

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
Referat E11
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com
www.db-watch.de

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

– Ausschließlich per Mail –

Berlin, 18. August 2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf – Zehntes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (10. ÄndG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die Übersendung des Referentenentwurfs zum Zehnten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Aufgrund der umfangreichen Änderungen und der kurzen Stellungnahmefrist von nur fünf Arbeitstagen werden wir uns in dieser Stellungnahme auf zentrale Punkte beschränken. Da eine Fristverlängerung nicht gewährt wurde, werden wir im Nachgang ein weiteres Schreiben zur generellen Ausrichtung des Gesetzes, zu den aus unserer Sicht fehlenden Aspekten sowie zu einzelnen, in dieser Stellungnahme nicht berücksichtigten Regelungen nachsenden, beispielsweise zu den vorgesehenen Änderungen im BSWAG sowie in Bezug auf den Sektorbeirat. Wir bitten um die ergänzende Berücksichtigung zu dieser Stellungnahme.

Vorbemerkungen

Grundsätzlich sei vorweggesagt, dass es für die Branche nur schwerlich nachvollziehbar ist, vor dem Hintergrund der aktuellen Trassenpreiskrise einen umfangreichen Gesetzesentwurf vorzulegen, der zwar die relevanten Gesetze und sogar vereinzelte Entgeltvorschriften verändert, aber abgesehen von der reinen Streichung der SPNV-Trassenpreisbremse keinerlei Verbesserung am heutigen Entgeltsystem vornimmt. Die vorgelegten Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG), des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), des Gesetzes zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterverkehr (SGFFG) und des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) erscheinen gesamthaft inkonsistent und ohne klare strategische Linie.

Neben der Umsetzung von Reststücken des ehemaligen Moderne-Schiene-Gesetzes sollen unter anderem die geplante Umsetzung der europäischen Kapazitätsverordnung und der Agenda für zufriedene Bahnkunden vorbereitet werden, letzteres in der Beschreibung des Gesetzes leider mit einem ausschließlichen Fokus auf Qualitätsverbesserungen im

Personenverkehr. Zudem sollen die Vorgaben für die Entflechtung und Überwachung der DB InfraGO verschärft, neue Vorgaben für die Betreiber von Serviceeinrichtungen umgesetzt und neue Arbeitsgrundlagen für das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur gelegt werden. Auch wenn viele dieser Änderungen – insbesondere im Bereich der Entflechtung – positive Ansätze verfolgen, gehen Sie aus unserer Sicht nicht weit genug, um merkliche Verbesserungen in der Praxis zu erzeugen. Entgegen dem im Koalitionsvertrag festgelegten Ziel des Bürokratieabbaus in dieser Legislaturperiode scheinen zahlreiche der vorgeschlagenen Änderungen auch einen direkten Anstieg der Bürokratie zur Folge zu haben.

Eine akute Zeitnot zur Umsetzung der Änderungen ist nicht erkennbar – was es umso fragwürdiger macht, dass derart umfangreiche und für die Branche bedeutsame Änderungen während der üblichen Urlaubszeit bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbänden sowie zeitgleich mit der aktuell besonders arbeitsintensiven Niedrigwassersituation zur kurzfristigen Konsultation vorgelegt wurden.

Zu den einzelnen Änderungen:

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

§ 1 Absatz 25a

Wir begrüßen die Ergänzung zur Erweiterung des betrachteten Personenkreises.

§ 8 Absatz 6 – Karenzzeit

Wir begrüßen die Einführung einer automatischen Karenzzeit für die entsprechenden Stellen, die aus unserer Sicht das Risiko einer unlauteren Nutzung von wettbewerbsrelevanten Informationen in vertikal integrierten Unternehmen merklich reduziert.

§ 8b – Planung von Baumaßnahmen

Wir begrüßen die Erweiterung der Regelungen um Neu- und Ausbaumaßnahmen.

§ 8f – Unabhängigkeitsbeauftragter

Während die Stärkung der Rolle des Unabhängigkeitsbeauftragten und die Verlagerung von der DB Holding zur DB InfraGO grundsätzlich sinnvoll ist, erscheint uns die vorgelegte Änderung nicht ausreichend wirksam. Eine Ernennung durch den Betreiber der Eisenbahnanlagen stellt weiterhin eine unmittelbare und erhebliche Abhängigkeit von eben der Organisation dar, die vom Unabhängigkeitsbeauftragten selbst überwacht werden soll. Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil der Unabhängigkeitsbeauftragte finanziell von der zu überwachenden Organisation abhängig bleibt. Wir halten es stattdessen für erforderlich, dass der Unabhängigkeitsbeauftragte durch die Bundesnetzagentur bestellt und von dieser finanziert wird. Jede andere Konstellation droht die Unabhängigkeit des Infra-

strukturbetreibers nur auf dem Papier zu stärken und bestehende Abhängigkeiten stattdessen zu zementieren. Zusätzlich ist die Berichtspflicht nach Absatz 4 dahingehend auszugestalten, dass der Bericht des Unabhängigkeitsbeauftragten mindestens auch dem Entflechtungsbeirat vorgelegt wird.

