

Stellungnahme

August 2026

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (RefE)

Zusammenfassung

Bitkom bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf eines 10. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften Stellung zu nehmen. Gleichwohl muss darauf hingewiesen werden, dass die sehr kurze Frist zur Stellungnahme weder der Zahl betroffener Regelungsbereiche noch der Komplexität des Entwurfes gerecht wird, sodass keine umfassende Prüfung sämtlicher Änderungsvorschläge möglich ist.

Die vorgesehene Finanzierungsoption für den Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur entlang von Schienenwegen ist grundsätzlich zu begrüßen und hat Potenzial, die Mobilfunkversorgung für Fahrgäste zu verbessern und Synergien zwischen dem eisenbahnbetrieblichen Kommunikationssystem FRMCS und öffentlichen Mobilfunknetzen zu nutzen. Kritisch zu bewerten ist hingegen die in § 9 AEG-E neu zu schaffende Anbaubeschränkungszone für Telekommunikationsinfrastrukturen, die angesichts bestehender bau- und eisenbahnrechtlicher Prüfverfahren und einer nicht näher belegten Risikogrundlage unverhältnismäßig wirkt und den Ausbau digitaler Infrastrukturen entlang der Schienenwege erheblich zu erschweren droht.

Anmerkungen im Einzelnen

§ 9 AEG-E - Bauliche Anlagen in der Nähe von Eisenbahnbetriebsanlagen

Die mit § 9 AEG-E vorgesehene Anbaubeschränkungszone verfolgt mit dem Schutz der Verkehrssicherheit und der Sicherung künftiger Ausbauvorhaben grundsätzlich nachvollziehbare Ziele. Ihre pauschale Ausgestaltung geht jedoch über das erforderliche Maß hinaus und droht, den Ausbau digitaler Infrastrukturen entlang der Schiene erheblich zu erschweren.

Es muss sichergestellt werden, dass die Regelung konsistent mit § 11a Abs. 4a BSWAG-E ausgestaltet wird, der durch die gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen den Mobilfunkausbau entlang der Schienenwege beschleunigen und Synergien zwischen FRMCS und öffentlichen Mobilfunknetzen nutzen soll. Diese Beschleunigungswirkung würde teilweise aufgehoben, wenn Mobilfunkstandorte, Antennenträger, Glasfaseranbindungen und weitere Telekommunikationsinfrastrukturen zugleich einem neuen eisenbahnrechtlichen Zustimmungserfordernis unterliegen.

Statt pauschaler Abstandsvorgaben konkrete Risiken berücksichtigen

Die Zustimmungspflicht knüpft ausschließlich an den Abstand zum Rand der Eisenbahnbetriebsanlage an. Höhe und statische Ausgestaltung eines Bauwerks, Umsturzradius, konkretes Gefährdungspotenzial sowie tatsächliche Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb bleiben unberücksichtigt. Zudem können Eisenbahnbetriebsanlagen auch Bahnhöfe oder andere Gebäude außerhalb des eigentlichen Gleisbereichs umfassen. Vorhaben könnten damit selbst dann zustimmungspflichtig werden, wenn sie deutlich mehr als 100 Meter vom befahrenen Gleis entfernt liegen. Ein vergleichbarer pauschaler Schutzbereich besteht etwa für Mobilfunkmasten im Innenbereich nicht und hat sich dort bislang auch nicht als erforderlich erwiesen.

Auch die im Entwurf angeführte Parallele zum Bundesfernstraßengesetz überzeugt nicht. Das straßenrechtliche Anbauverbot schützt insbesondere Sichtbeziehungen und soll Ablenkungs- und Blendwirkungen verhindern. Autofahrerinnen und Autofahrer müssen fortlaufend wechselnde Verkehrssituationen beobachten und darauf reagieren. Lokführerinnen und Lokführer bewegen sich dagegen auf einem vorgegebenen Fahrweg und unterliegen nicht denselben Wahrnehmungs- und Ablenkungsanforderungen.

