinne liegt nicht schon in der Enttäuschung von Erwartungen, Chancen oder Verdienstmöglichkeiten. Durch die Minderung von Umsatz- und Gewinnchancen werden noch keine eigentumsrechtlich geschützten Rechte berührt. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nur Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, es umfasst also grundsätzlich nicht in der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglichkeiten (BVerfG, Beschl. v. 22.1.1997 - 2 BvR 1915/91 -, BVerfGE 95, 173, 187). Ein möglicher Eingriff in eine objektive Rechtsposition im Hinblick auf die Reichweite des Eigentums an Wirtschaftsbetrieben kann nur geltend gemacht werden, soweit auf die Verwirklichung der Möglichkeiten ein rechtlich gesicherter Anspruch besteht (Jarass, a.a.O., Art. 14 Rdnr. 25 m.w.N.). Davon kann hier nach den oben gemachten Ausführungen nicht ausgegangen werden.

II.

Die Klage ist im Übrigen aus folgenden - selbstständig tragenden - Gründen auch nicht begründet. Der Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15. März 2011 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides des Eisenbahn-Bundesamtes vom 9. Juni 2011 ist rechtmäßig (§ 113 Abs. 1 VwGO).

Rechtsgrundlage für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken bildet § 23 Abs. 1 AEG. Danach stellt die zuständige Planfeststellungsbehörde für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

1. Bedenken gegen die formellen Voraussetzungen für die Freistellung nach § 23 Abs. 1 AEG bestehen nicht.

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEWG - vom 27.12.1993, BGBl. I, S. 2394, zuletzt geändert am 16.4.2007, BGBl. I, S. 522) i.V.m. §§ 18, 23 Abs. 1 AEG ist das EBA als zuständige Planfeststellungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Die Beigeladene zu 1. als Gemeinde, auf deren Gebiet sich die von der Freistellung betroffenen Grundstücke befinden, ist nach § 23 Abs. 1 AEG befugt, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu beantragen.

Das EBA hat die nach § 23 Abs. 2 AEG vorgesehenen Stellen durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme binnen 1 Monats aufgefordert. Die vom EBA festgelegte Frist zur Stellungnahme hat die nach § 23 Abs. 2 Satz 2 AEG vorgesehene Frist von 6 Monaten nicht überschritten. Die Bestimmung der Frist zur Abgabe der Stellungnahme steht im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Bei der Entscheidung soll sie sich innerhalb des gesetzlichen Rahmens an dem Ziel orientieren, allen in § 23 Abs. 2 AEG Genannten ausreichend Gelegenheit zu geben, ihre Stellungnahme vorzubereiten. Dass dies hier nicht der Fall gewesen ist, ist nicht ersichtlich.

Das Stellungnahmeverfahren ist durch die Abkürzung der Stellungnahmefrist auf einen Monat nicht in einer Weise verkürzt worden, die eine Stellungnahme unmöglich oder unzumutbar gemacht hätte. Es ist weder vorgetragen worden noch ersichtlich, dass Stellungnahmen wegen der Kürze der Frist nicht oder nicht rechtzeitig abgegeben werden konnten. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat bereits am 16. Februar 2011 mitgeteilt, dass von dort kein Interesse an der Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Ue. -Da. bestehe. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr teilte ebenfalls bereits am 16. Februar 2011 mit, dass aus Sicht des Landes Niedersachsen keine verkehrliche Interessen an der Bahnstrecke bestünden. Auch eine Äußerung des Bundesamtes für Strahlenschutz ging noch am 16. Februar 2011 bei dem EBA ein. Schließlich hat auch die Klägerin mit am 21. Februar 2011 eingegangenem Schreiben vom 25. Januar 2011 auf ihr Interesse an der Strecke hingewiesen und ausgeführt, dass ihrer Auffassung nach der Antrag auf Freistellung abzulehnen sei. Es kann danach davon ausgegangen werden, dass sie ausreichend Gelegenheit zur Vorbereitung der Stellungnahme hatte.