§ 9 Absatz 1a – Geschäftsplan

Neben der Anpassung bezüglich der Vorlage des Geschäftsplans an den Sektorbeirat ist es aus unserer Sicht notwendig, bei einer Änderung des § 9 auch die Absätze 2 und 3 nachzuschärfen.

Nach § 9 Absatz 3 erstellt und veröffentlicht der Hauptinfrastrukturbetreiber die Leitlinien für die Koordinierung „in Absprache mit den Beteiligten“. Eine solche Absprache ist bislang nicht erfolgt, obwohl die Bundesnetzagentur genau dies im Rahmen des Verfahrens BK10-25-0006_U der DB InfraGO auferlegt hatte. Die reine Kommentierungsmöglichkeit ohne entsprechende Anpassungen auf Seiten der DB InfraGO erfüllt die Anforderung an eine Absprache nicht. Klarzustellen wäre mindestens, dass die Abstimmung eben solcher Leitlinien eine Abstimmung unter gleichberechtigten Systempartnern darstellt und dass sich die Beteiligten auf die Einführung entsprechender Leitlinien einvernehmlich einigen müssen. Wir regen daher an, den Begriff der Absprache in § 9 Absatz 3 durch das Erfordernis des Einvernehmens zu ersetzen.

In § 9 Absatz 2 sollte zudem klargestellt werden, dass die Koordinierung auf Grundlage des Entwurfs des Geschäftsplans zu erfolgen hat und unmittelbare Auswirkung auf dessen Ausgestaltung entfalten muss. Der von der DB InfraGO bislang vorgeschlagene Prozess, wonach die Ergebnisse der Koordinierung eines Geschäftsplans erst im darauffolgenden Geschäftsplan berücksichtigt werden, ist inakzeptabel und wirkungslos.

§ 11 Absatz 4 – Bereitstellungspflicht und § 68 Absatz 4 – Vorgaben der Bundesnetzagentur zu den SNB

Wir erachten diese Änderungen in der Sache als ausgesprochen positiv. Jedoch bedarf der neue § 68 Absatz 4 einer zusätzlichen Definition des Begriffs der erheblichen Verstöße. Dieser sollte sowohl signifikante Fälle mit kurzzeitigen Auswirkungen als auch leichtere, aufgrund ihrer Dauer jedoch erhebliche Fälle umfassen. Ohne eine entsprechende Definition besteht das Risiko, dass dieses sinnvolle Werkzeug der Bundesnetzagentur zur Stärkung der Rechte der Zugangsberechtigten nicht zur Wirkung kommen kann.

§ 13 Absatz 8 – eilbedürftige Änderung der NBS

Die vorgesehene Ergänzung wird nach unserer Einschätzung dazu führen, dass auch für die Zugangsberechtigten nachteilige Änderungen ohne vorherige Konsultation in Kraft gesetzt werden können. Aus unserer Sicht sollte deshalb auf diese Ergänzung verzichtet

werden, um so die Rechte der Zugangsberechtigten zu schützen. Die vorgetragene Begründung für die Notwendigkeit einer solchen Regelung erschließt sich uns zudem nicht.

§ 32 Absatz 3 – Ausnahme von Wartungseinrichtungen von den Entgeltvorschriften

Wir sehen die Streichung der bisherigen Ausnahmeregelung als kritisch an und plädieren für den Erhalt. Auf dem Markt der Eisenbahnwerkstätten herrscht ein reger und gesunder Wettbewerb. Die bisherige Regelung hat diesem Umstand Rechnung getragen und insbesondere kleinere bis mittlere Eisenbahnwerkstätten vor erheblichem bürokratischem Aufwand geschützt. Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass insbesondere EVU-unabhängige Werkstätten oft nur sehr geringe Personalkapazitäten für administrative Tätigkeiten vorhalten, die nicht direkt mit der Leistungserbringung für die Kunden im Zusammenhang stehen.