Darüber hinaus kennt selbst § 9 FStrG keine einheitliche 100-Meter-Zone, sondern ein abgestuftes System: Bei Bundesautobahnen gelten ein Anbauverbot bis 40 Meter und eine Anbaubeschränkung bis 100 Meter, bei Bundesstraßen bis 20 beziehungsweise 40 Meter. Eine pauschale Übertragung des 100-Meter-Konzepts auf Eisenbahnbetriebsanlagen ist daher sachlich nicht begründet.

Regelung auf eine belastbare Risikogrundlage stellen

§ 9 AEG-E unterstellt auch für Mobilfunkmasten ein abstraktes Gefährdungspotenzial, ohne dieses nachvollziehbar zu belegen. Eine Gefährdung der Sicherheit des Schienenverkehrs wäre im Wesentlichen nur denkbar, wenn ein Mast auf ein Gleis stürzt. Dieses Risiko wird bereits im Baugenehmigungsverfahren durch Baugrundgutachten und die Prüfung der Statik berücksichtigt.

Die Unfallstatistiken des Eisenbahn-Bundesamtes, der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung und des Statistischen Bundesamtes unterscheiden unter anderem nach Kollisionen, Entgleisungen, Bahnübergangsunfällen, Personenschäden und Hindernissen im Gleis. Die Ursache »umgestürzte bauliche Anlage« wird nicht gesondert erfasst, obwohl dies bei einer relevanten Fallzahl zu erwarten wäre. Aus der Eisenbahnunfallberichterstattung lässt sich vielmehr ableiten, dass das Umstürzen von Gebäuden, Türmen oder Masten auf Gleise ein außerordentlich seltenes Ereignis ist. Soweit öffentlich ersichtlich, ist lediglich ein einzelner entsprechend dokumentierter Fall bekannt.

Auch eine beidseitige Erweiterung bestehender Bahnanlagen um jeweils 100 Meter erscheint praktisch ausgeschlossen. Sollte ein Mobilfunkstandort im Einzelfall tatsächlich den Ausbau des Schienennetzes behindern, stehen bereits im Rahmen der Beteiligungsverfahren geeignete Instrumente zur Verfügung, um das Vorhaben zu versagen. Die Annahme, die vorgesehene Regelung sei alternativlos, überzeugt daher nicht.

Zusätzliche Doppelprüfungen vermeiden

Der Entwurf begründet nicht nachvollziehbar, weshalb die bestehenden bauordnungsrechtlichen Anforderungen an die Standsicherheit und die vorhandenen eisenbahnrechtlichen Instrumente nicht ausreichen. Statt einer Beteiligung wird unmittelbar ein bindendes Zustimmungserfordernis eingeführt. Dadurch werden Aufgaben auf die Behörden für Eisenbahnverkehr übertragen, die bereits von den Bauaufsichtsbehörden zuverlässig wahrgenommen werden.

Im Baugenehmigungsverfahren werden Baugrundgutachten und statische Nachweise geprüft oder deren Prüfung veranlasst. Unklar bleibt, welche darüber hinausgehenden Prüfungen die Eisenbahnbehörden vornehmen sollen und nach welchen Kriterien diese zu einem anderen Ergebnis gelangen könnten. Bei Vorhaben außerhalb von Bahngrundstücken und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Abstandsflächen liegt die Gefahrenabwehr bislang auch dann bei den Bauaufsichtsbehörden, wenn sich eine Gefahr tatsächlich realisiert.

Nicht überzeugend sind zudem die Annahmen zum erwarteten Verfahrensaufwand. Auf Grundlage von durchschnittlich 1.012 Baubeteiligungsverfahren in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit einem Anstieg um 160 Prozent gerechnet. Zugleich sollen 100 Prozent der betroffenen Vorhaben unter den Ausnahmetatbestand des § 9 Abs. 10 AEG-E fallen. Dieser erfasst Vorhaben, die einem Bebauungsplan entsprechen, der mindestens die Begrenzung der Flächen unter Fachplanungsvorbehalt und der angrenzenden überbaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Beteiligung des

Eisenbahninfrastrukturunternehmens sowie der zuständigen Eisenbahnbehörde zustande gekommen ist.

