

Stellungnahme

zum Entwurf eines 10. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Kontakt
**Dr. Bernhard
Knierim**

Referent für
Verkehrspolitik &
Projekte
030. 246 25 99 - 31
bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de
allianz-pro-schiene.de

Lobbyregisternr. R000866

Grundsätzliche Anmerkungen:

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat mit Mail vom 12. August 2026 ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines 10. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 18. August 2026 eingeladen.

Unser gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMV folgende Stellungnahme.

Allianz pro Schiene-Stellungnahme:

Mit dem Gesetzentwurf sollen sowohl Elemente der „Agenda für zufriedene Bahnkunden“ des kürzlich ausgeschiedenen Verkehrsministers Schnieder umgesetzt als auch gesetzliche Regelungen klargestellt und an geändertes EU-Recht angepasst sowie Verwaltungsverfahren gestrafft werden. Diese Anliegen begrüßen wir grundsätzlich. Wir vermissen in dem Gesetzentwurf jedoch einige weitere Regelungen.

Im Folgenden nehmen wir zu einzelnen Aspekten des Entwurfs Stellung und schlagen Ergänzungen vor.

Regulierung der Trassenentgelte

Das ERegG sieht auch nach der Streichung der Trassenpreisbremse nach wie vor den Vollkostenansatz für die Berechnung der Trassenentgelte durch die Infrastrukturbetreiber vor (Kapitel 3 ERegG). Stattdessen sollten – wie in anderen europäischen Ländern – die Grenzkosten als Basis der Trassenentgeltberechnung festgelegt werden, wobei die verbleibenden Kosten für die Schienenwegefinanzierung durch den Bundeshaushalt gedeckt werden müssen. Dabei ist es auch die Preisstabilität entscheidend, damit Unternehmen mit den Trassenpreisen verlässlich langfristig planen können.

Verbindlichkeit der Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)

In das Eisenbahnregulierungsgesetz muss in §55 ERegG zu überlasteten Schienenwegen ein neuer Absatz (8) hinzugefügt werden, der regelt, dass als Konsequenz aus der Kapazitätsanalyse gemäß Abs. 2 und dem daraufhin erstellten PEK die darin vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zügig in die LV InfraGO bzw. zukünftig in den Infraplan aufgenommen und mit hoher Priorität umgesetzt werden müssen.

Störungen und Notfallpläne:

Wir begrüßen die Bemühungen für mehr Resilienz des Schienennetzes bei Störungen und insbesondere die in §62 ERegG festgelegte Verpflichtung zur Aufstellung von Notfallplänen, wie sie von der Taskforce zuverlässige Bahn vorgeschlagen wurde. Allerdings würde nach dem jetzigen Stand die Branche die entstehenden Kosten tragen. Stattdessen sollte der Bund die entsprechenden Mittel für die Erhöhung der Resilienz des bundeseigenen Schienennetzes zur Verfügung stellen.

Fahrgastrechte:

Wir begrüßen die Klarstellung mit der Neufassung von §10 (3) AEG, dass die vollen Fahrgastrechte auch im Schienenersatzverkehr gelten.

Sektorbeirat:

Die gesetzliche Verankerung eines Sektorbeirats (§35 AEG neu) ist aus unserer Sicht ein wichtiger Schritt für eine bessere Beteiligung des ganzen Bahnsektors an der Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Absatz 2 sollte jedoch wie folgt gefasst werden: „Das BMV beruft *Vertreter des Eisenbahnsektors* und der nach §1 Absatz 2 des RegG bestimmten Stellen in den Sektorbeirat.“ Mit dieser vorgeschlagenen Änderung könnten auch bislang in den Sektorbeirat berufene Mitglieder (etwa Vertreter von Kundenverbänden) weiter dort mitarbeiten und weitere Sektor-relevante Perspektiven wie Vertreter der Bauindustrie bei Bedarf zusätzlich aufgenommen werden.

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG):

Nachdem der Deutschlandtakt bereits als Leitstrategie im Gesetz verankert ist, sollte in der Neufassung des BSWAG der **Infraplan** als zukünftiges Leitinstrument für den Schienenaus- und Neubau verankert werden. Außerdem sollte an dieser Stelle das Prinzip der **überjährigen Finanzierung** von im Infraplan festgelegten Projekten festgeschrieben werden, um von der bisherigen jährlichen Finanzierung wegzukommen und eine längerfristige Planbarkeit für die ganze Branche sowie dadurch wiederum eine Reduktion der Baukosten zu erreichen.

Außerdem sollte an dieser Stelle festgelegt werden, dass auch begrenzte Kapazitätserweiterungen auf hochbelasteten Strecken im Rahmen der Generalsanierungen, z.B. durch

zusätzliche Überleitstellen und Ausweichgleise oder durch die Ausrüstung mit ETCS statt PZB/LZB ohne eine Planfeststellung möglich werden und der Bund diese auch finanziert.

Wir begrüßen die vorgesehene Beteiligung des Bundes am Ausbau der Mobilfunkinfrastruktur entlang der Bundesschienenwege (§11A, Abs 4a (neu) AEG). Dies kann einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilfunkversorgung im deutschen Bahnverkehr leisten. Allerdings sollten die Änderungen nicht im Eisenbahn- sondern im Telekommunikationsrecht verortet werden, um zuverlässig auszuschließen, dass für die Eisenbahninfrastruktur vorgesehene Haushaltsmittel für den Ausbau der Mobilfunkinfrastruktur zweckentfremdet werden.

Berlin, den 18.8.2026

Kontakt

Dr. Bernhard Knierim

Referent für Verkehrspolitik & Projekte
030. 246 25 99 - 31
bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de