Sollte das Bundesministerium für Verkehr die Streichung des § 32 Absatz 3 für unionsrechtlich zwingend geboten halten, ist als Alternative der von der Begründung selbst angebotene Befreiungsweg über § 2b Absatz 2 praktikabel auszugestalten. Eine Befreiung nach dieser Vorschrift geht in ihrer heutigen Ausgestaltung mit erheblichem bürokratischem Aufwand einher, der insbesondere für kleine und mittlere Wartungseinrichtungen durch ein vereinfachtes, handhabbares Verfahren zu ergänzen ist.

§ 37 – Entgeltgestaltung im SPNV

Wir begrüßen, dass der eindeutig europarechtswidrige Passus zur SPNV-Trassenpreisbremse zeitnah aus dem Gesetz entfernt wird.

§ 49 – Abschluss, Ablehnung und Änderung von Rahmenverträgen

Wir unterstützen grundsätzlich die Stärkung der Rolle der Bundesnetzagentur bei der Überwachung von Rahmenverträgen, möchten jedoch anmerken, dass die Notwendigkeit der Genehmigung all dieser Vorgänge zu einer deutlichen Steigerung der Bürokratie führt. Dies steht dem im Koalitionsvertrag verankerten Ziel des Bürokratieabbaus entgegen.

§ 56 Absatz 1 – Streichung der Sätze 3 und 4

Die Streichung der Sätze 3 und 4 stellt eine sinnvolle Weiterentwicklung für die Zugangsberechtigten dar, um die fristgerechte Bearbeitung von Trassenanträgen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans sicherzustellen. Wie sich aktuell im Kontext der Niedrigwasserkrise zeigt, ist die fristgerechte Bearbeitung bei Gelegenheitsverkehrstrassen ein entscheidender Faktor dafür, ob Verkehre in Notsituationen auf die Schiene verlagert werden können oder nicht. Ausnahmen von der vorgegebenen Frist sind dementsprechend abzuschaffen.

Damit die Streichung praktische Wirkung entfaltet, ist zusätzlich klarzustellen, dass der Betreiber der Schienenwege die bislang auf § 56 Absatz 1 Satz 3 gestützten abweichenden

den Fristen mit Inkrafttreten des Gesetzes aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu entfernen hat.

§ 62 Absätze 1 und 3 – Störungsbeseitigung und Notfallplan

Die Erweiterung der bisherigen Regelung zu Notfallplänen ist zu begrüßen. Insbesondere die Aufstellung von Notfallplänen zur Durchführung eines Grundangebots an Personen- und Güterverkehren erscheint uns als eine positive Ergänzung. Die Aufnahme eines zu konsultierenden Abschnitts über die inhaltliche Ausgestaltung im Rahmen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist ebenfalls positiv zu bewerten.

Als erheblich problematisch sehen wir dagegen die Ergänzung „nach besten Kräften“ in Absatz 1 an. Diese Ergänzung stellt eine Absenkung des geltenden Schutzniveaus dar. Der geltende § 62 Absatz 1 Satz 1 verpflichtet den Betreiber der Schienenwege ohne jede Einschränkung, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. Aus dieser unbedingten Handlungspflicht würde eine bloße Bemühenspflicht. Zugleich verschöbe sich die Darlegungslast zulasten der Zugangsberechtigten, weil künftig nicht mehr das Ausbleiben der erforderlichen Maßnahme, sondern das Ausbleiben hinreichender Anstrengung nachzuweisen wäre. Die Ergänzung steht überdies in Widerspruch zur Begründung des Entwurfs selbst, die an dieser Stelle ausdrücklich strengere handlungsbezogene Entstörungsvorgaben und eine stärkere Vorsorgeverpflichtung ankündigt, während der Regelungstext die zentrale Handlungspflicht abschwächt.

Hinzu kommt, dass die Ergänzung hinter dem europäischen Recht zurückbleibt. Artikel 54 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU verpflichtet den Betreiber der Infrastruktur bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen dazu, alle erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung des Normalzustands zu ergreifen. Ein Bemühensvorbehalt ist dort nicht vorgesehen. Wir plädieren daher nachdrücklich dafür, dass die Ergänzung „nach besten Kräften“ ersatzlos gestrichen wird.

§ 66 Absatz 5 – zeitliche Grenze für Beschwerden

Die Aufnahme einer zeitlichen Grenze für Beschwerden würde die Rechte der Zugangsberechtigten erheblich beeinträchtigen. Wir sehen keinen Bedarf für eine solche Befristung und sprechen uns dafür aus, den neuen Absatz 5 ersatzlos zu streichen.

