

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines „Zehnten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, dankt für die Möglichkeit zu einer Stellungnahme zum genannten Referentenentwurf.

Aus Sicht des VDV enthält der Referentenentwurf entgegen der unter „A. Problem und Ziel“ beschriebenen Inhalte in materieller Hinsicht deutlich mehr auf die Branche einwirkende Vorschriften, die über den klarstellenden Charakter bisheriger Normen und der Behebung redaktioneller Versäumnisse hinausgehen. So sieht beispielsweise § 34 AEG (neu) auf Verlangen der Aufsichtsbehörde auch bei anderen Betreibern der Schienenwege als dem Hauptinfrastrukturbetreiber die **Einrichtung eines Netzbeirats** vor; dies kann dann der Fall sein, „soweit es zur Entwicklung, zum Ausbau oder zum Erhalt der Schienenwege erforderlich ist“. In weiteren Vorschlägen kommt es zu einer **Kompetenzerweiterung des Eisenbahn-Bundesamts** etwa im Rahmen von § 8 (neu) AEG, der durch bedenkliche Eingriffsbefugnisse nach § 8a (neu) AEG flankiert wird. Auch der Bundesnetzagentur werden weitere Befugnisse zuerkannt, die letztlich bei den Eisenbahnunternehmen in Form von **zusätzlich** zu erfüllenden Anforderungen ankommen. Allein hierdurch ist ein **Mehraufwand in personeller, verwaltungs-technischer und damit auch finanzieller Hinsicht** zu erwarten, dem kein Mehrwert gegenübersteht.

Diese exemplarisch herausgegriffenen Beispiele **widersprechen** aus unserer Sicht auch den zentralen **Anliegen der „Föderalen Modernisierungsagenda“**, die im Dezember 2025 von Bund und Ländern vereinbart wurde. Die Verabredungen zielen auf weniger Bürokratie, klare Verfahren und schnelle Entscheidungen auf allen staatlichen Ebenen oder auch die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ab. Dieser Agenda ging bereits im Oktober 2025 die „Modernisierungsagenda“ der Bundesregierung voraus, die rund 80 Einzelmaßnahmen vorsieht, unter anderem mit Blick auf den Personalaufwand. Hier heißt es: *„Der Personalbestand in der Bundesverwaltung sinkt um acht Prozent, die Sachkosten um zehn Prozent, die Bürokratiekosten um bis zu 25 Prozent. Es soll insgesamt weniger Bundesbehörden und Verwaltungseinheiten geben.“*

Der VDV hat mit Blick auf den vorgelegten Referentenentwurf insgesamt erhebliche Zweifel, ob diese angestrebte Entlastungswirkungen wirklich erreicht werden können. Zugleich möchten wir an den hohen wirtschaftlichen Druck, dem Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgesetzt sind, erinnern: Geopolitische Herausforderungen führen seit geraumer Zeit zu einem enormen Anstieg der Energiepreise, ökologische Verschiebungen setzen Betrieb und Infrastruktur weiter unter Druck und immer noch fehlende Kalkulationsgrundlagen etwa in Form verlässlicher, längerfristiger Preispfade im Rahmen der Festsetzung der Trassenpreise gefährden die Ziele der Verkehrsverlagerung.

Gerade jetzt wäre eine Entlastung der Branche, insbesondere für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) dringender denn je. Die nun vorliegenden Änderungen tragen den aktuellen Herausforderungen jedoch nicht hinreichend Rechnung, zumal auch die Änderungen des ERegG nicht genutzt werden, um die dringend benötigte Reform der Nutzungsentgelte der Bahnen des Bundes anzugehen.

Im Einzelnen nimmt der VDV wie folgt Stellung:

Zu Artikel 1 – Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Nr. 5: §§ 8ff ERegG-E

Vorbemerkung:

Wir gehen davon aus, dass bisher kraft Gesetzes bestehende Befreiungen sowie von der Bundesnetzagentur erteilte Ausnahmen weiterhin Bestand haben. Insbesondere dürfen Unternehmen, die aufgrund gesetzlicher Ausnahmen oder bestandskräftiger Befreiungen wesentlichen Regulierungsvorschriften gerade nicht unterliegen, **nicht mit zusätzlichen Pflichten belastet werden**.

In diesem Zusammenhang regen wir an, den Referentenentwurf um einen § 2c so zu ergänzen, wie im Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts vom 9. Juni 2021 bereits sinngemäß vorgesehen. Außerdem bitten wir darum, die dort ursprünglich verankerten **Ausnahmen für Schienennetze ohne strategische Bedeutung** auf die §§ 8 bis 9 auszuweiten.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Europäische Kommission ausweislich der Begründung zum 10. Änderungsgesetz die seinerzeit vorgesehene Regelung im Konflikt mit Richtlinie 2012/34/EU sieht. Da uns die konkrete Argumentation nicht bekannt ist, können wir die Vorbehalte nicht bewerten und insbesondere keine Vorschläge unterbreiten, wie der Sachverhalt anders geregelt werden könnte. Das Ansinnen des Bundesgesetzgebers Schienennetze ohne strategische Bedeutung von Teilen der Eisenbahnregulierung zu entlasten, halten wir unverändert für sinnvoll und richtig. Dieses Ansinnen sollte das Bundesministerium im Rahmen einer europarechtlich tragfähigen Lösung weiterverfolgen und entsprechende Regelungsvorschläge unterbreiten.

Unabhängig von etwaigen Befreiungen und Ausnahmen nehmen wir zu den Einzelregelungen des ERegG wie folgt Stellung:

Nr. 5: § 8 Abs. 6 ERegG-E

Diese Regelung begrenzt berufliche Veränderungen von Führungskräften in einem vertikal integrierten Unternehmen unangemessen stark. Der Wechsel aus der Infrastruktur heraus wird nahezu unmöglich, da er sowohl für den Arbeitgeber als auch für den Arbeitnehmer wirtschaftlich nicht darstellbar sein dürfte. Damit entfällt für die jeweiligen Unternehmen weitgehend die Option, auch in diesen Positionen Karrierewege aufzuzeigen und Führungspositionen aus den eigenen Reihen zu besetzen. Mit Blick auf die **Personalgewinnung und Mitarbeiterbindung** beeinträchtigt das nicht nur große, sondern auch kleinere Unternehmen bzw. Unternehmensgruppen.

Das Verfahren BK10-22-0285_U wurde seinerzeit mit der Einrichtung eines Entflechtungsbeirates einvernehmlich beendet. Diesseits sind keine weiteren Vorgänge bekannt, die eine Verschärfung im Sinne des § 8 Abs. 6 ERegG-E erfordern.

Wir regen daher an, die derzeit geltende Fassung beizubehalten.

Nr. 8: § 8f Abs. 6 ERegG-E

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen im Markt erwarten wir, dass die Regulierungsbehörde das Verlangen auf Benennung eines **Unabhängigkeitsbeauftragten bei Unternehmen** außerhalb der Bahnen des Bundes kaum angemessen wird begründen können. Nach hiesiger Kenntnis hat sie dies – obwohl auf Grundlage des § 8 Abs. 2 ERegG bereits heute möglich – für andere Bahnen bisher unterlassen. Insofern dürften die nichtbundeseigenen Bahnen auch zukünftig nicht betroffen sein. Eine Regelung ohne erwartbare Relevanz sollte jedoch im Interesse einfacher und stringenter Rechtsetzung unterbleiben.

