

Fachtagung Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts

System Bahn im Spannungsfeld von Sanierungs- und Kapazitätsbedarf



Fachinformation Bahn Fachverlag

Auf der 31. Fachtagung „Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts“ Anfang Oktober in Berlin diskutierten Eisenbahnrecht-Expert*innen kontrovers über die Möglichkeiten, Kapazität und Betriebsqualität im Schienennetz während laufender Sanierungsarbeiten zu erhöhen. Auch aus rechtlicher Perspektive bleibt dabei festzuhalten: Es besteht weiterhin ein Spannungsfeld zwischen strategischem Anspruch und operativer Realität.



Die Fachtagung fand in der niedersächsischen Landesvertretung in Berlin statt

Rahmenbedingungen

Zur Eröffnung hob Dr. Daniela Brönstrup (Bundesnetzagentur) die aktuell sehr hohe Aufmerksamkeit für das System Bahn hervor, zumal Bundesregierung und DB derzeit an einer gemeinsamen Strategie zur Weiterentwicklung des Gesamtsystems arbeiteten. Ergebnisse einer Umfrage der Bundesnetzagentur hätten gezeigt, dass Kund*innen Zuverlässigkeit im Schienenverkehr höher priorisieren als eine Verdichtung des Takts – ein Befund, der in den Planungen berücksichtigt werden sollte, sagte Brönstrup.

Im Anschluss erläuterte Elisabeth Hochhold (Rail Net Europe) die Ziele der neuen europäischen Kapazitätsverordnung, die die Vergabe von Schienenkapazitäten in der EU und insbesondere grenzüberschreitende Güterverkehre harmonisieren soll. Für Rail Net Europe, den Interessenverband der europäischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), bestehe die Herausforderung darin, IT-gestützte, europaweit einheitliche Prozesse zu entwickeln, die den nationalen Besonderheiten und den Erwartungen sowohl der EIU als auch der Regulierungsstellen gerecht werden, sagte Hochhold.

Paul Dippmann (DB InfraGO AG) stellte die ab Netzfahrplan 2028 vorgesehene Wiedereinführung von Rahmenverträgen für Zugangsberechtigte auf dem deutschen Schienennetz vor. Angesichts steigender Verkehrsleistungen und zunehmender Bautätigkeit sollten diese langfristige Planungssicherheit bieten und stabile Verkehre ermöglichen. Grundlage sei das mittelfristige Konzept zur optimierten Kapazitätsnutzung (mKOK), der als wichtiger Baustein auf dem Entwicklungsweg zum Deutschlandtakt gilt. In der anschließenden Diskussion ergänzte Dr. Ruben Diemo Etzold (DB InfraGO AG), dass die Wiedereinführung ursprünglich erst ab 2030 vorgesehen war, die bestehenden Netzengpässe jedoch eine frühere Umsetzung erforderten.

Sanierungskonzept

Deutliche Kritik am Sanierungskonzept der DB äußerte Peter Westenberger (DIE GÜTERBAHNEN/NEE). Der Lobbyist bemängelte eine ungleich verteilte Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der Korridorsanierung. Fehlende Kompensation zusätzlicher Betriebskosten und lange Vollsperrungen führten zu erheblichen wirtschaftlichen Risiken.

Die 31. Ausgabe der zweitägigen Fachtagung „Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts“ fand in der Niedersächsischen Landesvertretung in Berlin statt und wurde von der Bundesnetzagentur sowie den Universitäten Würzburg und Regensburg ausgerichtet. Durch das Programm führten Prof. Dr. Karsten Otte, Prof. Dr. Markus Ludwigs und Prof. Dr. Jürgen Kühling.

Thomas Vogel (Verkehrsministerium Baden-Württemberg) berichtete über die bundespolitische Bahnstrategie: Vorgesehen seien unter anderem die Förderung von ETCS-Fahrzeugausrüstungen und die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für den Rollout. Nur mit flächendeckendem ETCS lasse sich das erhebliche Kapazitätspotenzial des Netzes heben, unterstrich Vogel.

