



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG
**zum Regelungsentwurf für eine Änderung
des § 106a TKG“**

Berlin, 1. Dezember 2023



Stellungnahme der Deutsche Bahn AG zum Regelungsentwurf für eine Änderung des § 106a TKG

1. Einleitung/Grundsätzliches

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMDV) hat am 28. August 2023 den Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung des Ausbaus von Telekommunikationsnetzen (Telekommunikations-Netzausbau-Beschleunigungs-Gesetz, kurz TKG-NABEG) vorgelegt. Die Deutsche Bahn AG (DB) hat diesen am 9. Oktober mit Abgabe einer Stellungnahme kommentiert.

Im Rahmen der Konsolidierung des TKG-NABEG erfolgte nun ein weiterer Gesetzgebungsvorschlag. Ein neuer § 106a TKG-E soll die Mitwirkung von Eigentümern und Betreibern von Eisenbahninfrastrukturen bei der Mobilfunkversorgung entlang von Schienenwegen regeln.

Die DB bzw. ihre Konzernunternehmen sind von der vorliegenden Novellierung unmittelbar betroffen. Aus diesem Grund folgen zunächst ein paar grundsätzliche Anmerkungen.

Die DB hat ein sehr hohes eigenes Interesse an guter Konnektivität für die Fahrgäste im Zug und damit auch daran, die Mobilfunkunternehmen bei der Erfüllung der Versorgungsaufgaben bestmöglich zu unterstützen. Aus dem Grund hat die DB gemeinsam mit der Mobilfunkindustrie den *Masterplan Konnektivität Schiene* ins Leben gerufen, in welchem die Grundlagen für die Mitnutzung von Bahnanlagen in Rahmenverträgen geregelt wurden (insbesondere Mobilfunkrahmenvertrag (MRV) über die Nutzung von Grundstücken und Anlagen insbesondere der DB Netz AG, Vertrag mit der DB Broadband über die Nutzung von Kabelfasern, Vertrag mit DB Kommunikationstechnik GmbH über bestimmte Serviceleistungen, Vertrag mit DB Energie für den Netzanschluss Strom). Die Rahmenverträge, die neuen Prozesse und Ansprechpartner haben die Zusammenarbeit der DB mit den Mobilfunkunternehmen (MNO) und Tower Companies insgesamt deutlich verbessert.

Die DB AG kommt damit der Erwartung der „fairen Mitwirkung“ nach, die die Bundesnetzagentur in ihrem Frequenzzuweisungsbeschluss zur 5G Auktion im Jahr 2019 an die Eisenbahnen formuliert hatte. In der Umsetzung zeigte sich zugleich, welche (sicherheits-)technischen Herausforderungen bei der Errichtung von Mobilfunkstandorten in Gleisnähe bestehen. Im Fall von Freiflächen zur Errichtung von Mobilfunkmasten zeichnet sich beispielsweise ab, dass von ca. 600 Grundstücken der DB Netz AG, die im Jahr 2021 als potenziell geeignet identifiziert worden waren, lediglich 5% tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Die geringe Quote an Kooperationsstandorten ist darauf zurückzuführen, dass die stark auf Kostenoptimierung ausgerichteten Anforderungen der Mobilfunkunternehmen (große Flächen ohne Hindernisse wie Hochspannungsleitungen, Böschungen usw., hohe Masten, um auch Flächen jenseits der Bahngleise mitzuversorgen, usw.) und das durch bahnbetriebliche Zwänge eingeschränkte Flächenangebot der DB Netz nur geringe Schnittmengen aufweisen. Sie ist definitiv nicht darauf zurückzuführen, dass die DB oder andere Eisenbahnen der Erwartung, fair mitzuwirken, nicht in angemessener Weise nachkommen würden.

Vielmehr zeigt das Beispiel, dass die Mobilfunkunternehmen häufig aus wirtschaftlichen Gründen vor Innovationen an Masten, hier bahntaugliche Mastkonstruktionen mit niedrigem Flächenbedarf, die einen kostengünstigen Ausbau auf kleinen Bahngrundstücken ermöglichen würden, zurückschrecken, mit der Konsequenz, dass Grundstücksanforderungen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen unerfüllbar sind.