Darüber hinaus hatte ein Austausch zu der beabsichtigten Freistellung bereits zwischen den Beteiligten stattgefunden. Wurde die Freistellung bereits im Vorfeld von allen potenziell interessierten Akteuren ausführlich erörtert, ist die Unterschreitung der Frist von sechs Monaten nicht schädlich (vgl. Hermes, a.a.O., § 23 Rdnr. 47). Hier hatte die Klägerin bereits zuvor Gelegenheit, sich zu dem Verkehrsbedürfnis und der beabsichtigten Freistellung zu äußern. Dass sie für den Fall einer längeren Frist umfassender vorgetragen hätte oder welche Argumente sie wegen des Ablaufs der Frist nicht anbringen können, ist von ihr nicht vorgetragen worden. Hierfür sind auch keine Anhaltspunkte ersichtlich. Darüber hinaus hat die Klägerin im Widerspruchsverfahren Gelegenheit gehabt, umfassend vorzutragen. Sie kann sich danach nicht auf die Rechtswidrigkeit der Freistellungsverfügung aus formellen Gründen, hier wegen der Kürze der Stellungnahmefrist, berufen.

2. Der Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15. März 2011 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 9. Juni 2011 ist auch materiell rechtmäßig. Die Voraussetzungen für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der Flurstücke im Gemeindegebiet der Beigeladenen zu 1. der Strecke Ue. -Da. (Nr. 1_ _ _) lagen vor.

Gemäß § 23 Abs. 1 AEG setzt die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken voraus, dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Im Hinblick auf das aktuelle Verkehrsbedürfnis ist auf den zum Zeitpunkt der Freistellungsentscheidung feststellbaren aktuellen Nutzungsbedarf abzustellen, während im Hinblick auf die langfristige Nutzung eine Prognose erforderlich ist, nach der auch langfristig eine planfeststellungskonforme Nutzung nicht zu erwarten ist (Hermes, a.a.O., § 23 Rdnr. 18). Es soll sichergestellt werden, dass eine bahnfremde Nutzung erst dann möglich ist, wenn die öffentlichen Belange, die für eine Nutzung entsprechend der ursprünglichen Zweckbestimmung sprechen, mit Zeitablauf ihr Gewicht nahezu vollständig eingebüßt haben. Die Freistellung kann somit nur erfolgen, wenn die Eisenbahninfrastruktur gemäß § 11 AEG stillgelegt ist und die öffentlichen Verkehrsbedürfnisse derzeit und auch auf absehbare Zeit nicht mehr bestehen (BT-Drs. 15/4419 S. 18 f).

Die Stilllegung der Strecke Ue. -Da. (Nr. 1_ _ _) ist im Jahr 1996 erfolgt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die dauernde Einstellung des Gesamtbetriebs dieser Strecke mit Schreiben vom 26. März 1996 genehmigt. Mit Wirkung vom 1. Juni 1996 wurde der Gesamtbetrieb auf der Strecke für dauernd eingestellt. Die Stilllegung der entbehrlichen, Bahnanlagen wurde verfügt. Dies wurde in den geschäftlichen Mitteilungen der Deutschen Bahn vom 10. Mai 1996 bekannt gemacht. Aufgrund der Stilllegung hat eine eisenbahnspezifische Nutzung seit 1996 auf der Strecke nicht mehr stattgefunden. Personen- oder Güterverkehrsleistungen sind im maßgeblichen Zeitpunkt der Freistellungsentscheidung bzw. des Widerspruchsbescheides von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht worden. Auch eine konkrete Anmeldung derartiger Leistungen hat nicht vorgelegen. Der bisherige Betreiber der in Rede stehenden Bahnanlagen - die Beigeladene zu 2. - hat darüber hinaus erklärt, dass nach ihren Dispositionen ein Verkehrsbedürfnis nicht mehr besteht. Bei Anlagen der Eisenbahnen des Bundes kommt es allerdings weder allein noch in erster Linie auf eine „Entbehrlichkeitsprüfung“ der bundeseigenen Eisenbahnen an (Hermes, a.a.O., § 23 Rdnr. 21).

a) Für die Beurteilung des aktuellen Verkehrsbedürfnisses kommt es auch auf die Bekundungen der nutzungsinteressierten Eisenbahnverkehrsunternehmungen an. Zudem sind die aktuellen Konzepte der Vertreter des öffentlichen Interesses an einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene zu berücksichtigen. Ein Verkehrsbedürfnis kann sich darüber hinaus aus den Dispositionen derjenigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben, deren Infrastruktur an die vom Antrag betroffene Infrastruktur anschließt (Hermes, a.a.O., § 23 Rdnr. 21).

