

## Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Lobbyregister-Nr.:  
R000866  
Kontakt  
**Dirk Flege**

Geschäftsführer  
030. 246 25 99 - 0

dirk.flege@  
allianz-pro-schiene.de

### Vorbemerkung

Die Fraktionen von Union und SPD haben am 3. Juni 2025 den „Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ vorgelegt.

Unser gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)), nimmt hierzu wie folgt Stellung.

### Ausgangslage

Mit der Ende 2023 erfolgten Änderung der Freistellungsregelung in § 23 AEG hat der Gesetzgeber strengere Maßstäbe als bisher an Zweckentfremdungen von Bahngrundstücken angelegt, was wir ausdrücklich begrüßen. Der Gesetzgeber hat damit eine Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene aufgegriffen, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken (Entwidmung) von Bahnflächen künftig deutlich zu begrenzen und damit eine zukunftsorientierte Erweiterung der Schieneninfrastruktur im Sinne der verkehrs- und klimapolitischen Ziele zu erleichtern.

In den letzten Jahren hat sich immer wieder herausgestellt, dass die Annahme eines dauerhaft fehlenden Verkehrsbedürfnisses bei zeitweise ungenutzten Bahnflächen eine Fehleinschätzung war. Dies betrifft nicht nur zahlreiche ehemalige Bahntrassen, wo heute ein erhebliches Nachfragepotenzial durch Reaktivierungen erschlossen werden könnte. Daneben sind heute die Eisenbahnverkehrsunternehmen in zunehmendem Maße von fehlenden Abstellkapazitäten im Personen- und Güterverkehr sowie im Bau- und Logistikverkehr betroffen, auch und gerade in Knotenbereichen, sowie von fehlenden

Umschlagmöglichkeiten. Dies führt zu erheblichen Umweg- und Zusatzfahrten, die das Schienennetz weiter belasten, oder dazu, dass Verkehre auf der Schiene gar nicht angeboten werden können. Der Bedarf für eine Wiedernutzung zeitweise ungenutzter Bahnflächen dürfte angesichts des Nachfragewachstums im Schienenverkehr, aber auch durch eine stärkere intermodale Verknüpfung mit entsprechendem Umsteigebzw. Umschlagsbedarf künftig weiter steigen.

Von verschiedener Seite wurde die Ende 2023 erfolgte Änderung der Freistellungsregelung in § 23 AEG dahingehend kritisiert, dass die praktische Umsetzung zu unflexibel sei und beispielsweise Freistellungen auch dann nicht zugelassen würden, wenn das Ziel, Entwicklungsoptionen für die zukunftsorientierte Erweiterung der Schieneninfrastruktur zu wahren, nicht beeinträchtigt würde. Hierdurch werde die Umsetzung von kommunalen Vorhaben, insbesondere beim Wohnungsbau, deutlich erschwert.

## Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Wir begrüßen, dass auch weiterhin der Erhalt des Bahnbetriebszwecks von Bahnflächen im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Der Gesetzentwurf der Fraktionen von Union und SPD sieht allerdings vor, dass das überragende öffentliche Interesse am Bahnbetriebszweck von Bahnflächen künftig nicht mehr vorliegen soll, wenn für eine Bahnfläche kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

Wir haben bereits in früheren Stellungnahmen deutlich gemacht, dass es in der Praxis durchaus Fälle gibt, in denen eine Freistellung bestimmter Flächen keine negativen Auswirkungen auf künftige Entwicklungsoptionen für eine zukunftsorientierte Erweiterung der Schieneninfrastruktur hätte, z.B. wenn die Flächen in keinem direkten Zusammenhang mehr mit dem Streckennetz stehen, oder wenn ein Tausch von Flächen mit anderen Grundstückseigentümern für die Netzentwicklung zweckmäßig ist.

Aus unserer Sicht entscheidend ist, dass die vorgesehene Änderung in § 23 Abs. 2 das überragende öffentliche Interesse am Erhalt des Bahnbetriebszwecks von Bahnflächen nicht faktisch aushebelt. In diesem Zusammenhang sehen wir kritisch, dass der Gesetzentwurf lediglich in der Gesetzesbegründung beispielhaft Fälle nennt, in denen grundsätzlich von einer langfristigen Nutzungsperspektive auszugehen ist, die eine Freistellung verhindert. Angesicht der Tatsache, dass es bei der Annahme einer dauerhaft fehlenden Nutzungsperspektive für zeitweise ungenutzte Bahnflächen in der Vergangenheit immer wieder zu völligen Fehleinschätzungen gekommen ist, halten wir hier eine deutliche Präzisierung für nötig. Hierzu sollten die in der Gesetzesbegründung genannten Fälle als nicht abschließend in den Gesetzestext selbst



aufgenommen werden („Eine die Freistellung verhindernde langfristige Nutzungsperspektive liegt unter anderem dann vor, wenn [...]“).

Die nicht abschließende Aufzählung („unter anderem“) macht deutlich, dass sich eine Nutzungsperspektive auch aus Projekten ergibt, die auf andere Weise finanziert werden (z.B. über die Förderung für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs oder über das SGFFG, etc.), oder die im Rahmen einer langfristigen Entwicklungsstrategie des Bundes für das Schienennetz enthalten sind (z.B. Deutschlandtakt).

Im neuen Absatz 2a wird – sinnvollerweise – eine Freistellung ausgeschlossen, wenn durch die Freistellung die Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke gefährdet würde. Die Regelung, dass alternativ auch Ersatz durch Neubau oder Änderung von Eisenbahninfrastruktur geschaffen werden kann, sollte dahingehend präzisiert werden, dass der Ersatz zeitnah und mindestens gleichwertig geschaffen wird.

Weiterhin sehen wir kritisch, dass nach der vorgesehenen Änderung in § 23 Abs. 2 das überragende öffentliche Interesse am Bahnbetriebszweck von Bahnflächen künftig völlig unabhängig von den Interessen der Antragsteller zurücktreten soll. In der Problembeschreibung wird zwar auf dringende und berechtigte Interessen wie Wohnungsbau oder Stadtentwicklung verwiesen, die künftig in der Abwägung berücksichtigt werden sollen.

Im Gesetzestext selbst ist aber das Vorliegen dringender Interessen wie Wohnungsbau oder Stadtentwicklung nicht als Voraussetzung für einen Antrag auf Freistellung genannt. Hier sollte unseres Erachtens klargestellt werden, dass eine Antragstellung ohne das Vorliegen dringender Interessen allenfalls für Rand- oder Inselflächen in Betracht kommen kann, wo die zu entwidmenden Flächen objektiv betrachtet keinerlei Verbindung mehr zum Bahnnetz haben.

Schließlich regen wir an, dass die Beteiligten, die vor einer Entscheidung über eine Freistellung von der Planfeststellungsbehörde angehört werden und die dabei eine Stellungnahme abgeben, die Möglichkeit erhalten, eine Freistellungsentscheidung überprüfen zu lassen.

Berlin, 23.06.2025

---

## Kontakt

Dirk Flege

Geschäftsführer

030. 246 25 99 - 0

[dirk.flege@allianz-pro-schiene.de](mailto:dirk.flege@allianz-pro-schiene.de)