Worauf sich die angenommene vollständige Erfassung durch diesen Ausnahmetatbestand stützt, bleibt offen. Im Außenbereich, in dem ein Großteil der Mobilfunkmasten errichtet wird, bestehen nur ausnahmsweise Bebauungspläne. Auch die Innenbereiche kleiner und mittlerer Ortschaften sind häufig unbeplant, obwohl dort bereits Gebäude innerhalb eines Abstands von 100 Metern zu Gleisanlagen vorhanden sind. Warum neue bauliche Anlagen in diesen Bereichen unabhängig von Art, Höhe und Ausgestaltung einer zusätzlichen Zustimmung bedürfen sollen, ist nicht ersichtlich und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit nicht erforderlich.

Unabhängig davon sollte die Regelung um eine Vollständigkeitsfiktion ergänzt werden. Die zuständige Behörde sollte verpflichtet werden, innerhalb von zwei Wochen nach Antragseingang fehlende Unterlagen konkret zu benennen. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine entsprechende Mitteilung, sollten die Antragsunterlagen als vollständig gelten. Nur so kann gewährleistet werden, dass die vorgesehene Zustimmungsfiktion tatsächlich zu einer Beschleunigung der Verfahren führt und nicht durch sequenzielles Nachfordern von Unterlagen und den damit verbundenen Unsicherheiten beim Fristbeginn leerlaufen kann.

Mobilfunk- und Gigabitausbau nicht ausbremsen

Die vorgesehene Regelung schafft ein zusätzliches Zustimmungs- und Beteiligungserfordernis für sämtliche Bauvorhaben innerhalb eines 100-Meter-Korridors entlang von Eisenbahnbetriebsanlagen. Damit entsteht ein neues Genehmigungshemmnis, obwohl Bund und Länder seit Jahren den Abbau bürokratischer Belastungen und die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren verfolgen. Allein die zusätzliche Einbeziehung der Eisenbahnbehörden bindet weitere Ressourcen bei Behörden und Vorhabenträgern.

Zugleich erschwert die Regelung gerade jene Vorhaben, die für einen schnellen und flächendeckenden Mobilfunkausbau entlang der Verkehrswege erforderlich sind. Dies steht in deutlichem Widerspruch zu den politischen und gesetzlichen Zielen des Mobilfunk- und Gigabitaubaus. Digitale Infrastrukturen liegen im überragenden öffentlichen Interesse und sind für Daseinsvorsorge, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Versorgungssicherheit unverzichtbar.

Forderung

Telekommunikationsinfrastruktur sollte vom Anwendungsbereich des § 9 AEG-E ausgenommen werden. Hilfsweise sollte die vorgesehene starre Entfernungsgrenze durch einen risikobasierten Ansatz ersetzt werden und bauliche Anlagen, welche auf Grundlage eines mit der Bahn abgeschlossenen Pachtvertrages gebaut werden sollen, ausgenommen werden.

§ 11a Abs. 4a BSWAG – Ausbau passiver Mobilfunkinfrastruktur entlang der Schienenwege

Der vorgeschlagene § 11a Abs. 4a BSWAG ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Möglichkeit, die für den FRMCS-Ausbau erforderliche Infrastruktur zugleich für die Mitnutzung durch öffentliche Mobilfunknetze zu ertüchtigen, kann Synergien heben, den Infrastrukturausbau entlang der Schienenwege beschleunigen und unnötige Doppelstrukturen vermeiden.

Es bestehen Vorbehalte gegen die in der Gesetzesbegründung zugrunde gelegte Annahme, Mobilfunknetzbetreiber zögen aus der Versorgung der Schienenwege einen unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteil.

Die Gesetzesbegründung hebt hervor, dass das öffentliche Mobilfunknetz künftig als Rückfallebene für den bahnbetrieblichen Zugfunk dienen und damit zur Resilienz des Eisenbahnsystems beitragen kann. Eine funktionierende und leistungsfähige Mobilfunkversorgung ist darüber hinaus für einen sicheren und effizienten Bahnbetrieb, die Fahrgastinformation und digitale Dienste in Zügen unverzichtbar. Die Eisenbahnunternehmen werden den öffentlichen Mobilfunk auch künftig für weitere eigene Anwendungen im Zug und entlang der Schiene benötigen. FRMCS wird nur im Triebfahrzeug empfangbar sein, nicht jedoch in anderen Zugteilen, die daher auf eine stetig verbesserte Mobilfunkversorgung angewiesen bleiben.

Eine leistungsfähige Mobilfunkversorgung in Zügen leistet zudem einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs. Können Fahrgäste während der Reise zuverlässig arbeiten, kommunizieren und digitale Dienste nutzen, stärkt dies die Akzeptanz der Eisenbahn als Alternative zum Individualverkehr. Die Mitnutzung der FRMCS-Infrastruktur für den öffentlichen Mobilfunk würde damit zugleich die Erreichung zentraler verkehrs- und klimapolitischer Ziele unterstützen.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der vorgesehenen Finanzierungsoption ist, dass die von Eisenbahninfrastrukturbetreibern angebotenen Infrastrukturleistungen zu transparenten, diskriminierungsfreien und kostenorientierten Bedingungen bereitgestellt werden. Ohne eine wirksame Regulierung oder zumindest eine verbindliche Kostenkontrolle besteht die Gefahr, dass die angestrebten Synergien nicht realisiert werden können.

Die vorgeschriebene Beteiligung von Mobilfunknetzbetreibern an den weiteren Kosten ergibt eigentlich nur dort Sinn, wo diese nicht selbst den Mast errichten. Die Begründung schildert auch nur diese Konstellation und rechtfertigt die Kostenbeteiligung der Mobilfunknetzbetreiber mit der Möglichkeit, neue Masten mitzunutzen. Es muss klargestellt werden, dass auch die umgekehrte Situation erfasst ist. Aktuell erscheint uns zudem nicht erfasst, dass der Bund die Anmietung von Bestandsmasten der Tower Companys für den Aufbau des FRMCS-Netzes bezuschusst.

Die Neuregelung darf nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zulasten des privatwirtschaftlichen Infrastrukturausbaus führen. Weiterhin darf das Gesetz keine Vorfestlegung dahingehend treffen, durch wen die Infrastrukturen betrieben werden. Eine Verpflichtung zur Errichtung eigener Masten durch die Bahn nur für öffentliche Mobilfunknetze wäre insgesamt abzulehnen.

Forderungen

- Die Mitnutzung von für FRMCS errichteter Infrastruktur kann einen wichtigen Beitrag zum Mobilfunkausbau entlang der Schienenwege leisten. Voraussetzung hierfür sind jedoch transparente, nachvollziehbare und kostenorientierte Infrastrukturentgelte.

- In § 11a BSWAG sollte nach Absatz 4 folgender Absatz 4a eingefügt werden:

»(4a) Der Bund soll sich mit dem Ziel einer erhöhten Konnektivität für Schienenverkehrskunden an den Mehrkosten des Ausbaus passiver Mobilfunkinfrastruktur entlang der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes beteiligen, unabhängig davon, wer die Infrastruktur errichtet, errichtet hat oder betreibt, soweit sich die Betreiber öffentlicher Mobilfunknetze angemessen an den weiteren Kosten beteiligen.«

§ 62 Abs. 3 ERegG - Sondermaßnahmen bei Störungen

Der Entwurf lässt offen, anhand welcher Kriterien die Priorisierung im Störfall erfolgt. Für ein digitales und echtzeitfähiges Störungsmanagement müssen die Auswahlkriterien vorab veröffentlicht sowie nachvollziehbar und algorithmisch prüfbar ausgestaltet werden. Nur so lassen sich intransparente Ad-hoc-Entscheidungen vermeiden.

§ 10 Abs. 3 AEG - Doppelregulierung beim Schienenersatzverkehr vermeiden

Die pauschale Erstreckung der Eisenbahn-Fahrgastreue auf den Bus-Schienenersatzverkehr zwingt Betreiber, parallel digitale Compliance-Systeme für zwei widersprüchliche Rechtsregime aufzubauen. Unterschiedliche Meldepflichten und Entschädigungsschwellen verhindern eine einheitliche und automatisierte Verarbeitung. Dies steht im Widerspruch zum Ziel des Bürokratieabbaus. § 10 Abs. 3 AEG sollte daher gestrichen werden.

Bitkom vertritt mehr als 2.300 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 700 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2026

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.