

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksachen 21/326 –**

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

- b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/335 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und weiterer Gesetze zur Spezifizierung der Flächenbedarfe der Eisenbahn

A. Problem

Zu Buchstabe a

Nach der bisherigen Rechtslage ist die Freistellung eines Grundstücks vom Bahnbetriebszweck nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) nur möglich, wenn das geltend gemachte Interesse an der Freistellung das überragende öffentliche Interesse am Bahnbetriebszweck des Grundstücks überwiegt. Für das Vorliegen des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnbetriebszweck eines Grundstücks ist ein tatsächlich bestehendes Verkehrsbedürfnis oder ein prognostizierbarer Nutzungsbedarf bisher nicht erforderlich. Regelmäßig überwiegen die im Freistellungsverfahren geltend gemachten Interessen das überwiegende öffentliche Interesse des Bahnbetriebszwecks nicht. Dadurch drohen Projekte zur alternativen Nutzung entsprechender Grundstücke, wie etwa Wohnungsbauprojekte von Städten und Gemeinden, zu scheitern, ohne dass konkrete Verkehrsbedürf-

nisse oder Nutzungsbedarfe eines Grundstücks für den Bahnbetriebszweck im Abwägungsprozess überhaupt relevant sein müssen.

Zu Buchstabe b

Die Initianten haben einen Gesetzentwurf zur Änderung des AEG sowie des Bundes schienenausbaugesetzes (BSWAG) eingebracht. Dessen Ziel besteht darin, den künftigen Flächenbedarf für die Eisenbahn besser bestimmen zu können, indem der Deutschlandtakt als Infrastrukturkonzept auf der Basis von im AEG zu verankernden, eisenbahnpolitischen Zielgrößen erstellt wird. Darauf aufbauend sollen Bahnflächen nur entwidmet werden können, wenn dadurch die Umsetzung des Deutschlandtakts nicht gefährdet wird. Für die Planfeststellung von Bedarfsplanprojekten sollen diese Zielgrößen ebenfalls bedeutsam sein.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Änderung des § 23 AEG zur Klarstellung des überragenden öffentlichen Interesses

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/326 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/335 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

Zu Buchstabe b

Annahme des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Die aus der möglichen Umsetzung der Vorlagen unter den Buchstaben a und b eventuell resultierenden Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/326 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

1. § 23 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, liegt im überragenden öffentlichen Interesse, soweit das Grundstück der Wiederinbetriebnahme, Aufrechterhaltung oder Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur dienen kann. Satz 1 gilt auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlagen mehr befinden.“

- b) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 2a ersetzt:

„(2) Ein überragendes öffentliches Interesse im Sinne des Absatzes 1 liegt nicht vor, wenn

1. kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder für die Eisenbahninfrastruktur ein Ersatz geschaffen worden ist, und
2. langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist und
3. die Wiederinbetriebnahme einer Strecke nicht verhindert wird.

In diesem Fall stellt die Planfeststellungsbehörde für das Grundstück auf Antrag die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest. Befindet sich auf dem Grundstück eine Betriebsanlage, für deren dauerhafte Betriebseinstellung eine Stilllegung nach § 11 zu erwirken ist, so darf die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken erst nach Eintritt der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung erfolgen. Für die Freistellung ist die vollständige oder teilweise Beseitigung von nicht betriebsnotwendigen Eisenbahnanlagen keine Voraussetzung.

(2a) Der Antrag auf Freistellung von den Bahnbetriebszwecken kann gestellt werden von

1. dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
2. dem Eigentümer des Grundstücks,
3. der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das betreffende Grundstück befindet,
4. dem Träger der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der das betreffende Grundstück für Zwecke des Radwege- und Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt.“ ;

- b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/335 abzulehnen.

Berlin, den 25. Juni 2025

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Vorsitzender

Matthias Gastel
Berichtersteller

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht der Abgeordneten Matthias Gastel und Michael Donth

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/326** in seiner 10. Sitzung am 5. Juni 2025 dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss wurde gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages beteiligt.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/335** in seiner 10. Sitzung am 5. Juni 2025 dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Mit dem Gesetzentwurf soll zum einen der Wegfall des überragenden öffentlichen Interesses für den Fall geregelt werden, dass hinsichtlich eines Grundstücks kein Verkehrsbedürfnis besteht und ein langfristiger Nutzungsbedarf für den Bahnbetrieb nicht prognostizierbar ist. Zum anderen soll sichergestellt werden, dass eine Freistellung im Fall einer möglichen Reaktivierung einer Bahnstrecke ausscheidet.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf zielt darauf ab, eisenbahnpolitische Zielgrößen im AEG zu verankern, an denen sich die Entwicklung des Bahnverkehrs und der Schieneninfrastruktur ausrichten soll. Der Deutschlandtakt soll als maßgebliches und gesamthaftes Infrastrukturkonzept an diese Zielgrößen angepasst werden. § 23 AEG soll insoweit geändert werden, als dass Bahnflächen nur dann für eine Entwidmung zur Verfügung stehen, wenn diese Ziele sowie die Umsetzung des Deutschlandtakts als Umsetzungsplan dieser Ziele nicht gefährdet werden. Mit den Änderungen im BSWAG soll sichergestellt werden, dass diese Ziele auch bei der Planfeststellung von Bedarfsplanprojekten Berücksichtigung finden.

III. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses

Zu Buchstabe a

Der Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/326 sowie den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)8, den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)11 sowie den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu in seiner 3. Sitzung am 25. Juni 2025 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke die Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)8. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)11. Darüber hinaus empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Annahme des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu. Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/326 in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/335 in seiner 3. Sitzung am 25. Juni 2025 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat die Gesetzentwürfe auf Drucksache 21/326 sowie auf Drucksache 21/335 in seiner 3. Sitzung am 25. Juni 2025 beraten.

Die Fraktion der AfD hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 21/326 einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)11 mit folgendem Inhalt eingebracht:

„*Änderungsantrag*

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis Giersch, Lars Haise, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons

zur Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen von CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Drucksache 21/326

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Gesetzentwurf ist in folgender Fassung anzunehmen:

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

§ 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023

(BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert wurde, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird aufgehoben.

2. Absatz 2 wird Absatz 1 und wird wie folgt gefasst:

„(1) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für ein Grundstück, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks, der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, oder des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt, 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. Satz 1 gilt auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlagen mehr befinden. Befindet sich auf dem Grundstück eine Betriebsanlage, für deren dauerhafte Betriebseinstellung eine Stilllegung nach § 11 zu erwirken ist, so kann die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken erst nach Eintritt der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung erfolgen. Für die Freistellungsentscheidung ist die vollständige oder teilweise Beseitigung von nicht betriebsnotwendigen Eisenbahnanlagen keine Voraussetzung. Mit der Freistellungsentscheidung endet die eisenbahnrechtliche Planungshoheit.“

3. Absatz 3 wird aufgehoben.

4. Absatz 4 wird Absatz 2 und wird wie folgt gefasst:

(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 2 hat die Planfeststellungsbehörde

1. die oberste Landesplanungsbehörde über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren und

2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern sowie den Inhalt der Bekanntmachung zusätzlich im Internet zu veröffentlichen; die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme soll drei Monate nicht überschreiten.“

5. Absatz 5 wird aufgehoben.

6. Absatz 6 wird Absatz 3.

Begründung:

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1

Planungen an Projekten, die sich auf Grundstücken zu ehemaligen Bahnbetriebszwecken befinden und für die jedoch eine künftige Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur langfristig nicht zu erwarten ist, müssen weiterverfolgt werden können. Deshalb sollte für alle Freistellungsverfahren von Bahnbetriebszwecken, die vor Inkrafttreten des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) beim EBA oder bei den Planfeststellungsbehörden der Länder beantragt wurden, die bis dato geltende Rechtslage Anwendung finden.