Sollte an einer Befristung dennoch festgehalten werden, sind zwei Ergänzungen zwingend erforderlich. Zum einen ist klarzustellen, dass zivilrechtliche Rückforderungsansprüche von der Befristung des regulatorischen Beschwerdeverfahrens unberührt bleiben. Zum anderen ist eine Hemmung der Frist während laufender Verfahren vorzusehen.

§ 79a – Entflechtungsbeirat

Wir befürworten die rechtliche Verankerung des Entflechtungsbeirats. Als problematisch sehen wir die uneingeschränkte Anwesenheit eines Vertreters des Hauptinfrastrukturbetreibers bei den Sitzungen an. Eine solche Teilnahme ist mindestens auszuschließen, wenn es sich bei dem Entflechtungstatbestand um einen Wechsel von der DB InfraGO zu einem Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt. Wir halten es zudem für erforderlich, dass neben der Abgabe einer Empfehlung an die Bundesnetzagentur ein geplanter Personalwechsel durch einen Beschluss des Entflechtungsbeirats zeitlich aufgeschoben werden kann, bis eine endgültige Entscheidung über das weitere Vorgehen auf Seiten der Bundesnetzagentur vorliegt.

§ 80 – Bußgeldvorschriften

Feste Bußgeldtatbestände und Bußgeldhöhen stellen eine lange überfällige Ergänzung des ERegG dar. Insbesondere im Bereich der Entflechtung sind die Vorgänge schwer zu überprüfen und bislang zudem schwer zu sanktionieren. Eine gesteigerte Abschreckung über Bußgelder stellt aus unserer Sicht ein probates Mittel dar, um die Gefahr der unlauteren Einflussnahme und Informationsweitergabe innerhalb des Konzerns zumindest in Teilen zu reduzieren. Wir halten es für erforderlich, Ergänzungen abseits der Entflechtungsthematik im Hinblick auf weitere Bußgeldtatbestände zu prüfen, sofern durch die bisher verfügbaren Mittel wie beispielsweise Zwangsgelder kein wünschenswertes Verhalten auf Seiten des Hauptinfrastrukturbetreibers erwirkt werden kann.

Fraglich erscheint uns darüber hinaus, ob der vorgesehene Höchstbetrag von einer Million Euro der angestrebten Abschreckungswirkung gerecht wird. Die Begründung des Entwurfs leitet diesen Rahmen aus § 81c Absatz 1 GWB ab. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob nicht darüber hinausgehend auch die weitergehenden Möglichkeiten des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen zu berücksichtigen wären, die für Unternehmen den Gesamtumsatz als Bezugsgröße für die Bemessung von Geldbußen heranziehen.

Anlage 3 Nummer 8 – Notfallpläne in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Wir halten es für erforderlich, dass auch die Notfallpläne selbst als Anlage in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sind. Ein alleiniger Hinweis auf den Fundort der Notfallpläne ermöglicht der DB InfraGO, diese jederzeit und ohne entsprechende Meldung an die Zugangsberechtigten zu verändern. Eine solche Situation zeigte sich in der Vergangenheit bei der Verlinkung von Plänen zur Außerbetriebnahme der Zugleit- und Sicherungssysteme PZB und LZB sowie der Inbetriebnahme von ETCS-only-Strecken bis 2029, die nicht ordnungsgemäß konsultiert wurden, jederzeit unbemerkt geändert werden konnten und dennoch verbindlich für die Zugangsberechtigten als Zugangsbedingung gelten sollten. Die Möglichkeit zur Ausnutzung einer solchen Regelungslücke sollte bereits im Gesetz unterbunden werden.

Anlage 7 Nummer 2 Buchstabe a – leistungsabhängige Entgeltregelung (Anreizsystem)

Wir lehnen die vorgelegte Änderung vollumfänglich ab, da sie die Rechte der Zugangsberechtigten bei der einvernehmlichen Ausgestaltung der leistungsabhängigen Entgeltregelung erheblich beschränken würde. Wir halten daher an der Forderung fest, dass eine leistungsabhängige Entgeltregelung nur dann in Kraft treten kann, wenn eine einvernehmliche Einigung zwischen den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen erreicht wird. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Möglichkeit einer behördlichen Festlegung die Bereitschaft aller Beteiligten, über entsprechende Kompromisse eine einvernehmliche Einigung zu erreichen, in erheblichem Maße einschränken dürfte.

Mit besten Grüßen



Oliver Smock
Senior Referent Regulierung