Wir regen daher an, die Benennung eines Unabhängigkeitsbeauftragten auf den Hauptinfrastrukturbetreiber zu begrenzen.

Nr. 8: § 8g ERegG-E

Die Regelung scheint eine Präzisierung bzw. eine Verschärfung der Verpflichtungen aus § 8 Abs. 2 ERegG zu sein, lässt jedoch keinen Mehrwert erkennen. Wir regen daher an, die bisherige Regelung beizubehalten.

Nr. 9: § 9 ERegG-E

Die Stärkung der **Mitsprache des Sektorbeirats** im Sinne des § 35 ERegG wird begrüßt.

Nr. 10: § 11 Abs. 4 ERegG-E

Der VDV begrüßt die **Konkretisierung der Leistungspflichten der Infrastrukturbetreiber** zu einer Bereitstellungspflicht dem Grunde nach. Sie konkretisiert damit nicht das Ob des Zugangs, sondern erstmals das Wie – die Qualität wird zum Maßstab. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Erweiterung der Entscheidungsbefugnisse der Regulierungsbehörde nach § 68 Absatz 4 ERegG-E kann dies zur Qualitätsverbesserung der Infrastruktur führen und stellt eine angemessene Sanktionsmöglichkeit bei erheblichen Infrastrukturmängeln dar.

Es ist jedoch festzuhalten, dass der Begriff der „zuverlässigen Bereitstellung“ unklar bleibt und ist als eigenständiger regulierungsrechtlicher Prüfungsmaßstab nicht hinreichend bestimmt ist.

Im Einzelfall ist zudem die Bedeutung der jeweiligen Infrastruktur und somit die Wirkung eventueller Verstöße auf die Zugangsberechtigten angemessen zu berücksichtigen. Aus der Perspektive regionaler NE-EIU darf dies nicht als verschuldensunabhängige Erfolgsgarantie verstanden werden. Hier müssen u. a. die wirtschaftlich und technisch zumutbaren Möglichkeiten des jeweiligen Unternehmens berücksichtigt werden.

Nr. 15 und 17: § 31a und 33 ERegG-E

Die **Erweiterung der Genehmigungspflicht auf Entgeltgrundsätze** in Ausnahmefällen lehnen wir ab.

Gerade für die Unternehmen, für die die Entgeltgenehmigung bisher im vereinfachten Verfahren ausgesprochen wird, ist der daraus folgende **zusätzliche Verwaltungsaufwand** kaum akzeptabel. Wenn hierdurch eine eventuelle Regelungslücke geschlossen werden sollte, können wir diese nicht erkennen. Schließlich haben sowohl die Zugangsberechtigten als auch die Regulierungsbehörde bereits heute auch bei kleineren Infrastrukturbetreibern hinreichend Gelegenheit, nicht nur die Entgelte, sondern auch die Entgeltgrundsätze eines Infrastrukturbetreibers zu hinterfragen: Erstere durch die Konsultation der SNB, deren Pflichtinhalt auch die Entgeltgrundsätze umfasst, letztere durch die Vorlage der SNB sowie der behördlichen Prüfkompetenzen.

Nr. 23: § 62 ERegG-E

Der VDV sieht in der Konkretisierung von Zielsetzung und Inhalt der **Notfallpläne** eine Umsetzung der Ergebnisse der Taskforce zuverlässige Bahn. Bei der Umsetzung dieser Anforderung ist darauf zu achten, dass dadurch keine neuen bürokratischen Anforderungen geschaffen und keine zusätzlichen Organisations-, Personal- und Dokumentationspflichten ausgelöst werden; eine Überforderung kleinerer Infrastrukturbetreiber ist zu vermeiden, hinreichende Umsetzungsfristen müssen gewährleistet werden.

Die Aufnahme dieser Pläne in die jeweiligen SNB werten wir zudem kritisch (siehe Ausführungen zu Nr. 38, Anlage 3 ERegG).

Nr. 24 § 67 ERegG -E

Die vorgesehene gesetzliche Verankerung eines anlasslosen **Betretungsrechts der Regulierungsbehörde** sehen wir vor dem Hintergrund möglicher zusätzlicher Abstimmungs- und Begleitprozesse für die betroffenen Unternehmen kritisch. Gerade bei Betriebsanlagen der Eisenbahn können unkoordinierte oder nicht anlassbezogene Betretungen sicherheitsrelevante Abläufe beeinträchtigen. Auch im Sinne einer verbesserten Aufgabenerfüllung der Regulierungsbehörde ist eine generelle und anlasslose Zugangsberechtigung nicht nachvollziehbar.

Nr. 33: § 79a ERegG-E

Der VDV hatte die **Einrichtung eines Entflechtungsbeirates** zwischen der (damaligen) DB Netz AG und den Verbänden der Zugangsberechtigten im Rahmen des Verfahrens BK10-22-0285_U ausdrücklich begrüßt. Seinerzeit war dieser Beirat die Voraussetzung für eine einvernehmliche Einstellung des Verfahrens durch die Bundesnetzagentur. Insofern halten wir die Bildung eines neutralen, gesetzlich normierten und bei der Bundesnetzagentur angesiedelten Entflechtungsbeirats grundsätzlich für eine sinnvolle Weiterentwicklung dieses Ansatzes.

Wir geben jedoch zu bedenken, dass die gesetzliche Regelung nicht über die seinerzeitige Vereinbarung der Branche hinausgehen sollte, die sich bisher bewährt hat. Daher wäre § 79a Abs. 5 ERegG-E zu streichen; die Aktivitäten des Europäischen Netzwerks der Hauptinfrastrukturbetreiber sind für den hiesigen Regelungsbereich nicht relevant.

Nr. 38: Anlage 3 ERegG-E

§ 62 ERegG verpflichtet Betreiber von Schienenwegen, bei **technisch oder unfallbedingten Störungen** alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren (Notfallpläne). Die nun vorgesehenen Konkretisierungen begrüßen wir, soweit dabei rein bürokratische Verpflichtungen vermieden werden (siehe oben). Wir hegen jedoch Zweifel, ob eine verbindliche Aufnahme der inhaltlichen Ausgestaltung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Zugangsberechtigten einen Mehrwert bietet. Vielmehr dürften derartige Ereignisse, jedenfalls diejenigen mit wesentlichen Auswirkungen, immer eine individuelle Einordnung erfordern. Im Übrigen muss der Infrastrukturbetreiber im Ereignisfall die Möglichkeit haben, Regelungen auch kurzfristig auszusteuern. Durch die Bindung an den stark formalisierten SNB-Prozess wäre das jedenfalls im Detail kaum möglich.

Einen Hinweis auf die Notfallpläne gem. § 62 ERegG (einschließlich Fundort) in den SNB halten wir für ausreichend.