Zu Nummer 2

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 3

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 4

Folgeänderung zu Nummer 1.

Der Änderungsantrag übernimmt einem Gesetzentwurf der Fraktion der CDU/CSU der 20. Wahlperiode (Drucksache 20/13358). Dieser ist sehr viel besser geeignet, das Problem zu lösen, als der Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU/CSU und SPD auf Drucksache 21/326.“

Die Fraktion Die Linke hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 21/326 einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)8 mit folgendem Inhalt eingebracht:

„Änderungsantrag der Fraktion Die Linke

zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

- Drucksache 21/326 -

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

In 1. c) wird in §23 wird nach Unterabsatz 6 der folgende neue Unterabsatz 7 eingefügt:

„(7) Die Entscheidung über die Freistellung eines Grundstücks von Bahnbetriebszwecken kann von den in Absatz 4 genannten Stellen sowie von Fahrgastverbänden und an der Infrastruktur gelegenen Güterverkehrskunden gerichtlich überprüft werden.“

Der Absatz 1. b) wird wie folgt geändert:

b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz eingefügt:

„(2a) Eine Freistellung eines Grundstücks darf abweichend von Absatz 2 Satz 1 nicht erfolgen, wenn sich auf dem Grundstück eine Bahnstrecke oder ein Abschnitt einer Bahnstrecke befindet und durch die Freistellung die Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme gefährdet würde. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn durch Neubau oder Änderung von Eisenbahninfrastruktur zeitnaher und mindestens gleichwertiger Ersatz für die bisherige Bahnstrecke geschaffen wird.“

Begründung

zu I.:

Wenn die die heutige Fassung des § 23 AEG wieder auf den früheren Stand zurückgeführt werden soll, damit aber nach der Begründung des Entwurfes keine Abkehr von dem vorrangigen Schutz der Eisenbahninfrastruktur erfolgt, sollte es selbstverständlich sein, dass entgegen der heutigen Rechtsprechung zum fehlenden Drittschutz der Norm eine Überprüfung der Freistellungsentscheidung durch fachkundige und am Erhalt der Infrastruktur möglicherweise interessierte Beteiligte erfolgen kann. Ein zusätzlicher Bürokratieaufwand oder eine Verzögerung von Verfahren ist nicht zu gewärtigen, zumal die Entscheidung über die Freistellung behördlicherseits in eiligen Fällen, die eher selten sein dürften, für sofort vollziehbar erklärt werden kann (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO). So kann mehr Rechtssicherheit und Verlässlichkeit statt der Vorschrift ohne Eingriffsmöglichkeiten erreicht werden.

Zu II.: Durch die Präzisierung soll sichergestellt werden, dass es sich um einen funktionalen Ersatz handeln muss.“

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu eingebracht, dessen Inhalt sich aus den Maßgaben der Beschlussempfehlung und Teil B des Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, der Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN würde zu zusätzlicher Bürokratie führen und weitere Unklarheiten schaffen. Diese Auffassung vertrete auch die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände.

Mit dem Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen werde der Schutz von Bahnflächen erhalten, um sie später reaktivieren zu können. Gleichzeitig ermögliche er die Umsetzung der legitimen Interessen der Städte und Gemeinden sowie der DB InfraGO AG. Entwidmungen könnten damit rechtssicher und transparent durchgeführt werden. Dazu diene auch der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf der Ausschussdrucksache 21(15)12neu, der infolge von Gesprächen mit Praktikern, die die rechtlichen Vorgaben umsetzen müssten, entstanden sei. Damit würden die beiden Interessen, die Möglichkeit, bestimmte Grundstücke zu Bahnzwecken reaktivieren zu können, einerseits und die Möglichkeit, bestimmte Grundstücke zur Realisierung von Projekten freigegeben zu bekommen, andererseits, zu einem guten Ausgleich gebracht.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, die Einführung des überragenden öffentlichen Interesses habe ursprünglich dem Schutz von Eisenbahninfrastruktur gedient, aber in der Praxis Kommunen daran gehindert, Grundstücke, die in absehbarer Zeit nicht mehr für eisenbahnverkehrliche Zwecke gebraucht würden, anderweitig zu nutzen. Dieses Problem werde mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen sowie dem Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu gelöst. Kommunen werde damit die Schaffung von Wohnraum ermöglicht.

Damit werde aber auch dem Gedanken Rechnung getragen, dass die Tatsache, dass bestimmte Bahnstrecken aktuell nicht genutzt würden, nicht bedeute, dass diese auch dauerhaft nicht mehr gebraucht würden. Bahnflächen, auf denen auch künftig Verkehr stattfinden könne, seien weiterhin vom überragenden öffentlichen Interesse geschützt. Der rechtliche Rahmen für die Entwidmung einerseits sowie für den Erhalt von Bahnflächen andererseits werde klar abgesteckt.

Die **Fraktion der AfD** erläuterte, das überragende öffentliche Interesse sei durch eine Gesetzesänderung im Jahre 2023 eingeführt worden. Seitdem verursache dieser Rechtsbegriff Probleme. Die Schwierigkeiten, Immobilienprojekte auf ehemaligen Eisenbahnflächen umzusetzen, seien bekannt. Die vorgelegten Gesetzentwürfe verfolgten auf unterschiedlichen Wegen das Ziel, diese Probleme zu lösen. Beide seien aber nicht zielführend.

Der Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu werde zwar zu Verbesserungen führen, beseitige aber nicht den Begriff des überragenden öffentli-

chen Interesses aus dem Gesetz. Dieser Begriff führe faktisch dazu, dass sich andere Interessen nur durchsetzen könnten, wenn sie ebenfalls im überragenden öffentlichen Interesse lägen, wie etwa bei Wind- oder Solarenergieerzeugungsvorhaben. Der eigene Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)11 zielt daher darauf ab, diesen Begriff aus dem Gesetz zu entfernen. Die Formulierungen entsprächen denen des Gesetzentwurfs der Fraktion der CDU/CSU aus der 20. Wahlperiode auf Drucksache 20/13358, der zielführend und lösungsorientiert gewesen sei, da er das ursprüngliche Problem gelöst hätte.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, Eisenbahnflächen müssten für die Fälle besser geschützt werden, in denen langfristig ein Flächennutzungsbedarf erkennbar sei. Der vorgelegte Gesetzentwurf der eigenen Fraktion definiere deswegen konkrete Kriterien und Ziele, um der Schiene im Personen- und Güterverkehr Wachstumspotentiale einzuräumen. Ziel sei die Ermöglichung des Modal Split, die Entlastung überlasteter Bahnstrecken, die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen im europäischen Netz und auch die Landes- und Bündnisverteidigung werde im Gesetzentwurf berücksichtigt. Der Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen führe dazu, dass Bahnflächen zu schnell freigegeben werden könnten und nicht ausreichend geschützt würden, um künftige Entwicklungen zu ermöglichen, auch solche, die heute so noch nicht erkennbar seien. In der Vergangenheit habe es Situationen gegeben, in denen Verkehrsprognosen von den tatsächlichen Entwicklungen überholt worden seien und der Flächenbedarf höher gewesen sei, als ursprünglich prognostiziert.

Die Auflistung der Klagebefugten im Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)8 sei unvollständig. Es erschließe sich nicht, warum nicht auch Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen Entwidmungen klagen können sollten.

Die **Fraktion Die Linke** lehnte die Rückführung des § 23 AEG auf den Stand von vor 2023 ab. Es sei bedauerlich, dass sich die Interessensvertretung der Immobilienwirtschaft bei diesem Eisenbahnthema durchgesetzt habe. Ziel sei es, bestehende Gleisflächen abzubauen, um Wohnungsbau zu ermöglichen. Dieser werde aber die Wohnungs- und Mietenkrise nicht lösen. Wohnungen würden erst in vielen Jahrzehnten gebaut sein. Problematisch sei darüber hinaus, dass Gleisflächen häufig Klimaausgleichsflächen seien, die verschiedene Pflanzen und Tiere beherbergten. Diese Biotope könnten nur mit erheblichem Aufwand an anderer Stelle wieder errichtet werden. Es sei ein großer Fehler, die Gesetzesänderung von 2023 nunmehr rückgängig machen zu wollen. Diese Auffassung werde auch in vielen sachkundigen Stellungnahmen zu diesem Thema vertreten.

Der eigene Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 21(15)8 wolle zum einen die Möglichkeit schaffen, dass Expertinnen und Experten Widerspruch gegen Entwidmungsentscheidungen erheben könnten. Zum anderen solle klarer definiert werden, was als Ersatzflächen bei Entwidmungen in Frage komme.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke die Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/335.

Der Verkehrsausschuss beschließt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke die Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)8 zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/326.

Der Verkehrsausschuss beschließt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)11 zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/326.

Der Verkehrsausschuss beschließt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu zum Gesetzentwurf auf Drucksache 21/326.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/326 in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu.

B. Besonderer Teil

Begründung zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)12neu:

Begründung

Die Änderung dient der Modifikation des Gesetzentwurfs der Fraktionen CDU/CSU und SPD auf BT-Drucksache 21/326 mit dem Ziel einer rechtssystematischen und klaren Gestaltung der Norm. Die Inhalte bleiben im Vergleich zum ursprünglichen Gesetzentwurf unverändert.

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1:

Zu Buchstabe a:

Die Änderung von § 23 Absatz 1 AEG dient der Klarstellung, dass der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks nur dann im überragenden öffentlichen Interesse liegt, wenn das Grundstück der Wiederinbetriebnahme, Aufrechterhaltung oder Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur dienen kann.

Zu Buchstabe b:

Durch die Änderung von § 23 Absatz 2 wird der Aspekt der Antragstellung herausgelöst und in Absatz 2a neu verortet. Anknüpfend an die Änderung von § 23 Absatz 1 enthält der neue Absatz 2 eine Konkretisierung, in welchen Fällen eine Freistellung im Umkehrschluss von Absatz 1 mangels eines überragenden öffentlichen Interesses festzustellen ist. Hierfür schreibt Absatz Satz 2 nunmehr eine Prüfkaskade vor: Hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur auf dem Grundstück darf kein Verkehrsbedürfnis mehr bestehen oder es muss für die Eisenbahninfrastruktur ein Ersatz geschaffen worden sein. § 23 Absatz 2 Nummer 1 2 Alt. greift damit den Regelungsvorschlag von § 23 Absatz 2a Satz 2 des Gesetzentwurfs der Fraktionen CDU/CSU und SPD auf BT-Drucksache 21/326 auf. Als weitere Freistellungsvoraussetzung darf langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten sein (§ 23 Absatz 2 Nummer 2. Darüber hinaus darf die Wiederinbetriebnahme einer Strecke nicht verhindert werden (§ 23 Absatz 2 Nummer 3). § 23 Absatz 1 Nummer 3 greift damit den Regelungsvorschlag von § 23 Absatz 2a Satz 1 des Gesetzentwurfs der Fraktionen CDU/CSU und SPD auf BT-Drucksache 21/326 auf. Durch die Prüfkaskade des Absatzes 2 werden sämtliche im Rahmen des Freistellungsverfahrens zu prüfenden Aspekten einschließlich der möglichen Verhinderung einer Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke in einem Absatz zusammengeführt.

Als Folgeänderung zu der Neugestaltung von § 23 Absatz 2 bestimmt der neue Absatz 2a ausschließlich die möglichen Antragsteller eines Freistellungsverfahrens.

Berlin, den 25. Juni 2025

Matthias Gastel
Berichtersteller

Michael Donth
Berichtersteller