Die Mitnutzung dennoch weiter zu verbessern und zu intensivieren, liegt wie gesagt im eigenen Interesse der Eisenbahnen. Die gemeinsame Nutzung von Masten ist ein weiteres Beispiel. Die DB Netz bietet allen Mobilfunkunternehmen an, Antennen-Sendeplätze auf GSM-R Masten zu nutzen, sofern sie diese tragen können. Häufig sind die Masten dafür jedoch unterdimensioniert, da das EBA – richtigerweise – Anlagen lediglich im rein eisenbahnbetrieblich erforderlichen Umfang genehmigt. Dies macht die Prozedur eines GSM-R Masttausches immens teurer: Aufbau eines provisorischen Mastes in der Nähe des aktuellen, funktionsfähigen GSM-R Mastes; Aufbau provisorischer GSM-R Sendegeräte und Qualitätsprüfung. Abbau des GSM-R Mastes

Mastes. Neuaufbau eines GSM-R/MNO Mastes. Aufbau endgültiger GSM-R Sendegeräte und Qualitätsprüfung. Aufbau MNO Sendegeräte. Abbau der provisorischen Sendegeräte und des provisorischen Mastes, usw.

Nicht allein die Kosten, sondern der immense Zeit- und Personalaufwand für eine solche „Operation am offenen Herzen“ stellen ein großes Problem dar. Die Ursache besteht in der fehlenden frühzeitigen Festlegung eines technologischen Infrastruktur Zielbildes von bspw. 5G am Gleis und der zugehörigen langfristigen Finanzierung, die die gewünschte Mitnutzung eisenbahnbetrieblicher Infrastruktur am Gleis ermöglichen würde. Diese Probleme werden nicht durch eine Verpflichtung der EIU gelöst, sondern durch frühzeitige Festlegung technologischer Zielbilder und eine Baukoordination vor Errichtung von Infrastrukturen.

Aus diesen Gründen wäre die hier vorgeschlagene Umwandlung der bestehenden Mitnutzungs**erwartung** in eine Mitnutzungs**pflicht** aus Sicht der DB **im besten Falle überflüssig** und im **schlimmsten Falle kontraproduktiv**. Denn solch eine Verpflichtung würde nichts am Fortbestand der vorgenannten, aus den Zwängen des sicheren und störungsfreien Bahnbetriebs resultierenden Restriktionen ändern. Kam aufgrund dieser Restriktionen eine Mitnutzung bisher nicht zustande, so käme sie auch mit einem neuen § 106a TKG nicht zustande. Im Unterschied zu heute wäre aber ein **enormer Bürokratie- und Zeitaufwand** erforderlich, um zu diesem identischen Ergebnis zu gelangen. Dies stünde im krassen Widerspruch zum Anliegen der Bundesregierung und beider hier betroffenen Branchen, Planungs- und Genehmigungsprozesse zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Aus Sicht der DB sollte deshalb das Augenmerk zuvorderst auf die Herstellung von Rahmenbedingungen gerichtet werden, die die **fehlende Wirtschaftlichkeit als wesentlichem Hemmnis einer weitergehenden Mobilfunkversorgung der Schienenwege** beseitigen. In ihrer **Gigabitstrategie** hat die Bundesregierung den sogenannten **Gigabitzug** als Ziel ausgerufen, was die DB ausdrücklich begrüßt. Eine Gigabitversorgung der Gleise erfordert deutlich umfangreichere Infrastrukturen als bisher, so z.B. eine geschätzte Verdopplung der Anzahl an Funkmasten. Dies erfordert einen umfassenden Regelungsrahmen samt **Finanzierungskulisse**, der den Aufbau solch einer Infrastruktur von Anbeginn an ermöglicht. Erste Überlegungen dazu finden sich u.a. im Konsultationspapier der Bundesnetzagentur¹ sowie in der Stellungnahme der DB AG dazu.

Ist solch ein Rahmen erst einmal geschaffen, werden die Marktteilnehmer der beteiligten Branchen – koordiniert durch die Bundesnetzagentur - aus eigenem Anreiz Wege und Kooperationsmodelle finden, diese Infrastrukturen aufzubauen und zu nutzen. Eine Mitwirkungsverpflichtung der EIU ist dafür nicht erforderlich. Stattdessen ist es erforderlich, das gesamthafte gemeinschaftliche Infrastruktur-Zielbild zu vereinbaren.

