

## Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages  
am 2. Dezember 2024

Lobbyregister-Nr.:

R000866

Kontakt

**Dirk Flege**

Geschäftsführer

030. 246 25 99 - 0

dirk.flege@

allianz-pro-schiene.de

Die Allianz pro Schiene dankt dem Verkehrsausschuss für die Möglichkeit, im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Freistellungsvoraussetzungen des § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Stellung zu nehmen.

### Ausgangslage

Seit der Bahnreform von 1994 ist die Verkehrsleistung der Eisenbahnen in Deutschland stark und anhaltend gewachsen – im Güterverkehr um über 90 Prozent und im Personenverkehr um über 50 Prozent.

In bemerkenswertem Kontrast dazu stand und steht die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur. Trotz anhaltendem Verkehrswachstum ist das Eisenbahnnetz in Deutschland im gleichen Zeitraum per Saldo um mehr als 5.000 Kilometer Streckenlänge geschrumpft. Das entspricht einem Minus von rund 12 Prozent. Der Schrumpfungsprozess war dabei nicht auf den Aspekt der Streckenlänge beschränkt. Deutlich reduziert wurden auch Gleiskapazitäten in Rangieranlagen, Ausweichgleise, Abstellkapazitäten, Ladegleise für den Güterumschlag etc.

Die Infrastrukturentwicklung bei der Schiene unterscheidet sich damit fundamental von der Entwicklung aller anderen Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland, die fortlaufend erweitert worden sind.

Diese Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur hat nicht nur vielerorts zur deutlichen Überlastung der verbliebenen Kapazitäten beigetragen, sondern behindert zunehmend auch das weitere Wachstum des Schienenverkehrs. Dies steht in klarem Widerspruch zu den parteiübergreifend vertretenen politischen Zielen, dass der Schienenverkehr künftig deutlich größere Verkehrsanteile übernehmen soll.

Es ist unstrittig, dass ein zuverlässiges und leistungsfähiges Schienennetz Grundvoraussetzung ist für die verkehrs- und klimapolitisch gebotene weitere

Marktanteilssteigerung des Schienenverkehrs. Der rasche Ausbau der Kapazitäten im Eisenbahnnetz ist daher eine dringliche Zukunftsaufgabe.

Die Beschleunigungskommission Schiene hat in ihrem Ende 2022 vorgelegten Abschlussbericht darauf hingewiesen, dass kapazitätssteigernde Ausbaumaßnahmen im Schienennetz deutlich schneller realisiert werden können, wenn dazu vorhandene Grundstücksflächen stillgelegter Eisenbahninfrastrukturen genutzt werden können, die noch für Eisenbahnbetriebszwecke gewidmet sind. Dies gilt sowohl für die Reaktivierung ganzer Strecken als auch für die Erweiterung von Gleisanlagen an bestehenden Strecken, in Bahnhöfen und Bahnknoten.

Dennoch wurden in Deutschland in der Vergangenheit in großem Umfang Bahnflächen entwidmet, also von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Das erschwert eine erneute Nutzung der Flächen und ist für eine Beschleunigung des Infrastrukturausbaus kontraproduktiv. So kann beispielsweise selbst eine nur punktuelle Entwidmung von Teilen einer ehemaligen Bahntrasse eine sinnvolle Streckenreaktivierung dauerhaft verhindern, da der Verkehrsweg zerschnitten ist. Umfahrungen zweckentfremdeter Flächen sind in der Regel gar nicht oder, wenn überhaupt, nur mit enormem zeitlichem und finanziellem Aufwand zu realisieren. Gleiches gilt für Entwidmung von Bahnflächen entlang bestehender Strecken oder in Bahnhöfen und Bahnknoten.

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 Baulogistikverkehr 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 Umsteige- bzw. Umschlagsbedarf künftig weiter steigen.

Die Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene war daher, 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.

Mit der kürzlich erfolgten Änderung der Freistellungsregelung in § 23 AEG hat nun der Gesetzgeber tatsächlich strengere Maßstäbe als bisher an Zweckentfremdungen von Bahngrundstücken angelegt, was wir grundsätzlich begrüßen. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist weiterhin möglich, die zuständige Behörde muss aber zwischen einem überragenden öffentlichen Interesse an der Erhaltung der Fläche für den Eisenbahnverkehr und dem Interesse einer anderweitigen Nutzung abwägen.

## Zum Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU zur Änderung der Freistellungsbedingungen des § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Bundestagsdrucksache 20/13358)

Der Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU sieht vor, die kürzlich erfolgte Änderung der Freistellungsregelung in § 23 AEG wieder rückgängig zu machen. Damit würde auch jegliche Bekundung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung von Flächen für Bahnbetriebszwecke entfallen.

Die von der Fraktion der CDU/CSU vorgeschlagene Änderung ist aus unserer Sicht nicht geeignet, zu der dringend notwendigen zukunftsorientierten Erweiterung der Schieneninfrastruktur im Sinne der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und zu einer Beschleunigung des Schienenausbaus beizutragen. Wir empfehlen daher die Ablehnung des Gesetzentwurfes.

### Weitere Anmerkungen

Von verschiedener Seite wurde die kürzlich erfolgte Änderung der Freistellungsregelung in § 23 AEG dahingehend kritisiert, dass die praktische Umsetzung zu unflexibel sei und beispielsweise auch Freistellungen nicht zugelassen würden, die das Ziel, Entwicklungsoptionen für die zukunftsorientierte Erweiterung der Schieneninfrastruktur zu wahren, nicht beeinträchtigen würden.

Aus unserer Sicht könnte hier geprüft werden, ob die Ausübung des Ermessens dadurch erleichtert werden kann, dass Fälle benannt werden, in denen eine Freistellung unschädlich wäre, z.B. im Falle von „Inselflächen“, wo die zu entwidmenden Flächen objektiv betrachtet keinerlei Verbindung mehr zum Bahnnetz haben, oder in Fällen, wo es für die weitere Entwicklung der Schieneninfrastruktur zweckmäßig ist, Flächen mit anderen Grundstückseigentümern zu tauschen, oder bei bereits vor langer Zeit fest vereinbarten Neunutzungen.

Dabei erwarten wir aber, dass sichergestellt wird, dass bei Freistellungsentscheidungen nicht nur schon heute absehbare Wiedernutzungen einbezogen werden, sondern auch zukünftige, derzeit noch nicht konkret spezifizierbare Verkehrsbedürfnisse, zum Beispiel für Abstellanlagen in der Nähe von Verkehrsknotenpunkten, für Ausweich- und Überholgleise, mehrgleisigen Ausbau oder Reaktivierungen. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass Schienenprojekte häufig zwingend auf die Nutzung

ehemaliger Bahnflächen angewiesen sind, konkurrierende Nutzungszwecke wie z.B. Immobilien aber in aller Regel nicht, da mehr Alternativen bestehen. Ferner muss in § 23 AEG weiter ein öffentliches Interesse an der Erhaltung des Bahnbetriebszweckes eines Grundstücks deutlich festgeschrieben bleiben.

Berlin, 29.11.2024

---

### **Kontakt**

Dirk Flege

Geschäftsführer

030. 246 25 99 - 0

[dirk\\_ege@allianz-pro-schiene.de](mailto:dirk_ege@allianz-pro-schiene.de)