Ein aktuelles Verkehrsbedürfnis hat hier nicht vorgelegen. Allerdings hat sich der Landkreis Lü. -Da. gegen die Freistellung gewandt und auf ein Verkehrsbedürfnis hingewiesen. Ebenso hat die Klägerin als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Infrastruktur an die betroffene Infrastruktur anschließt, ein aktuelles Verkehrsbedürfnis vorgetragen. Das ist im Hinblick auf das aktuelle Verkehrsbedürfnis jedoch nicht ausreichend. Die Klägerin macht insoweit ein eigenes Interesse an der künftigen eisenbahnspezifischen Nutzung der Strecke geltend. Sie erwartet ein (erhöhtes) Verkehrsbedürfnis von Berufspendlern wegen der steigenden Benzinpreise und des geänderten Verkehrsverhaltens der Bürger. Konkrete Hinweise für ein gegenwärtiges Verkehrsbedürfnis im Hinblick auf die Strecke hat sie selbst nicht vorgetragen. Soweit sie sich auf die beabsichtigte Nutzung durch Unternehmen in der Region beruft, sind auch das nur Äußerungen im Hinblick auf ein künftiges Verkehrsbedürfnis, weil gegenwärtig auch ein Güterverkehr nicht stattfindet.

b) Auch die fehlende Erwartung einer langfristigen Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung, ist hier nicht ausreichend erkennbar gewesen. Sie setzt voraus, dass keines der potenziell interessierten Unternehmen und keine öffentliche Stelle ein langfristiges Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung der vom Antrag erfassten Grundstücke erklärt. Diese Freistellungsvoraussetzung stellt also keinen objektiv feststellbaren Umstand dar, sondern ist das (subjektive) Ergebnis negativer unternehmerischer und verkehrspolitischer bzw. verkehrsplanerischer Entscheidungen der relevanten Akteure. An ihre Erklärungen sind im Interesse der Planungshoheit der Gemeinde und zum Schutz des an einer bahnfremden Nutzung oder Verwertung interessierten Grundstückseigentümers allerdings gewisse Anforderungen zu stellen. Das erklärte Nutzungsinteresse muss nach den gesamten Umständen des Einzelfalles ernsthaft und nachvollziehbar sein, eine „Reservierung“ von Bahngrundstücken für zukünftige - möglicherweise noch nicht präzisierbare - Nutzungen unter Berufung auf die vage Eventualität einer späteren eisenbahnspezifischen Nutzung erlaubt § 23 Abs. 1 AEG nicht (Hermes, a.a.O., § 23 Rdnr. 22 m.w.N.). Andererseits setzt die nach § 23 Abs. 1 AEG erforderliche langfristige Prognose auch keine konkreten Dispositionen etwa zur Übernahme von Bahnanlagen voraus. Daher steht der Annahme des öffentlichen Interesses auch nicht bereits entgegen, dass eine Einigung zwischen der Beigeladenen zu 2. und der Klägerin zur Übernahme der Bahnanlagen der hier in Rede stehenden Strecke nicht erreicht werden konnte. Insbesondere die Höhe des von der Klägerin angebotenen Kaufpreises, der nach Auffassung der Beigeladenen zu 2. und offenbar auch des EBA unrealistisch gering sein soll, steht trotz der enormen Differenz zwischen der Kaufpreisforderung der Beigeladenen zu 2. und dem Angebot der Klägerin der Annahme eines künftigen Verkehrsinteresses noch nicht entgegen. Die Fragen, wie der potenzielle Kaufpreis zu ermitteln ist und ob die von dem EBA und der Beigeladenen zu 2. zugrunde gelegten Vorschriften bei der Ermittlung des Preises anzuwenden sind oder nicht, spielen für die Frage, ob das geltende gemachte Nutzungsinteresse ernsthaft und nachvollziehbar ist, keine maßgebliche Rolle. Denn im Rahmen des § 23 Abs. 1 AEG ist das merkantile Verwertungsinteresse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bzw. des Eigentümers der Anlagen unerheblich. Es ist somit kein zulässiger Verweigerungsgrund für die Freistellung (vgl. zur Entwidmung als *actus contrarius*: Kraft, Bauleitplanung auf Bahnflächen, DVBl. 2000, 1326, 1331), kann aber umgekehrt auch der Annahme eines Nutzungsinteresses nicht entgegenstehen.