Sollte der Gesetzgeber dennoch an der Einführung eines § 106a TKG festhalten, so wären aus DB-Sicht einige **Nachbesserungen zwingend erforderlich**.

Dazu zählt die Ergänzung des – ohnehin selbstverständlichen – Hinweises auf die Einhaltung der Vorschriften über die Durchführung des **sicheren Eisenbahnbetriebs** um den **Vorrang des planmäßigen und störungsfreien Eisenbahnbetriebs**. Für das Schienennetz der DB AG steht das größte und komplexeste Sanierungs- und Erweiterungsprogramm seit der Bahnreform unmittelbar bevor. Die DB selbst hat bereits angeregt, die Errichtung einer Gigabit-Infrastruktur in diesen Sanierungsplan zu integrieren. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn die TK-Planung der Gesamtplanung der Generalsanierung folgt, und nicht umgekehrt.

Des Weiteren wäre **§ 106a Abs. 2 Nr. 5 ersatzlos zu streichen**. Betreiber von Eisenbahnanlagen sind keine TK-Unternehmen; im Falle der DB AG handelt es sich um bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die mit der Erfüllung (u.a. im Art. 87e Grundgesetz und in ihren

¹ Konsultationspapier Bedarfsaktualisierung und Rahmenbedingungen einer Übergangentscheidung zur Bereitstellung von Frequenzen in den Bereichen 800 MHz, 1.800 MHz und 2.600 MHz für den Ausbau digitaler Infrastrukturen, unter: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Unternehmen_Institutionen/Frequenzen/OffentlicheNetze/Mobilfunk/Rahmenbedingungen2023.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Satzungen) definierter Gewährleistungsaufträge betraut sind. Es wäre weder sachgerecht noch zielführend, EIU zur Errichtung baulicher Anlagen zu verpflichten, die außerhalb ihrer angestammten und erlaubten Geschäftstätigkeit liegen. In dieser Hinsicht ginge eine Verpflichtung nach Abs.2 Nr. 5 auch weit über die bestehenden Vorschriften zur Mitnutzung öffentlicher Versorgungsnetze hinaus, die ausweislich der Gesetzesbegründung durch den § 106a TKG ergänzt werden sollen. Im Ergebnis kann es aus Sicht der DB AG stets nur um eine Mitnutzung **vorhandener Anlagen** gehen, nicht jedoch um deren Neuerrichtung oder Erweiterung.

Des Weiteren müssten **qualitative Anforderungen** an die zu errichtenden Mobilfunkanlagen gestellt werden. Es bedarf besonderer, übergeordneter Gründe, um so weitreichende Eingriffe in die Eigentumsgrundrechte von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu rechtfertigen, wie sie hier vorgeschlagen werden. Die Erreichung des Gigabitstandards bei der Fahrgastversorgung, die ohne staatliche Unterstützung nicht darstellbar wäre, könnte solch eine Rechtfertigung sein. Im Falle der Gigabit-Versorgung - aktuell geht die DB von der Notwendigkeit einer Versorgung mit 3 bis 5 Gigabit aus - werden voraussichtlich doppelt so viele Antennen benötigt werden wie heute.

Eine gesetzliche Anforderung an die Mitwirkungsleistungen der EIU wäre zwar immer noch unnötig, eine verbindliche Verknüpfung mit dem Gigabitzug-Standard wäre jedoch zumindest ein Signal dahin, dass der Gesetzgeber nicht irgendeine Art der Mobilfunkversorgung anstrebt, sondern der zukunftsweisenden Gigabit-Versorgung den Weg ebnen will. Dies könnte auch die Grundlage für die Schaffung entsprechender finanzieller Anreize für die MNO und weitergehender Leistungsbeschreibungen durch die Bundesnetzagentur sein.

Dies vorangestellt nehmen wir nachfolgend zu dem Entwurf des § 106a TKG Stellung.

2. Anmerkungen und Änderungsvorschläge im Einzelnen

Wie oben dargestellt und begründet, ist die Einführung einer Mitwirkungspflicht für Eisenbahninfrastrukturunternehmen über den vorgeschlagenen §106a TKG oder auf anderem Wege aus Sicht der DB AG abzulehnen. Die nachfolgenden Anmerkungen gelten insofern hilfsweise für den Fall, dass an dem Vorhaben dennoch festgehalten werden sollte.

