

Von:
Gesendet:
An:

Mittwoch, 4. Februar 2026 11:48

Cc:

Betreff:

Weiterentwicklung § 4 (7) AEG /// Bundesrat Drucksache 780/25 (Beschluss)

wie z. T. bereits am Rande von Veranstaltungen der verg. Woche angesprochen, findet der im Beschluss des Bundesrates vom 30.01.2026 (Drucksache 780/25 (Beschluss), Ziffer 1) enthaltene Entwurf einer Neufassung bzw. Ergänzung des § 4 Abs. 7 AEG unsere starke Unterstützung.

Gerne möchte ich Ihnen im Folgenden erläutern, aus welchen Gründen wir diese vom Bundesrat vorgeschlagene Ergänzung des Gesetzestextes für zielführend halten. Wir würden uns sehr freuen, wenn auch das BMV diese vom Bundesrat vorgeschlagene Ergänzung des § 4 Abs. 7 AEG unterstützt.

Die vorgeschlagene Änderung schafft eine Rechtssicherheit dahingehend, dass ein Betreiber von Schienenwegen Teilleistungen an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder an ein zugelassenes Telekommunikationsunternehmen bzw. an ein zugelassenes Energieversorgungsunternehmen vergeben kann.

De-facto gibt es derartige Aufgabenteilungen bereits seit Jahren und Jahrzehnten, einige funktionale Beispiele dazu haben wir unten aufgeführt. Dennoch teilen wir den hier vom Bundesrat erkannten gesetzgeberischen Regelungsbedarf, da es zur aktuell gültigen Fassung des § 4 Abs. 7 AEG unterschiedliche Rechtsauslegungen gibt:

Bei aktuellen Planungen von Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Modernisierung oder Reaktivierung von Strecken, der Elektrifizierung von Strecken oder der Vorbereitung der Ausrüstung von Strecken mit ETCS bzw. mit einem modernen Funksystem wird von einigen Vertretern der Aufsichtsbehörden regelmäßig die Rechtsauffassung vertreten, der § 4 Abs. 7 AEG fordere, dass die hier genannten Einrichtungen im Eigentum des betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens stünden. In jedem Einzelfall müssen die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen dann aufwändig die Zulässigkeit der vorgesehenen dauerhaften Vergabe von Teilleistungen im Einzelfall herleiten. Dieses ist für die Unternehmen – im Übrigen auch für die Behörden – mit erhöhtem Aufwand verbunden. Dem Funktionieren des Gesamtsystems zugute kommende, auf Zusammenarbeit basierende moderne technische Lösungen werden dann deutlich verzögert oder teilweise nicht realisiert. Die Folge ist, dass bspw. Elektrifizierungen unterbleiben, moderne Leit- und Sicherungstechnik nicht unternehmensübergreifend betrieben wird oder bei der Modernisierung eines Funksystems nur suboptimale Lösungen realisiert werden.

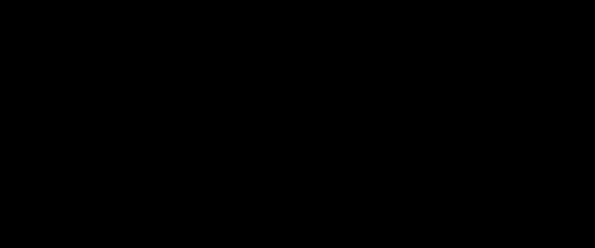
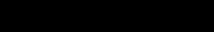
Die Regelung in § 4 Abs. 7 AEG dient dem Zweck, dass ein Betreiber der Schienenwege die hier genannten, zum Zugbetrieb erforderlichen Anlagen vorhält und den Zugangsberechtigten anbietet. Der Unternehmer (Betreiber der Schienenwege) muss die genannten Inhalte zum Gegenstand seines unternehmerischen Handelns machen. Die Regelung setzt somit insbesondere ausgewählte Inhalte des Anhang II zur RL 2012/34/EU in nationales Recht um. Wie ein Unternehmer dieser Pflicht nachkommt, dazu trifft § 4 Abs. 7 AEG keine Aussage. Die Regelung trifft auch keine Aussagen zu Fragen der Sicherheit. Diese sind in § 4 Abs. 1-5 AEG, den dazu erlassenen Rechtsverordnungen geregelt. Hinsichtlich des übergeordneten Netzes greifen zusätzlich auch europarechtliche Regelungen (bspw. TSI und DVO (EU)). Dieser Sachverhalt wird in Satz 5 des Vorschlages des Bundesrates zur Ergänzung des § 4 Abs. 7 AEG

explizit hervorgehoben. Insofern werden die Betreiber der Schienenwege weiterhin im Rahmen ihres pflichtgemäßen Interesses jeweils jene technische Lösung – bspw. für die Ausrüstung einer Strecke mit Funk – auswählen, die geeignet und erforderlich ist.

Abschließend führen wir einige Beispiele bereits praktizierter und funktionierender dauerhaften Vergabe von Teilleistungen eines Betreibers der Schienenwege auf. Es handelt sich um Beispiele sowohl von Betreibern der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wie auch der NE-EIU.

- Steuerung einzelner ESTW über eine Verbindung der Deutschen Telekom
- Betrieb von Fahrstromanlagen einer Strecke eines EIU durch ein zweites EIU
- Betrieb von Zugfunk durch einen dritten Betreiber
- Betrieb und Bedienung der LST (Stellwerksbetrieb technisch und betrieblich) eines EIU durch ein zweites EIU
- EIU der DB InfraGO AG: Nutzung des public GSM als Rückfallebene für GSM-R

Für Rückfragen  gerne zur Verfügung.
Beste Grüße


Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Leipziger Platz 8 · 10117 Berlin
T 030 
 www.vdv.de

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37 – 39 · 50672 Köln
Präsident: Ingo Wortmann · Hauptgeschäftsführer: Oliver Wolff
Vereinsregister AG Köln VR 4097 · USt.-IdNr. DE 814379852
Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242
EU-Transparenz-Registernummer: 50254292140-86