Die Klägerin hat aber insgesamt keine hinreichenden Umstände vorgetragen, nach denen das geltend gemachte Nutzungsinteresse ernsthaft und nachvollziehbar ist. Sie hat geltend gemacht, es sei erwünscht, Schülerverkehr auf der Strecke zu ermöglichen und auch Güterverkehr solle stattfinden. Einzelne Unternehmen hätten Interesse an einer Nutzung des Bahnbetriebes bekundet, ebenso der Landkreis Lü. -Da. und die Stadt Ue. . Konkrete Planungen sind bei der Klägerin jedoch nicht angestellt worden. Insbesondere hat sie keine detaillierteren Angaben dazu gemacht, innerhalb welchen Zeitraumes und mit welchem voraussichtlichen finanziellen Aufwand die Nutzung der Strecke zu Bahnbetriebszwecken in Betracht kommen könnte. Allein der Hinweis auf das in ihrem Eigentum befindliche und teilweise auch zu Bahnzwecken genutzte Streckennetz rechtfertigt entgegen ihrer Auffassung nicht bereits die Ernsthaftigkeit des Nutzungsinteresses.

In diesem Zusammenhang fällt auch ins Gewicht, dass die Klägerin selbst keinen Schienenverkehr betreibt. Eine eisenbahnspezifische Nutzung durch die Aufnahme des Schienenverkehrs kann und soll nicht von ihr realisiert werden. Es bedarf vielmehr interessierter Unternehmen oder Partner, die bereit und in der Lage sind, Eisenbahnverkehr auf Strecken der Klägerin gegen eine Nutzungsentschädigung aufzunehmen. Solche sind bisher nicht erkennbar. Die von der Klägerin benannten Interessenten haben lediglich

Interesse an der Nutzung vorhandenen Schienenverkehrs bekundet. Das gilt auch im Hinblick auf den Landkreis LÜ. -Da. . Interessenten zur Durchführung von Schienenverkehren hat die Klägerin hingegen nicht benannt. Das wäre aber Voraussetzung für die Annahme eines ernsthaften Nutzungsinteresses im oben genannten Sinne. Denn die Nutzung der Strecke zu Bahnzwecken setzt gerade die Beibehaltung oder Aufnahme des Schienenverkehrs voraus. Der bloße Wunsch der von der Klägerin benannten Unternehmen, Kommunen und des Landkreises LÜ. -Da. , Eisenbahnverkehr möge auf der Strecke Nr. 1__ __ wieder aufgenommen werden, lässt konkrete und ernsthafte Bemühungen um einen Betreiber des Schienenverkehrs nicht erkennen. Auch potenzielle Interessenten sind weder konkret benannt noch sonst ersichtlich. Solange es daran fehlt, läuft das Interesse der Klägerin an der Übernahme der Infrastruktur lediglich auf eine „Vorratshaltung“ an Bahnstrecken hinaus, die eine Verweigerung der Freistellung nicht zu rechtfertigen vermag.

Da auf der von der Klägerin betriebenen Strecke Da. -Lü. (Nr. 6__ __) ein regelmäßiger Güter- oder Personenverkehr bisher nicht betrieben wird und die Aufnahme des Betriebes in absehbarer Zeit gleichfalls nicht erkennbar ist, ergibt sich ein ernsthaftes und nachvollziehbares Nutzungsinteresse der Klägerin als an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ebenfalls nicht. Diese Strecke ist nicht durch den fehlenden Anschluss an die hier in Rede stehende Strecke (Nr. 1__ __) entwertet oder nutzlos, da ein Anschluss der Strecke LÜ. -Da. (Nr. 6__ __) an die Bahnstrecke von Da. nach L. (Nr. 1__ 1) möglich ist. Perspektiven zur Nutzung der Strecke Ue. -Da. (Nr. 1__ __) hat die Klägerin nicht durch Angabe potenzieller Partner zum Betrieb des Schienenverkehrs konkretisiert. Ihre längerfristigen Planungen hat sie insoweit nicht näher dargelegt. Allein die Erwartung, dass ein erhöhtes Verkehrsbedürfnis entstehen werde und Unternehmen und ggf. auch einzelne Gemeinden, der Landkreis LÜ. -Da. oder die Stadt Ue. von einem bisher nicht vorhandenen und auch nicht ersichtlich beabsichtigten oder konkret geplanten Verkehrsangebot auf der Strecke Gebrauch machen würden, ist in dieser Allgemeinheit noch nicht ausreichend. Im Hinblick auf die Größe des von der Klägerin bisher erworbenen Streckennetzes ist die tatsächliche bahnspezifische Nutzung nur in beschränktem Umfang dargetan worden, sodass sich hieraus ein hinreichend ernsthaftes Nutzungsinteresse noch nicht ableiten lässt.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1 VwGO, 162 Abs. 3, 154 Abs. 3 VwGO. Es entspricht der Billigkeit, die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 2. für erstattungsfähig zu erklären und der Klägerin aufzuerlegen (§ 162 Abs. 3 VwGO), da die Beigeladene zu 2. einen Sachantrag gestellt und sich damit selbst einem Kostenrisiko ausgesetzt hat (§ 154 Abs. 3 VwGO). Demgegenüber haben die Beigeladenen zu 1. und zu 3. keinen Sachantrag gestellt und selbst ein Kostenrisiko nicht übernommen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11 ZPO.