Zu § 106a Abs. 1

(1) Die Bundesnetzagentur kann gegenüber Eigentümern und Betreibern von Eisenbahninfrastrukturen Maßnahmen anordnen, um eine flächendeckende Versorgung mit Mobilfunkdienstleistungen entlang von Schienenwegen durch Betreiber öffentlicher Mobilfunknetze zu ermöglichen.

Anmerkung:

Es wird eine „eine flächendeckende Versorgung mit Mobilfunkdienstleistungen entlang von Schienenwegen“ angestrebt. Gemeint ist damit eine lückenlose und unterbrechungsfreie Versorgung der Schienenwege, nicht jedoch von Gebieten außerhalb der Schienenwege, die wohl kaum (Mitwirkungs-)Aufgabe der Betreiber der Eisenbahninfrastrukturen sein kann. Der Begriff „flächendeckende Versorgung“ ist insofern missverständlich und sollte angepasst werden.

Zusätzlich sollte, wie oben ausgeführt, das Ziel auf eine **hochwertige** Mobilfunkversorgung bezogen sein. Wie erörtert ist von der Notwendigkeit einer Versorgung mit 3 bis 5 Gigabit auszugehen. Nur so kann den sich ständig erweiternden Mobilitätsbedürfnissen der Gesellschaft Rechnung getragen und - wenn überhaupt - ein so weitreichender Eingriff in die Rechte der Eisenbahnen ansatzweise gerechtfertigt werden.

Darüber hinaus sollte der unbestimmte Begriff „Eigentümer und Betreiber von Eisenbahninfrastrukturen“ durch Begriffe ersetzt werden, die im Eisenbahnrecht definiert sind.

Um die oben geschilderten möglichen begrifflichen Unklarheiten zu vermeiden, sollte die Regelung umformuliert werden, etwa wie folgt:

Die Bundesnetzagentur kann gegenüber Betreibern von Eisenbahnanlagen Maßnahmen anordnen, um eine unterbrechungsfreie und lückenlose Versorgung der Schienenwege mit hochwertigen Mobilfunkdienstleistungen durch Betreiber öffentlicher Mobilfunknetze zu ermöglichen. Der Maßstab der Hochwertigkeit wird in der Rechtsverordnung nach Abs. 4 bestimmt, z.B. eine Gigabit-Versorgung.

Zu § 106a Abs. 2 S. 1 Nr. 1:

(2) Anordnungen nach Absatz 1 können folgende Mitwirkungshandlungen umfassen:

1. *die Bereitstellung von Informationen über vorhandene und geplante bauliche Anlagen im Sinne des § 26 Absatz 3 Nummer 10 entlang der Schienenwege, nutzbare Grundstücke und Infrastrukturen wie Strom- und Glasfaserleitungen entlang der Schienenwege sowie über laufende oder geplante Ausbau-, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Eisenbahninfrastrukturen (Mitwirkungsobjekt),*

Anmerkung:

Soweit die Infrastrukturunternehmen in ihrer diesbezüglichen Rolle im Allgemeinen nicht verpflichtet sind, umfassende und aktuelle Informationen über ihre Infrastrukturen bereitzuhalten, kann nicht über den Weg dieser Regelung eine solche allgemeine Informationsbereithaltungspflicht eingeführt werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der *nutzbaren Grundstücke und Infrastrukturen* wie Strom- und Glasfaserleitungen. Die Frage der Nutzbarkeit – hier also die Nutzbarkeit für Mobilfunkzwecke – setzt in vielerlei Hinsicht technische Bewertungen und Feststellungen voraus. Solche Informationen sind nicht immer vorhanden, da sie für die Erfüllung des angestammten Geschäftszwecks, des Betriebs von Eisenbahninfrastruktur, nicht benötigt werden. Daher bedarf es im Einzelfall der Generierung und der Definition von konkreten Anforderungen für die zu errichtende Mobilfunkinfrastruktur, die unterschiedlich ausfallen, je nachdem welche Technik eingesetzt wird (z.B. Größe des Mastes, Sendeleistung der Antennen usw.). Somit kann die Pflicht zur Bereitstellung von Informationen nur *auf vorhandene Informationen* bezogen sein. So, wie es hier formuliert ist, geht dies zu weit.

Es wird daher folgende Regelung vorgeschlagen:

1. *die Bereitstellung von Informationen über vorhandene und geplante bauliche Anlagen im Sinne des § 26 Absatz 3 Nummer 10 entlang der Schienenwege, vorhandene Informationen über nutzbare Grundstücke und Infrastrukturen wie Strom- und Glasfaserleitungen entlang der Schienenwege sowie über laufende oder geplante Ausbau-, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Eisenbahninfrastrukturen (Mitwirkungsobjekt),*

Zudem muss zumindest in der nach Absatz 4 vorgesehenen Rechtsverordnung auch eine auskömmliche Frist für die Bereitstellung der Informationen vorgesehen werden: Die DB ist regional operativ tätig. Die Frage etwa, ob eigene Baumaßnahmen auf einer gewünschten Fläche geplant sind, lässt sich nicht per Knopfdruck beantworten, sondern bedarf der Bearbeitung durch Personale vor Ort, die viele zusätzliche Aufgaben haben und nicht immer sofort antworten können.

Zu § 106a Abs. 2 S. 1 Nr. 5 TKG:

2. *die Errichtung neuer baulicher Anlagen im Sinne des § 26 Absatz 3 Nummer 10 entlang der Schienenwege auf Antrag eines Betreibers öffentlicher Mobilfunknetze, sofern bestehende bauliche Anlagen nicht ausreichen, um das in Absatz 1 festgelegte Ziel zu erreichen.*

Anmerkung:

Diese Regelung ist abzulehnen. Dass Mobilfunknetzbetreiber beantragen können, dass die EIU eine bahnfremde Anlage errichten, entspricht jedenfalls im Falle der Eisenbahnen des Bundes

nicht der verfassungsrechtlich und satzungsrechtlich vorgegebenen Aufgabe der Infrastrukturunternehmen. Hinzu kommt, dass die Regelung auch inhaltlich kaum eingegrenzt ist. Die EIU können hierdurch zu willkürlich ausgewählten eisenbahnfremden Baumaßnahmen verpflichtet werden, was in Zeiten massiven eisenbahnbezogenen Baubedarfs nicht tragfähig wäre. Zudem ist nicht sichergestellt, dass alle Mobilfunknetzbetreiber neu errichtete Anlagen auch nutzen und entsprechende Verträge zu marktkonformen Preisen abschließen. Nutzt nur ein MNO die neu errichtete Anlage, hätten die Kunden der anderen Mobilfunknetzbetreiber an dieser Stelle – trotz massiven staatlichen Eingriffs – keinen Mobilfunkempfang.

Richtigerweise kann es vorliegend nur darum gehen, eine am Beispiel der Baukoordinierung (§§ 142, 143 TKG) orientierte Regelung vorzusehen, mit der bewirkt wird, dass den Interessen des sicheren und hochwertigen Eisenbahnbetriebes wie auch der Mobilfunkversorgung gleichermaßen Rechnung getragen wird. Im Fall der Baukoordinierung blieben jedoch die MNO Bauherren; die DB würde lediglich dafür sorgen, dass im Zuge einer bahnbezogenen Baumaßnahme auch für Mobilfunkzwecke gebaut werden kann.

Eine Regelung zur Baukoordinierung ist der hier vorgesehenen Regelung vorzuziehen, weil mit ihr sichergestellt wird, dass lediglich einmal eine Baumaßnahme für beiderlei Infrastrukturen (Eisenbahn und Mobilfunk) durchgeführt wird. Der Entwurf des § 106a TKG beinhaltet hingegen, dass die MNO jederzeit beantragen können, dass das EIU für sie baut – selbst wenn ein Streckenneubau beispielsweise vor einem Monat abgeschlossen wurde.

Abgesehen davon entspricht eine sinnvolle Baukoordinierung bereits der Praxis bei der DB: Im Falle von Baumaßnahmen werden die TK-Unternehmen informiert und gefragt, ob sie ihre eigenen Bauzwecke im Rahmen der anstehenden Baumaßnahme der DB mit erfüllen wollen.

Ein jederzeitiges Antragsrecht hingegen birgt die Gefahr massiv erhöhten Aufwands und damit erheblicher zusätzlicher Kosten.

Zu § 106a Abs. 2 S. 5 TKG:

Anordnungen nach Satz 1 Nummer 4 und Nummer 5 haben die Vorschriften über die Durchführung des sicheren Eisenbahnbetriebs zu berücksichtigen.

Anmerkung:

Diese Regelung bildet den grundsätzlichen Eisenbahnvorrang nicht hinreichend ab. Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ist zwingend und unverhandelbar und daher nicht nur „zu berücksichtigen“. Aber damit hat es nicht sein Bewenden. Zu Recht wird erwartet, dass die Eisenbahn fahrplangemäß fährt. Eine der wesentlichen Ursachen für Verspätungen sind aktuell Baumaßnahmen auf der Strecke. Somit ist nicht nur die *Durchführung des sicheren Eisenbahnbetriebs*, sondern auch des störungsfreien und planmäßigen Eisenbahnbetriebes maßgeblich. Dabei sollten in der gesetzlichen Formulierung möglichst die Attribute verwendet werden, die bereits gesetzlich niedergelegt sind. Hierbei kommt eine Anleihe bei § 3 Nr. 5 und 6 ERegG infrage. Danach dient die Regulierung auch der Gewährleistung eines *sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und der Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und der durchschnittlichen Transportdauer im Schienengüterverkehr*.

Daher folgender Formulierungsvorschlag:

Bei Anordnungen nach Satz 1 Nummer 4 und Nummer 5 sind die die Vorschriften über die Durchführung des sicheren Eisenbahnbetriebs zwingend zu beachten; der leistungsfähige und zuverlässige Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und das Ziel der Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und der durchschnittlichen Transportdauer im Schienengüterverkehr dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Zu § 106a Abs. 3 TKG:

(3) Vor einer Anordnung nach Absatz 2 sind die betroffenen Kreise anzuhören. 2An einem Verfahren nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 und Nummer 5 ist die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde beteiligt. 3Vor Erlass der Anordnung nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 und Nummer 5 hat die Bundesnetzagentur eine Einschätzung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde einzuholen, inwieweit die angeordnete Maßnahme die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs berühren könnte und ob die angeordnete Maßnahme, gegebenenfalls unter Auflagen, unter Beachtung der Vorschriften über die Durchführung des sicheren Eisenbahnbetriebs realisierbar ist. 4Eine Anordnung nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 und Nummer 5 ist nur zulässig, soweit die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

Anmerkung:

Neben der im Hinblick auf die Eisenbahnsicherheit zuständige Eisenbahnbehörde sollte mit Blick auf die Regulierungsziele des § 3 ERegG auch die für die Eisenbahnregulierung zuständige Abteilung der BNetzA beteiligt werden. So wird sichergestellt, dass in diesem Kontext die Eisenbahnbelange vorrangig von den Mobilfunkbelangen zu behandeln sind.

Zu § 106a Abs. 4 TKG:

(4) 1Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Regelungen zur näheren Ausgestaltung der Mitwirkungshandlungen nach Absatz 2 Satz 1 Nummern 1 bis 5, der Nutzung eines Grundstücks nach Absatz 2 Satz 2 sowie der Bedingungen der Mitwirkung einschließlich der Entgelte einer Gestattung der Mitnutzung nach Absatz 2 Satz 3 zu treffen. 2Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die Bundesnetzagentur übertragen. 3Eine Rechtsverordnung der Bundesnetzagentur nach Satz 2, ihre Änderung und ihre Aufhebung bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Anmerkung:

Angesichts der gesetzlich kaum näher ausgestalteten Reichweite der Mitwirkungsanordnungen ist zu begrüßen, dass diese durch eine Rechtsverordnung konkretisiert werden sollen. Dies entspricht auch dem hier zu Abs. 1 vertretenen Vorschlag, nur hochwertigen Mobilfunkausbau einzubeziehen und die Hochwertigkeit in einer Rechtsverordnung näher zu bestimmen. Da eine Konkretisierung all dieser Punkte offensichtlich notwendig ist, sollte zugleich festgelegt werden, dass Mitwirkungsanordnungen erst nach Inkrafttreten einer solchen Rechtsverordnung zulässig sind.

Dass in Satz 2 das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ermächtigt wird, die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die Bundesnetzagentur übertragen, ist abzulehnen. Es widerspricht den Grundsätzen der Gewaltenteilung, wenn die zuständige Aufsichtsbehörde ermächtigt wird, die Rechtsverordnung selbst zu schreiben, die sie dann ihrerseits im Einzelfall durchzusetzen hat.