Nr. 39: Anlage 7 ERegG-E

Die Praxis der letzten Jahre hat gezeigt, dass die Festlegung bzw. Vereinbarung **leistungsabhängiger Entgelte** für alle Beteiligten herausfordernd und langwierig sein kann. Der Gesetzgeber scheint nun die Dauer dieser Prozesse in den Blick nehmen zu wollen. Wir bezweifeln jedoch, dass eine Festlegung durch die Behörde den Vorgang nennenswert beschleunigen kann. Auch bleibt unklar, was unter „nicht rechtzeitig“ zu verstehen sein soll.

Zu Artikel 2 Nr. 1 – Änderung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Der VDV bezweifelt die Rechtsauffassung der Europäischen Kommission, wonach der nicht in Kraft getretene §2c ERegG europarechtswidrig sei. Insofern bitten wir um Darlegung der Rechtslage aus Sicht der Kommission bzw. um Einsichtnahme in das in der Gesetzesbegründung erwähnte Aufforderungsschreiben vom 20.12.2023. Da uns hierzu keine näheren Informationen vorliegen, können wir den Vorschlag einer Streichung des § 2c ERegG nur eingeschränkt bewerten und alternative Formulierungsvorschläge mit Zurückhaltung unterbreiten.

Angesichts der hohen Relevanz dieses **Ausnahmetatbestands für Schienennetze ohne strategische Bedeutung** verweist der VDV in diesem Zusammenhang aber auf die derzeit laufenden EU-Vertragsverletzungsverfahren INFR(2022)2100 bzw. INFR(2022)2101: Zwar liegt diesen beiden Verfahren die Vereinbarkeit des deutschen Rechts mit RL 2016/798/EU über die Eisenbahnsicherheit bzw. mit RL 2016/797/EU über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zugrunde, während es im Rahmen der rechtlichen Würdigung von § 2c ERegG hingegen auf RL 2012/34/EU als europarechtlicher Prüfungsmaßstab ankommt. Sämtlichen Vertragsverletzungsverfahren liegen aber ins deutsche Recht umgesetzte Ausnahmetatbestände zugrunde, die für die betroffenen Infrastrukturen von erheblicher Folgewirkung sind.

Daher bitten wir, die Streichung des bislang ohnehin nicht rechtswirksamen § 2c ERegG bis zum vollständigen Abschluss der EU-Vertragsverletzungsverfahren aufgrund des möglichen Sachzusammenhangs bis auf weiteres auszusetzen. Rechtsunsicherheit erfolgt hieraus nicht.

Zu Artikel 3 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Nr. 1 a) bb) und b): § 4b Absatz 1 AEG

Der VDV teilt die Begründung im Referentenentwurf, wonach durch die vorgeschlagene Anpassung **keine Übertragung hoheitlicher Aufgaben auf Prüfsachverständige** beabsichtigt wird. Der Verbleib der Anerkennung und Überwachung beim Eisenbahn-Bundesamt entspricht der heutigen Praxis in IBG-Verfahren ebenso wie das Tätigwerden von Prüfsachverständigen ausschließlich im Auftrag des Antragstellers, das mit der Erstellung eines fachtechnischen Nachweises endet; das EBA führt anschließend eine Nachvollziehbarkeitsprüfung durch.

Der VDV begrüßt die damit verbundene höhere **Rechtssicherheit der Prüfverfahren** und die Klarstellung der Rollen von Antragsteller, Prüfsachverständigem und EBA. Dies sichert eine in der Branche seit Jahren geübte Praxis und macht das etablierte Prüfsystem zugleich rechtssicher. Insgesamt ist damit aus Sicht des VDV eine gewünschte Stärkung des funktionierenden Qualitätsmechanismus im STE-Bereich (Sicherungs-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen) verbunden. Die Begründung, wonach diese Rechtsänderung zugleich Fragen der Nachwuchsförderung, der Sicherung von Prüfkapazitäten, aber auch der Entbürokratisierung und Ressourcenentlastung bei EBA, Eisenbahnen und Unternehmen adressiert, wird ausdrücklich geteilt.

Hinsichtlich der künftigen Anwendung der hier vorgeschlagenen Rechtsänderung bittet der VDV darum, die Anerkennungsvoraussetzungen und Anforderungen an **Prüfsachverständigenorganisationen** nicht so hochzusetzen, dass damit neue Markteintrittsbarrieren errichtet werden. Zur Vermeidung weiterer Kapazitätsengpässe ist außerdem darauf zu achten, dass es durch zusätzliche **Aufsichts- und Dokumentationspflichten** zu keiner weiteren Verknappung ohnehin überschaubarer Prüfressourcen kommt.

Nr. 2: § 4c AEG

Es wird dringend empfohlen, die vorgesehene Regelung, die aus zahlreichen Gründen zu erheblichen Bedenken Anlass gibt, ersatzlos entfallen zu lassen oder grundlegend zu überarbeiten.

In der föderalen Modernisierungsagenda wurde unter Rn. 79 (Seite 18) beschlossen, dass Verweise auf externe Normen insbesondere im Baubereich auf das unverzichtbare Minimum zu beschränken sind. Dem widerspricht es, wenn durch die vorgesehene Regelung nunmehr im **Baubereich für Eisenbahninfrastrukturen neue Verweisungen** genau auf solche Regelwerke geschaffen werden sollen – sei es in Form von Verwaltungsvorschriften oder einer verbindlichen Verweisung auf solche Regelwerke als sog. „anerkannte Regeln der Technik“.

Zudem sieht § 4c Absatz 1 AEG-E pauschal die Geltung der EiTB für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes vor, wodurch jedoch der **Anwendungsvorrang der TSI in Frage gestellt wird**. Nationale technische Vorschriften (Notified National Technical Rules – NNTR) dürfen nach Richtlinie 2016/797/EU nur noch in engen Ausnahmefällen (sog. „offene Punkte“ in den TSI oder spezifische Sonderfälle) und nach Notifizierung

angewendet werden. Eine pauschale gesetzliche Erhebung nationaler Baubestimmungen zur primären Prüfmatrix im Anwendungsbereich der Richtlinie 2016/797/EU dürfte daher unionsrechtswidrig sein.

Zudem etabliert der Entwurf in Absatz 2 eine gesetzliche Pflicht zur Anwendung einer sog. „eigenen Sicherheitsmethode“ bei nicht-signifikanten Änderungen. Dies stellt eine **nationale Überregulierung** dar. Ist eine Änderung am Eisenbahnsystem nach den Kriterien des Artikels 4 der VO (EU) Nr. 402/2013 nicht signifikant, entfällt gerade die Pflicht zur Durchführung des europäisch harmonisierten CSM-Risikomanagementverfahrens. Der Gesetzgeber darf nicht in die vom EU-Recht harmonisierten Pflichten zum SMS und deren struktureller Gestaltung eingreifen. Zudem widerspricht dies der in der föderalen Modernisierungsagenda (Rn. 44 ff.) und dem Koalitionsvertrag (vgl. nur Rn. 2013 f.) vereinbarten Rückführung der Übererfüllung von Unionsrecht.