Die Kammer hat die Berufung gemäß § 124a Abs. 1 i.V.m. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zugelassen. Ob ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, nach § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt ist und wie hoch die Anforderungen bezüglich des Tatbestandsmerkmals „Verkehrsbedürfnis“ in § 23 Abs. 1 AEG sind, sind Fragen grundsätzlicher Bedeutung, die bisher obergerichtlich nicht geklärt sind.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil ist die Berufung statthaft. Die Berufung ist bei dem Verwaltungsgericht Lüneburg, Adolph-Kolping-Straße 16, 21337 Lüneburg, oder Postfach 2941, 21319 Lüneburg, innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils einzulegen. Die Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Berufung ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, bei dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, oder Postfach 2371, 21313 Lüneburg, einzureichen. Die Begründungsfrist kann auf einen vor ihrem Ablauf gestellten Antrag von dem Vorsitzenden des Senats verlängert werden. Die Begründung muss einen bestimmten Antrag enthalten sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe).

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Die Beteiligten können sich durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Als Bevollmächtigte, sind vor dem Oberverwaltungsgericht auch zugelassen:

- Steuerberater, Steuerbevollmächtigte, Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer, Personen und Vereinigungen im Sinn des § 3 Nr. 4 des Steuerberatungsgesetzes sowie Gesellschaften im Sinn des § 3 Nr. 2 und 3 des Steuerberatungsgesetzes, die durch Personen im Sinn des § 3 Nr. 1 des Steuerberatungsgesetzes handeln, in Abgabenangelegenheiten,
- berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder,
- Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder,
- Vereinigungen, deren satzungsgemäße Aufgaben die gemeinschaftliche Interessenvertretung, die Beratung und Vertretung der Leistungsempfänger nach dem sozialen Entschädigungsrecht oder der behinderten Menschen wesentlich umfassen und die unter Berücksichtigung von Art und Umfang ihrer Tätigkeit sowie ihres Mitgliederkreises die Gewähr für eine sachkundige Prozessvertretung bieten, für ihre Mitglieder in Angelegenheiten der Kriegsopferfürsorge und des Schwerbehindertenrechts sowie der damit im Zusammenhang stehenden Angelegenheiten,
- juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer Organisation stehen, die hinter den beiden vorhergehenden Spiegelstrichen bezeichnet worden ist, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet.

Ein Beteiligter, der nach den vorstehenden Regelungen zur Vertretung berechtigt ist, kann

sich selbst vertreten.

Bei dem Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht und bei dem Verwaltungsgericht Lüneburg können nach Maßgabe der Niedersächsischen Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl S. 367) in allen verwaltungsgerichtlichen Verfahren auch elektronische Dokumente eingereicht werden.

von Alten, Minnich, Bendlin

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 40.000,00 EUR festgesetzt.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde an das Niedersächsische Obergerverwaltungsgericht statthaft, wenn sie in diesem Beschluss zugelassen worden ist oder der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt. Sie ist nur zulässig, wenn sie innerhalb von sechs Monaten eingelegt wird, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Die Beschwerde ist schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen bei dem Verwaltungsgericht Lüneburg, Adolph-Kolping-Straße 16, 21337 Lüneburg, oder Postfach 2941, 21319 Lüneburg.

Bei dem Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht und bei dem Verwaltungsgericht Lüneburg können nach Maßgabe der Niedersächsischen Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl S. 367) in allen verwaltungsgerichtlichen Verfahren auch elektronische Dokumente eingereicht werden.

von Alten, Minnich, Bendlin

Ausgefertigt
Lüneburg, 05.03.2013
Leitis
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle