
Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des TKG und zur Verbesserung der telekommunikationsrechtlichen Rahmenbedingungen für den TK-Netzausbau (TKG-Änderungsgesetz 2026)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs begrüßt die Zielsetzung der Gesetzesinitiative grundsätzlich. So soll der weitere Ausbau des Telekommunikationsnetzes beschleunigt, Verfahren vereinfacht und die digitale Infrastruktur insgesamt gestärkt werden. Für die Angebote mit Bussen und Bahnen haben diese und andere Verbesserungen eine hohe Relevanz. Insbesondere die flächendeckende Verbesserung der Mobilfunkversorgung spielt für einen attraktiven Eisenbahnpersonen- und -nahverkehr eine entscheidende Rolle. Auch für die weitere Digitalisierung im Schienengüterverkehr ist der Ausbau von Glasfaser- und Mobilfunknetzen wichtig.

Zugleich beinhaltet die Gesetzesinitiative jedoch auch problematische Vorgaben für die Branche, die einer Anpassung bedürfen. Dies betrifft insbesondere die im Gesetzentwurf enthaltenen neuen **Mitwirkungs- und Duldungspflichten** für Eigentümer und Betreiber von Eisenbahninfrastrukturen (§ 106a TKG-E – im Folgenden „Unterhaltungsverpflichtete“), die sich ohne Anpassungen sogar negativ auf die Betriebssicherheit sowie auf Bau- und Betriebsprozesse auswirken können.

Im Einzelnen:

Der neue **§ 106a TKG-E** sieht die Möglichkeit vor, dass die Bundesnetzagentur gegenüber Unterhaltungsverpflichteten sehr weitreichende Anordnungen erlassen darf, die bis zur Mitnutzung oder Bebauung bahneigener Flächen und Anlagen reichen können. Zwar enthält § 106a Abs. 3 TKG-E den Vorbehalt, dass Maßnahmen die Sicherheit im Eisenbahnverkehr nicht beeinträchtigen dürfen; eine konkrete Verweisung auf das einschlägige Eisenbahnrecht (AEG, EBO) fehlt jedoch vollständig. Hier ist zu empfehlen, dass im vorliegenden Gesetzentwurf nicht nur materiell festgeschrieben wird, dass die Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt werden darf, sondern sämtliche Maßnahmen gem. § 106a unbeschadet spezifischer eisenbahnrechtlicher Anforderungen erfolgen und nur im Einklang mit eisenbahnrechtlichen Genehmigungs-, Sicherheits- und Betreiberpflichten zulässig sind.

Insbesondere die in **§ 106a Abs. 2 Nr. 5 TKG-E** vorgesehene Möglichkeit, dass Unterhaltsverpflichtete auf einseitige Anordnung der BNetzA bauliche Maßnahmen vorzunehmen haben, führt aus mehreren Gründen zu hochproblematischen rechtlichen und tatsächlichen Folgefragen, deren Abwälzung auf die Unterhaltungsverpflichteten unzumutbar ist.

Vor allem Arbeiten

- im Gleisbereich,
- mit Eingriffen in das Lichtraumprofil,
- an Querungen und Kreuzungen von Bahntrassen,
- an bautechnisch sensiblen Bereichen wie Tunnel, Brücken und Stützkonstruktionen und
- an energietechnischen Anlagen, insbesondere bei Stadt- und Straßenbahnen (BOStrab)

können erhebliche **Auswirkungen auf die Betriebssicherheit und die Verfügbarkeit** der Infrastruktur haben und sind ohne eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren nicht zulässig. Aus Sicht des VDV bedarf es zwingend einer eingrenzenden Definition, welche baulichen Maßnahmen von § 106a überhaupt erfasst und welche zwingend den eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren vorbehalten bleiben müssen.

Überschreitet eine solche Maßnahme beispielsweise die Schwelle zur Planfeststellungspflicht oder einer sonstigen spezifisch bahnrechtlichen Genehmigungspflicht, wäre für den Unterhaltsverpflichteten eine rechtliche Unmöglichkeit gegeben. Daher müsste für jeden Fall dieser Art konsequenterweise auch gesetzlich geregelt werden, dass die Anordnung der BNetzA eine eventuell erforderliche Planfeststellung, Plangenehmigung bzw. Baugenehmigung der jeweiligen Aufsichtsbehörde ersetzt und die **Sicherheitsverantwortung** für diese Entscheidung allein bei der BNetzA liegt.

Ebenfalls müssen vergaberechtliche Implikationen und die daraus resultierenden zusätzlichen Kosten und Verzögerungen regulatorisch abgebildet werden.

Zudem besteht die Gefahr, dass Telekommunikationsbetreiber unliebsame, aber eigentlich in ihre Verantwortung fallende **Baumaßnahmen** über den Weg der Anordnung nach **§ 106a Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 TKG-E** zum Nachteil der Unterhaltsverpflichteten **abwälzen**.

Eine weitere nötige Anpassung betrifft aus Sicht der Branche die im Gesetzentwurf vorgesehene maximale **Vier-Monats-Frist für Verhandlungen** zwischen TK-Unternehmen und Eisenbahninfrastrukturbetreibern, die der betrieblichen Praxis nicht hinreichend Rechnung trägt. So bedürfen Schieneninfrastrukturprojekte – selbst Kleine – regelmäßig einer

- langfristigen Sperrpausenplanung,
- komplexer Sicherheits- und Risikobewertungen und
- einer zeitlichen Koordinierung mit anderen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen.

Die pauschale Frist führt dazu, dass die Bundesnetzagentur bereits nach vier Monaten weitreichende Anordnungen treffen könnte, ohne dass die für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Planungs- und Abstimmungsprozesse abgeschlossen werden können. In anderen Mitnutzungsfällen würde sich nach den vier Monaten Frist (zwei Monate für Angebotsabgabe (§ 138 Abs. 2 Satz 1 TKG), weitere zwei Monate für den Nachweis, dass eine Mitnutzung nicht möglich ist (§ 141 Abs. 1 TKG)) erst ein weiteres Verfahren mit Gelegenheit zur Anhörung anschließen (§ 212 Abs. 1 TKG). Daher empfehlen wir hier, eine **Öffnungsklausel** einzufügen, welche die Dauer der Verhandlungen an den tatsächlichen Planungsbedarf koppelt.

Änderungsbedarf besteht aus Sicht der Branche außerdem bei **§ 106a Abs. 2 Nr. 1 TKG-E**, der Eisenbahninfrastrukturbetreiber verpflichtet, Informationen über vorhandene und geplante Anlagen, nutzbare Grundstücke sowie laufende oder geplante Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen bereitzustellen. Teile dieser **Informationen fallen regelmäßig unter KRITIS-Schutzanforderungen** oder betreffen sicherheitsrelevante Anlagen, deren Weitergabe nur eingeschränkt zulässig ist. Somit muss hierfür eine ergänzende Sicherungsregelung im Gesetzentwurf festgeschrieben werden, die sicherstellt, dass

- sensible Daten nur unter klar definierten Sicherheitsstandards,
- ausschließlich an vertrauenswürdige geprüfte Unternehmen und
- in einem eng begrenztem Umfang

weitergegeben werden dürfen. Eine solche Regelung muss zwingend an bestehende Schutzkategorien (KRITIS, VS-NfD) anknüpfen.

Zudem ist im Verhältnis zwischen § 106a Abs. 1 und 2: nicht klar, ob Abs. 1 eine über die Anordnungsinhalte des Absatzes 2 hinausgehende grundsätzliche Anordnungsbefugnis enthalten soll.

Daher wird empfohlen, in Abs. 1 im Sinne des Bestimmtheitsgebots nach dem Wort „Maßnahmen“ die Bezeichnung „nach Absatz 2“ einzufügen.

Um eine überbordende Inanspruchnahme der Unterhaltsverpflichteten zu vermeiden, sollte die Anordnungsbefugnis in **§ 106a Abs. 1 TKG-E** dringend auf zur Mobilfunkversorgung von Bahnstrecken zwingend notwendige und nicht anders realisierbare Maßnahmen beschränkt werden. Ansonsten könnten Begehrlichkeiten geweckt werden, andere **bauliche und organisatorische Maßnahmen** zum Mobilfunknetzausbau auf die Unterhaltsverpflichteten im Wege der Anordnung **abzuwälzen** und die Versorgung der Bahnstrecke als Argument vorgeschoben wird. Dies ist insbesondere in dichterbesiedelten Bereichen zu befürchten.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass im Gesetzentwurf durch die genutzte pauschale **Begrifflichkeit „Eisenbahninfrastrukturen“** nicht hinreichend differenziert wird, ob und welche Infrastrukturen des Nahverkehrs gem. BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) einbezogen sind. Eine Präzisierung ist hier deswegen erforderlich, weil es sich bei einigen kommunalen Infrastrukturen um Mischformen handelt, die einerseits in den Regelungsbereich der BOStrab fallen und andererseits auch den Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) unterliegen. Erfolgt in **§ 106a** keine klare Definition, ob und in welchem Umfang BOStrab-Anlagen vom Anwendungsbereich erfasst sind, sind Rechtsunsicherheiten zu erwarten.