Unionsrechtlich problematisch erscheinen weiterhin die in Absatz 2, Satz 2 und 3 vorgesehenen Regelungen, nach denen das EBA die **Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (MVV TB)** für den Eisenbahnbereich autonom „ergänzt“ und als eigene VwV erlässt. Dies führt zu dem **Risiko nationaler Zusatzanforderungen an Bauprodukte** (z. B. im Oberbau, Tunnelbau oder bei Brücken), die das Unionsrecht verbietet, sofern die Produkte bereits von einer harmonisierten europäischen Norm (hEN) nach BauPVO abgedeckt sind (vgl. EuGH, Urt. v. 16.10.2014, Rs. C-100/13 „Bauregellisten“). Eine Unionsrechtskonformität wäre nur gewahrt, wenn die Ermächtigung des EBA rechtssicher ausschließt, dass Anforderungen an Produkte selbst gestellt werden. Dies ist im Entwurfstext aber nicht vorgesehen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine staatlich pauschal angeordnete, zwingende **Einhaltung nationaler technischer Normen und Regelwerke** auch im nicht-harmonisierten Bereich problematisch ist und zu im Einzelfall rechtfertigungsbedürftigen Eingriffen in den Schutzbereich unionsrechtlicher Grundfreiheiten kann (vgl. EuGH, Urt. v. 12.07.2012, Rs. C-171/11 „fra.bo“; OLG Düsseldorf, Beschl. v. 14.12.2016 - VII-Verg 20/16). Ferner sollte beachtet werden, dass verbindlich gestaltete Verweise auf hEN dazu führen, dass diese Normen durch den Bund (z. B. durch allgemeine Lizenzen) kostenfrei zugänglich gemacht werden müssen (EuGH, Urt. v. 05.03. 2024, Rs. C-588/21 „Malamud“).

Da es sich bei den EiTB um „technische Vorschriften“ im Sinne des Unionsrechts (Art. 1 Abs. 1 lit. f der Richtlinie (EU) 2015/1535) handelt, unterliegt die Ermächtigung zum Erlass und jede einzelne darauf basierende EiTB-Verwaltungsvorschrift zudem der zwingenden Notifizierungspflicht bei der Europäischen Kommission. Wird diese Notifizierung unterlassen, führt dies nach ständiger EuGH-Rechtsprechung (CIA Security International [C-194/94] und Unilever [C-443/98]) zur Unanwendbarkeit der nationalen Vorschrift vor Gerichten. Eine Notifizierung wird im Entwurf jedoch nicht flankiert.

Die in § 4c Abs. 1 Satz 2 AEG-E vorgesehene, pauschale gesetzliche **Festlegung, dass die EiTB „als anerkannte Regeln der Technik zu beachten“ sind**, begegnet aus verschiedenen Gründen **erheblichen Bedenken**. In verfassungsrechtlicher Hinsicht werden das Demokratieprinzip (Art. 20 Abs. 2 GG) und das Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) berührt. Da die Baubestimmungen maßgeblich auf Regelwerke privater Verbände (z. B. DIN; VDE) verweisen, erhebt der Entwurf diese Texte faktisch in den Rang von verbindlichen Rechtsnormen. Diesen privaten Gremien fehlt jedoch jegliche demokratische Legitimation und die Regelwerke sind nicht hinreichend transparent und zugänglich.

Zudem wird die Dogmatik des **Rechtsbegriffs der „anerkannten Regeln der Technik“** verkannt: Dieser Status kann einem technischen Regelwerk nicht per staatlicher Anordnung oder Feststellung verliehen werden, sondern resultiert ausschließlich aus der in stetiger Entwicklung befindlichen herrschenden Überzeugung über die Eignung des jeweiligen Standes an Verfahren und Anforderungen sowie ihrer tatsächlichen Bewährung in der Praxis. Technische Regelwerke können sich diesem stets in der Entwicklung befindlichen Prozess allenfalls annähern, dessen Ergebnis aber nicht festschreiben. Zudem würde die nach allgemeiner Meinung geforderte Widerlegbarkeit einer ggf. bestehenden tatsächlichen Vermutung der zutreffenden Wiedergabe der anerkannten Regeln der Technik durch Regelwerke anerkannter Normungsorganisationen (die ohnehin bereits zunehmend in der Rechtsprechung in Frage gestellt wird) ins Gegenteil verkehrt, ebenso wie die grundsätzliche Freiwilligkeit

der Anwendung solcher Normen, die unionsrechtlich verankert ist (vgl. VO [EU] Nr. 1025/2012, Erwägungsgründe 1, 4, 10; Art. 2 Nrn. 1 und 2).

Des Weiteren enthält Absatz 2 Satz 1 eine rein deskriptive Umschreibung eines bestehenden Sachverhalts, was schon rechtsförmlich nicht in eine Rechtsvorschrift gehört (vgl. Hdb. d. Rechtsförmlichkeit, Teil B, Abschnitt III, Nr. 2, Rn. 246).

Nr. 5: § 7d AEG

Die vorgesehenen Änderungen des § 7d AEG zeichnen die bereits erfolgte Änderung von § 6 Abs. 4 TfV nach, wie aus der Begründung zutreffend hervorgeht. Auch die Bezugnahme auf den europarechtlichen Hintergrund gem. Art. 5 Beschluss 2011/765/EU wird geteilt.

Gleichwohl gibt es eine signifikante Zahl vorwiegend kleinerer **Eisenbahnunternehmen mit Schulungseinrichtungen**, die keiner Sicherheitsbescheinigung/ Sicherheitsgenehmigung bedürfen, da diese nicht am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen oder keine Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz betreiben (vgl. §§ 7a; 7c AEG). Entsprechend findet dort keine Ausbildung nach TfV statt (vgl. § 1 TfV).

Für diese Unternehmen führt der **Wegfall des Eisenbahnbetriebsleiterprivilegs** bzw. die Begrenzung der Ausbildungsmöglichkeit auf das eigene Personal zu **massiven Beeinträchtigungen in ihrer Wirtschaftlichkeit**, da diese Unternehmen künftig zur Ausbildung von Personal einer Anerkennung bedürfen. Zur Auslastung der Ausbildungskapazitäten und bedarfsgerechter Ausbildung werden gerade zwischen diesen Unternehmen Kooperationen gebildet, um wirtschaftliche Härten zu vermeiden. Ein Anerkennungsverfahren war hierfür bislang keine Voraussetzung.

Der VDV bittet daher bei der Novellierung des § 7d AEG, Unternehmen, die nicht nach TfV ausbilden, auch künftig **vom Anerkennungserfordernis freizustellen** und die beabsichtigte Korrektur des § 7d AEG daher ausschließlich auf Ausbildungen nach der TfV zu beziehen. Alternativ sollte von einer Begrenzung auf die Ausbildung von eigenem Personal abgesehen und für diese Fälle das Eisenbahnbetriebsleiterprivileg erhalten werden.

Ein Widerspruch zu den Regeln des Europarechts liegt darin nicht, da diese Unternehmen wie dargelegt keinen Bezug zum übergeordneten Netz haben.

Nr. 6: §§ 8; 8a AEG

Die neu vorgesehenen §§ 8; 8a nehmen Bezug auf das EBA als Bewilligungsbehörde in Verfahren zur **Gewährung von Fördermitteln**. § 8 soll laut Gesetzesbegründung hierzu als eigenständige Aufgaben- und Befugnisnorm etabliert werden.

Beide Normen begegnen aus Sicht des VDV erheblichen Problemen.

Nach der Gesetzesbegründung ist § 8 AEG-E an § 67 Absatz 4 ERegG angelehnt („ERegG, in der neuen Fassung, eingeführt durch das Infrastrukturzukunftsgesetz“). Nach hiesiger Kenntnis wurde jedoch das ERegG durch das InfZuG nicht geändert. Wir bitten daher um Mitteilung, auf welche Fassung des § 67 Absatz 4 ERegG Bezug genommen wird.

Da in einem Bundesgesetz nur Fördermittel des Bundes adressiert werden können, ist in § 8 Abs. 1 Satz 1 AEG der Zusatz „des Bundes“ nicht notwendig. Ebenso greift der Begriff der „Bewilligung“ im RefE zu kurz, da das EBA gerade nicht nur die Gewährung von Zuwendungen, sondern den gesamten Förderprozess verantworten soll. Folglich empfehlen wir zur Klarstellung folgenden Wortlaut des § 8 Abs. 1 Satz 1 AEG:

„Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt im Rahmen der ihm zugewiesenen Tätigkeit die Aufgaben einer Bewilligungsbehörde wahr.“

Hinsichtlich der beispielhaft dargelegten Prozessschritte in § 8 Absatz 1 Satz 2 AEG-E, die zwar nicht abschließend, gleichwohl beliebig und ergänzungsbedürftig erscheinen, verweisen wir auf die zu § 44 BHO („Zuwendungen, Verwaltung von Mitteln oder Vermögensgegenständen“) erlassenen „Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO)“ vom 14. März 2001 (GMBL 2001 Nr. 16/17/18, S. 307) in der Fassung des BMF-Rundschreibens vom 25. Juni 2026: Diese regeln im Detail die jeweiligen **Aufgaben und Pflichten von Bewilligungsbehörde und Zuwendungsempfänger**, so z. B. Antragsverfahren, Auszahlung der Zuwendungen, Überwachung, Nachweis und Prüfung der Verwendung. Einer eigenständigen Regelung bedarf es daher nicht, so dass § 8 Absatz 1 Satz 2 AEG-E entfallen kann.

§ 8 Abs. 2 AEG-E erscheint vor diesem Hintergrund ebenso verzichtsfähig: Mit Nr. 11 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO gibt es bereits umfassende und einheitliche Regeln zur Prüfung der Verwendung von **Zuwendungen des Bundes**. Die Bewilligungsbehörde kann dabei Ergänzungen und Erläuterungen verlangen und örtliche Erhebungen durchführen. Sofern eine Behörde – hier das EBA – weitergehende Festlegungen und Anforderungen treffen möchte, kann dies jederzeit in der jeweiligen förderrechtlichen Regelung (z. B. in der Förderrichtlinie selbst) erfolgen. Obgleich § 8 Absatz 2 AEG-E an den heutigen § 67 Absatz 4 ERegG angelehnt ist, bedürfen die dort dargelegten Anforderungen keiner eigenständigen Regulierung und sind i.Ü. aus dem verfahrensrechtlichen Gebot der Mitwirkung ohnehin ableitbar.

§ 8 Abs. 3 – 5 AEG-E haben aus Sicht des VDV starken verfahrensrechtlichen Charakter, führen nur zur Überlastung des AEG und können zudem jederzeit (flexibel) zum Inhalt der jeweiligen **förderrechtlichen Regelungen** gemacht werden. Jede Bewilligungsbehörde kann auch schon heute die Verwendung bestimmter Formulare, Kostengliederungen oder elektronischer Förderportale verbindlich vorgeben. Nichts anderes gilt für die vorgesehene Fristenregelung nach § 8 Abs. 4 AEG-E: Der Bewilligungsbehörde steht es jederzeit frei, in den Bewilligungsbescheid besondere Nebenbestimmungen hinsichtlich bestimmter Fristen und der Voraussetzung ihrer Verlängerung aufzunehmen. Der Regelungsgehalt von § 8 Abs. 5 AEG-E bedarf keiner eigenständigen Normierung, da Behörden auch heute schon die Möglichkeit haben, Anträge ohne prüffähige Unterlagen im Rahmen einer verwaltungsverfahrenrechtlichen Ermessensentscheidung abzulehnen oder auszusetzen. Warum es im AEG dazu einer besonderen Regelung bedarf, erschließt sich nicht.

Aus vergleichbaren Überlegungen **lehnt der VDV den vorgeschlagenen § 8a AEG-E ab**, dessen Inhalte keiner eigenen Regelung bedürfen. Zudem besteht in § 8a Absatz 1 Satz 1 AEG-E ein eklatanter Wertungswiderspruch zwischen „uneingeschränkt“ und „erforderlich“.

Nr. 6: § 9 AEG-E

Grundsätzliche Unterstützung des Regelungsziels: Der VDV begrüßt den gesetzgeberischen Grundgedanken des vorgesehenen neuen § 9 AEG-E ausdrücklich. Der Schutz von Eisenbahnbetriebsanlagen vor negativen Einwirkungen durch Nachbarbebauung oder durch andere Vorhaben Dritter ist für die **Sicherheit und Leichtigkeit des Schienenverkehrs** sowie für künftige Netzausbaumaßnahmen von großer Bedeutung. Genauso sollte eine hinreichende Zuständigkeit und Befugnis der Eisenbahnaufsichtsbehörden begründet werden, im Rahmen der Verhältnismäßigkeit gegenüber Dritten oder behördlichen Genehmigungen einschreiten zu können, wenn die Sicherheit des Bahnbetriebs gefährdet wird, da ihre Befugnisse de lege lata auf Bahnunternehmen und Bahnbetrieb beschränkt sind.

Allerdings erscheint der vorgelegte **Regelungsvorschlag** in der gegenwärtigen Version aus verschiedenen Gründen **unverhältnismäßig** und zur Zielerreichung ungeeignet. Es wird versucht, Netzsicherheit durch Schaffung überbordender Bürokratie zu gewährleisten. Das Ergebnis wäre keine Beschleunigung, sondern eine vollständige Blockierung der Eisenbahnbehörden, die unter der Flut von tausenden Zustimmungsanträgen für jegliche Nachbarbebauung, insbesondere Bagatellvorhaben, kollabieren würden. Die Netzsicherheit würde dadurch sogar verschlechtert, da die ohnehin begrenzten Ressourcen der Eisenbahnbehörden zu Lasten ihrer Kernaufgabe nicht mehr zur Verfügung stünden. Dass eine solche Vorgehensweise der föderalen Modernisierungsagenda fundamental widerspricht, dürfte nicht weiter auszuführen sein.

Völlige operative Überforderung der Behörden durch die 200-Meter-Zone (Absatz 1):

Eine pauschale **Schutzzone von 100 Metern beidseits des Schienenwegs** führt insbesondere bei urbanen und suburbanen Räumen zu einer nicht mehr zu bewältigenden Flut an Bagatellverfahren. Die Eisenbahnbehörden verfügen nicht annähernd über die hierfür erforderlichen personellen Ressourcen. Eine Schutzzone von 100 Metern beidseitig der Schiene bedeutet bei nur einem Kilometer Streckenführung eine betroffene Fläche von 200.000 Quadratmetern (20 Hektar). Übertragen auf ein Schienennetz von ca. 1.000 Streckenkilometern, gerät ein **Korridor von 200 Quadratkilometern** unter den Totalvorbehalt der Eisenbahnaufsicht. Bei einer durchschnittlichen urbanen/suburbanen Bebauungsdichte und den üblichen jährlichen Bau-, Umbau- und Nutzungsänderungsraten ist pro Bundesland mit vielen tausend zustimmungspflichtigen Vorhaben pro Jahr zu rechnen. Eine solche Masse an Verfahren entzieht den Landeseisenbahnbehörden die nötige Kapazität für ihre eigentliche Kernaufgabe: die sicherheitstechnische Überwachung des Bahnbetriebs.

Andernfalls wäre ein **gewaltiger Personalaufwuchs** bei den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Bundes- und obersten Landesbehörden durch massiven Anstieg an wenig zielführenden Verwaltungsverfahren erforderlich. Ein solches Ziel des Gesetzentwurfs dürfte vor dem Hintergrund der Problemstellung aber weder legitim noch effizient sein, zumal von Bund und Ländern im Rahmen der föderalen Modernisierungsagenda gerade eine Reduzierung bürokratischer Lasten vereinbart wurde und zumindest in der Bundesverwaltung eine Reduzierung des Personalbestands vorgesehen ist.

Föderale Friktionen durch Verdrängung von Landesrecht (Absatz 1):

Viele Bundesländer verfügen bereits über eigene bewährte Regelungen zu Beteiligung und zum Schutz von Eisenbahnbetriebsanlagen in ihren Landeseisenbahngesetzen (vgl. Art. 4 BayESG) und Landesbauordnungen. Der vorgeschlagene § 9 Abs. 1 AEG-E negiert damit nicht nur bereits bestehende, zielführende und schlanke Regelungen, sondern greift empfindlich in die grundgesetzlich gewährte Kompetenzordnung ein, nach der z. B. das Bauordnungsrecht in die **ausschließliche Gesetzgebungskompetenz der Länder** fällt, Art. 30, 70 Abs. 1 GG. Das dürfte in diesem Umfang auch nicht mehr durch ungeschriebene Annexkompetenzen zu rechtfertigen sein.

Bedenklicher Eingriff in die Verwaltungshoheit der Länder (Absatz 1):

In Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 wird die „**oberste Landesbehörde**“ (in der Regel das Landesverkehrsministerium) als Zustimmungsbehörde für nicht-bundeseigene Eisenbahnen benannt. Damit würde die ministeriale Ebene mit Aufgaben operativer Massenverwaltung (Zustimmung zu Garagen, Zäunen etc. im 100-Meter-Radius) überhäuft. Dies widerspricht dem funktionalen Verwaltungsaufbau der Länder und dürfte auch einen bedenklichen Eingriff in deren verfassungsrechtlich geschützte Kompetenz zur Behördeneinrichtung darstellen.

Blockierende Regelung zu Frist- und Zustimmungsfiktion (Absatz 2):

Die **zweimonatige Fiktionsfrist ohne ausreichende personelle Unterlegung** birgt das erhebliche praktische Risiko, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden überlastungsbedingt Anträge innerhalb der 10-Tages-Frist rein vorsorglich wegen „Unvollständigkeit“ zurückweisen, um den automatischen Fristablauf zu stoppen. Das könnte zu einem bürokratischen „Ping-Pong-Spiel“ zwischen Baubehörde, Eisenbahnbehörde und Bauherren führen und würde den Beschleunigungsgedanken in sein Gegenteil verkehren. Andernfalls – bei erfolgreicher Zustimmungsfiktion ohne erforderliche Prüfung – wären die Infrastrukturbetreiber ihrer Rechtsschutzmöglichkeiten gegen solche Bauvorhaben, die den Bahnbetrieb wirklich stören oder gefährden können, jedenfalls nach Ablauf der einjährigen Rechtsbehelfsfrist beraubt, da die Zustimmung (ohne erforderliche Kenntnis des Betreibers des Schienenwegs) als erteilt gälte. Da hier nicht einmal eine Zustellung an den Schienenwegbetreiber erfolgen müsste, hinge es vom Zufall ab, ob dieser rechtzeitig von der Baumaßnahme Kenntnis erlangt und die Rechtsbehelfsfrist wahren könnte.

Im Hinblick auf das Bestimmtheitsgebot problematische Versagungsgründe (Absatz 5):

Die Begriffe „Gestaltung der Bahnanlagen“ bzw. „Leichtigkeit des Verkehrs“ sind deutlich zu unbestimmt. Sie öffnen Rechtsunsicherheit und damit langwierigen Rechtsstreitigkeiten Tür und Tor.

Bürokratischer Auffangtatbestand – Baugenehmigung durch die „Hintertür“ (Absatz 7):

Wenn Vorhaben nach Landesbauordnung komplett verfahrensfrei sind (z. B. kleinere Schuppen, Carports, Zäune, bestimmte Solaranlagen), mutiert der Zustimmungsvorbehalt zu einer eigenständigen **„Baugenehmigung“ durch die Eisenbahnbehörde**. Die Landeseisenbahnbehörden würden damit zur umfassenden Erstanlaufstelle für Bürger mit Bauvorhaben in der 100 Meter Zone – eine Rolle, für die sie weder personell, technisch noch organisatorisch ausgestattet sind. Das ist echter Bürokratieaufbau!

Eingriff in die kommunale Planungshoheit (Absatz 10):

Zwar sieht Absatz 10 eine **Ausnahme für Bebauungspläne** vor, knüpft diese aber an zu enge und auch zu unbestimmte Bedingungen („unter Mitwirkung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und der Behörde“). Dies hebt die im Grundgesetz gem. Art. 28 Abs. 2 GG geschützte kommunale Planungshoheit aus, da Gemeinden bei jedem planerischen Schritt in Gleisnähe von der „Mitwirkung“ und damit vom Wohlwollen der Eisenbahnbehörden abhängig werden. Zudem bleibt unklar, welche Art von Beteiligung die „Mitwirkung“ sein soll, die Absatz 10 hier fordert.

Unangemessene Entschädigungspflicht führt zu unkalkulierbaren finanziellen Risiken (Absatz 12):

Die Regelung hätte zur Folge, dass **Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)** gegenüber dem Bauherrn wegen der Nachteile aus einer Zustimmungsverweigerung, -ablehnung oder Verzögerung durch die Aufsichtsbehörde automatisch **entschädigungspflichtig werden**, und zwar völlig unabhängig

- von der Rechtmäßigkeit des Handelns und der Entscheidung der Behörde,
- vom eigenen Verhalten oder von einer Mitwirkungsmöglichkeit des EIU selbst und
- von einem tatsächlichen Erfordernis eines Zustimmungsvorbehalts für die Betriebssicherheit.

Das erscheint **völlig unangemessen** und steht mit zentralen haftungsrechtlichen Wertentscheidungen der deutschen Rechtsordnung im Widerspruch. Die Regelung würde die EIU – insbesondere NE-Bahnen – ohne eigene Einwirkungsmöglichkeit dem vollständigen finanziellen Risiko staatlich-behördlicher (Fehl-) Entscheidungen aussetzen. Ihnen würden damit, auch angesichts der riesigen Zahl potenzieller Fälle, völlig unkalkulierbare und teils sogar **existenzbedrohende finanzielle Risiken** aufgebürdet.

Daher wird dringend empfohlen, **§ 9 AEG-E** unter Berücksichtigung dieser Einwände **grundlegend zu überarbeiten**.

Nr. 9: § 34 AEG

Diese Regelung ist zunächst schlüssig. Für den Hauptinfrastrukturbetreiber wird in § 35 AEG-E eine eigene Regelung getroffen, so dass die beabsichtigte Änderung – Herausnahme des Hauptinfrastrukturbetreibers – folgerichtig ist.

Das Regelungsbedürfnis dürfte auch zukünftig auf die Bahnen des Bundes – hier auf den Hauptinfrastrukturbetreiber – begrenzt bleiben. Schließlich werden durch diesen über 85 % des Schienennetzes verantwortet; darunter sämtliche Strecken von überregionalem Interesse. Insofern überrascht es nicht, dass bisher kein weiterer Infrastrukturbetreiber aufgefordert wurde, einen Beirat nach § 34 AEG einzurichten.

Gerade bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) führt die Gesamtschau dazu, das **Erfordernis eines Netzbeirats** entfallen zu lassen: NE-Bahnen unterscheiden sich in Größe, Verkehrsfunktion und finanziellen

Rahmenbedingungen grundlegend vom Hauptinfrastrukturbetreiber. Die Notwendigkeit einer Zusammenführung aller beteiligten Interessen durch formalisierte Informationspflichten des Infrastrukturbetreibers, Nachfragerechte des Eigentümers, Stellungnahmen und Erörterungen beteiligter Stakeholder und entsprechender Befassungspflichten des Vorstands ist bei NE-Bahnen regelmäßig nicht gegeben.

Zur Vereinfachung der Rechtsetzung regen wir daher an, § 34 AEG-E zu streichen.

Nr. 10: § 35 AEG

Der Sektorbeirat hat im März 2025 konstituiert und umgehend mit der Arbeit begonnen. Ziel war es, nach Gründung der DB InfraGO die Arbeit des gesetzlich verankerten Netzbeirates der ehemaligen DB Netz AG und des freiwillig eingerichteten Stationsbeirates der ehemaligen DB Station & Service AG fortzuführen.

Insofern ist die Formalisierung dieses Vorgehens durch Einfügung des § 35 AEG-E zu begrüßen. Auch die zahlenmäßige Erweiterung von 15 auf 22 Personen ist schlüssig und stärkt den Sektorbeirat.

Wir geben jedoch zu bedenken, dass die Eingrenzung auf „Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen“ für die **Zusammensetzung des derzeitigen Sektorbeirats** möglicherweise zu eng sein könnte. Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen bringen sicherlich Fach- und Praxisexpertise ein. Allerdings besteht die Gefahr, dass diese Expertise sich auf den Blickwinkel des entsendenden Unternehmens beschränkt. Deshalb wäre es zweckmäßig, dass die Mitglieder des Beirats auf Vorschlag der Branchenverbände vom Bundesminister für Verkehr berufen werden. Damit wären die entsandten Experten nicht gegenüber ihrem Arbeitgeber, sondern als Branchenvertreter mindestens den Verbänden und damit den Mitgliedern dieser Verbände, die sie vorgeschlagen haben, berichtspflichtig. Dies sichert Akzeptanz und Gewicht des Beirats.

Wir regen daher an, „sowie ggf. weitere Interessenvertreter“ zu ergänzen.

Zu Artikel 4 – Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Nr. 4: § 11a BSWAG

Der VDV begrüßt die **Schaffung dieser Finanzierungsoption für den Bund** zugunsten einer höheren Konnektivität im Schienenverkehr. Die gewählte „Soll“-Formulierung unterstreicht diese Bedeutung und erreicht damit eine höhere Bindungswirkung des Bundes.

Zur Sicherstellung einer störungsfreien Konnektivität im Gesamtnetz fordert der VDV vergleichbare Finanzierungsoptionen ebenso für NE-Infrastrukturen.

Zur Vermeidung einer Diskussion über die Höhe einer „angemessenen Beteiligung öffentlicher Mobilfunkanbieter an den weiteren Kosten“ sollten ggf. Vorgaben zur Mindestbeteiligung aufgenommen werden.

Zuletzt muss sichergestellt werden, dass die Bereitstellung der entsprechenden Mittel nicht zu Lasten der eigentlichen Finanzierungslinien des BSWAG vorgenommen werden darf. Vielmehr gilt es, dass der gewählte Finanzierungsweg über einen genuin eigenen Mittelansatz erfolgen muss, um eine Kannibalisierung der ohnehin bereits deutlich hinter den Bedarfen zurückbleibenden Finanzierung des Neu- und Ausbaus sowie des Erhalts der Schieneninfrastruktur zu vermeiden. Dies gilt in besonderem Maße in Fällen, in denen es sich um dezidierte Kommunikationsinfrastruktur, die keinem dezidiert verkehrlichem Zweck dient, handelt.

Zu Artikel 5 – Änderung des Gesetzes zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr

Das Ziel des Referentenentwurfs, **Verwaltungsverfahren zu vereinfachen**, wird begrüßt. Aus Sicht kommunaler NE-Bahnen besteht jedoch gerade im Fördervollzug ein zusätzlicher Reformbedarf, der im vorliegenden Entwurf aufgegriffen werden sollte.

Nr. 2: § 2 Abs. 3 SGFFG-E

Nach geltendem § 2 Absatz 3 SGFFG kann das Eisenbahn-Bundesamt zur Sicherung eines möglichen Erstattungsanspruchs nach § 49a Absatz 1 VwVfG eine **selbstschuldnerische Bankbürgschaft** oder eine vergleichbare Sicherheit verlangen. Der Referentenentwurf ändert an dieser Sicherungsmöglichkeit inhaltlich nichts und streicht lediglich die Klammerbezeichnung „(Bewilligungsbehörde)“.

In der Praxis führt die Regelung **bei kommunalen NE-Bahnen zu erheblichen Folgeproblemen**. So befinden sich Schlussverwendungsnachweise teilweise seit drei bis vier Jahren in der Prüfung. Solange die Verwendungsprüfung nicht abgeschlossen und die Sicherheit nicht freigegeben ist, bleiben die zugehörigen Aval- und Kreditlinien bei den Banken gebunden. Bei mehreren aufeinanderfolgenden Fördermaßnahmen kumulieren diese Bindungen. Damit wird aus einem Instrument zur Absicherung möglicher Rückforderungen ein konkretes **Finanzierungshindernis für neue Infrastrukturinvestitionen** bzw. eine massive finanzielle Belastung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Bei öffentlichen nicht-bundeseigenen Eisenbahnen, die unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich von Gebietskörperschaften oder sonstigen juristischen Personen des öffentlichen Rechts getragen werden, ist das Ausfallrisiko anders zu bewerten als bei rein privatwirtschaftlichen Zuwendungsempfängern. Das Sicherungsinteresse des Bundes rechtfertigt hier nicht ohne Weiteres die **mehrjährige Blockierung von Banklinien**. Die öffentlich-rechtliche Eigentümerstruktur, die dauerhafte Infrastrukturverantwortung und die bestehende Rückforderungssystematik nach §§ 48 bis 49a VwVfG bieten bereits einen erheblichen Sicherungsrahmen.

Hierzu schlägt der VDV folgende Änderung von § 2 Absatz 3 SGFFG vor:

Nach Satz 2 sollte folgender Satz eingefügt werden: *„Satz 2 findet keine Anwendung auf öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen, deren Anteile unmittelbar oder mittelbar zu mehr als 50 Prozent von Gebietskörperschaften, Gemeindeverbänden oder sonstigen juristischen Personen des öffentlichen Rechts gehalten werden.“*

Ergänzend sollte darüber hinaus das Verlangen einer Sicherheit für alle übrigen Fälle ausdrücklich unter den Vorbehalt der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit gestellt werden.

Nr. 3 - § 3 SGFFG

Durch die **Umstellung des Vergabemechanismus** wird einer bereits längeren Forderung des VDV Rechnung getragen, wonach das mit diversen Schwächen in der Steuerungswirkung behaftete Barwertverfahren zu überarbeiten ist. Jedoch hat auch das vorgeschlagene **„Windhundverfahren“** in der praktischen Anwendung Schwächen. So gilt es einerseits zu verhindern, dass wenige kostenintensive Maßnahmen die zur Verfügung stehenden Fördermittel absorbieren. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass im Rahmen dieses Verfahrens nicht eine generelle **Benachteiligung** derjenigen Unternehmen besteht, die aufgrund ihrer Größe und ihrer personellen Kapazitäten nicht in der Lage sind, schnellstmöglich Förderanträge vorzulegen bzw. eine Förderung im Extremfall von den zur Verfügung stehenden IT-Kapazitäten eines Unternehmens abhängt.

Um beide Fälle zumindest einzugrenzen, wäre ein Modell mit einer Reservierung von Mindestbeträgen für bestimmte Vorhabengruppen denkbar. So könnte sichergestellt werden, dass auch Maßnahmen mit einem hohen Investitionsaufwand auf kurzen Streckenabschnitten (z. B. Brücken, Weichenerneuerungen etc.) positiv beschrieben werden und weitere Kriterien (Dringlichkeit, Anlagenzustand, Netzwirkung) Berücksichtigung finden.

Die Priorisierung selbst sollte vorzugsweise nicht unmittelbar im Gesetz, sondern im Rahmen einer Verordnungsweg geregelt werden.

§ 3 SGFFG – zusätzlicher Vorschlag

Die **Befreiung kommunaler NE-Bahnen von der Bürgschaftspflicht** löst das Grundproblem, dass Bankbürgschaften oftmals zum Investitionshemmnis werden, nur teilweise (vgl. Vorschlag zu § 2 Abs. 3 SGFFG).

Förderverfahren benötigen auch auf Behördenseite verbindliche Bearbeitungsstandards. Den Zuwendungsempfängern werden für Antragstellung, Mittelabrufe, Nachweise und Verwendungsnachweise verbindliche Fristen auferlegt; entsprechend sollte auch die Bewilligungsbehörde einen verbindlichen Bearbeitungsrahmen einhalten. Ein vollständiger und prüffähiger Schlussverwendungsnachweis sollte innerhalb von zwölf Monaten abschließend geprüft werden. Die Frist muss mit einer Rechtsfolge verbunden sein; andernfalls besteht das Risiko, dass eine gesetzliche Zielvorgabe ohne praktische Wirkung bleibt.

Daher sollte eine **verbindliche Bearbeitungsfrist** von zwölf Monaten für Schlussverwendungsnachweise gesetzlich wie folgt verankert werden:

„Die Bewilligungsbehörde hat die Prüfung eines vollständigen und prüffähigen Schlussverwendungsnachweises innerhalb von zwölf Monaten nach dessen Eingang abzuschließen. Kann die Prüfung aus Gründen, die der Zuwendungsempfänger nicht zu vertreten hat, innerhalb dieser Frist nicht abgeschlossen werden, sind zur Sicherung eines möglichen Erstattungsanspruchs gestellte Sicherheiten nach § 2 Absatz 3 freizugeben, soweit keine konkreten Anhaltspunkte für einen Erstattungsanspruch bestehen. Der Lauf der Frist ist für die Dauer einer vom Zuwendungsempfänger zu vertretenden unvollständigen oder nicht prüffähigen Unterlagenlage gehemmt.“

Eine solche Regelung schafft beiderseits klare Anreize: Die Zuwendungsempfänger müssen prüffähige Unterlagen vollständig einreichen; die Bewilligungsbehörde erhält einen **verlässlichen Bearbeitungsrahmen**. Zugleich wird verhindert, dass Unternehmen die Folgen mehrjähriger behördlicher Bearbeitungszeiten über Bankgebühren, blockierte Avalrahmen, offene Projektabschlüsse und fortdauernde personelle Bindungen finanzieren müssen.

§ 4 SGFFG – zusätzlicher Hinweis

Die Stellung von Sicherheiten ist für geförderte Eisenbahninfrastrukturunternehmen regelmäßig mit hohen finanziellen Lasten verbunden. Eine entsprechende „Entlastung“ könnte helfen, wirtschaftlichen Druck zu minimieren:

§ 4 Absatz 1 SGFFG regelt derzeit die **Rückzahlungsverpflichtung von Fördermitteln** anhand des Verhältnisses von tatsächlicher zur technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit einer geförderten Anlage. Diese Zeitspanne kann hohe Ausmaße annehmen, während die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechende Sicherheiten vorhalten müssen, die wiederum mit Kosten verbunden sind, die zumeist in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Ausfallrisiko stehen.

Konkret schlägt der VDV daher folgende drei Maßgaben vor, die finanzielle Entlastung ohne Gefahr für die zugrunde liegenden Sicherung schaffen:

- Einführung einer festen Höchstfrist für die Zweckbindung von beispielsweise zehn Jahren ab Inbetriebnahme, und zwar unabhängig von der technisch möglichen Lebensdauer des geförderten Vermögensgegenstandes.
- Stellung von Sicherheiten nur bei konkretem Ausfallrisiko, aber nicht mehr als Regelfall; Befreiung kommunaler, landeseigener oder anderweitig öffentlich abgesicherter Infrastrukturbetreiber.
- Jährliche Abschmelzung der Sicherheit entsprechend dem noch bestehenden Rückzahlungsrisiko und Freigabe spätestens nach Ablauf der Zweckbindungsfrist.

Angesichts der kurzen Stellungnahmefrist behält sich der VDV weiteren Sachvortrag vor und steht natürlich für jegliche Erörterungen gerne und jederzeit zur Verfügung.