Die Monopolkommission stellte durch Dr. Torben Stühmeier ihr 10. Sektorgutachten vor. Darin wird sich erneut für eine strukturelle Entflechtung des DB-Konzerns ausgesprochen. Zuständigkeiten für die gemeinwohlorientierte Infrastruktur und digitale Dienste wie den DB Navigator sollten nicht im Konzern, sondern bei der Infrastruktur verortet sein. Eine eigentumsrechtliche Entflechtung bleibe zwar das „Optimum“ aus Sicht der Monopolkommission, sei politisch jedoch nicht realistisch, führte Stühmeier aus.

In zwei weiteren Fachbeiträgen des ersten Veranstaltungstages berichtete Christoph Nadler (Bundesnetzagentur) über den Umgang mit Schwerlastverkehren, und Reiner Fuchs (Bundesnetzagentur) stellte regulatorische Neuerungen bei Werksbahnen vor.

Finanzierung

Zur Eröffnung des zweiten Veranstaltungstages gab Dr. Sebastian Fuit (BeNEX GmbH) einen praxisnahen Einblick in den Markt des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Fuit, dessen Arbeitgeber mit 6,6 Prozent Marktanteil der drittgrößte Anbieter und größte rein private SPNV-Akteur in Deutschland ist, erläuterte die starken regionalen Unterschiede des Marktes mit seinen 27 Aufgabenträgern sowie den langfristigen Vergabeverfahren. Hauptprobleme seien der Vorrang des Fernverkehrs und Baustellen, die insbesondere bei Vollsperrungen zu erheblichen Kostenrisiken führten – inklusive Fahrzeugstillstand, Kurzarbeit und Remanenzkosten (längerfristig verbleibende Kosten), erläuterte Fuit.

Arbeitsrechtliche Aspekte brachte Prof. Dr. Frank Bayreuther (Universität Passau) ein, der die Frage beleuchtete, ob es im Streikfall einen regulierungsrechtlichen Schutz des Zugangsrechts gebe – ausgelöst wurde die Frage durch den „Megastreik“ von Verdi und EVG im März 2023, der die Beschwerden einiger NE-Bahnen nach sich zog, wonach die DB Netz AG (nun DB InfraGO AG) den EVU das Recht auf Zugangsgewährung zum Schienennetz verwehrt habe. Bayreuther kam dabei zu dem Ergebnis, dass – grob vereinfacht zusammengefasst – eine Betriebsniederlegung durch einen Arbeitgeber grundsätzlich zulässig sei und keinen Rechtsverstoß darstelle.

Dr. Michael Lorenz (Bundesnetzagentur) ging auf die Entwicklung der Trassenpreise ein. Zwischen 2018 und 2024 seien diese moderat gestiegen, zuletzt jedoch deutlich stärker: um 17 Prozent im Fernverkehr bzw. 16 im Güterverkehr, während der SPNV dank Preisbremse stabil geblieben sei. Angesichts künftiger Belastungen

*Die Tagung stieß bei den Rechtsexpert*innen auf reges Interesse*



Foto: Bahn Fachverlag GmbH



*Gastgeber
Prof. Dr. Karsten Otte
(Bundesnetzagentur)
ordnete die Vorträge in
den juristischen Kontext
ein und moderierte die
Diskussionen*

müsse über die Wirksamkeit dieser Preisbremse und die Risikoverteilung zwischen Bund, Ländern und Nutzern neu nachgedacht werden, sagte Lorenz.

Ein Blick auf interne Finanzierungsstrukturen des DB-Konzerns folgte durch Dr. David Sonnenberger (Institut für Gesundheits- und Sozialforschung), der in Abwesenheit von Professor Dr. Kay Mitusch (Karlsruher Institut für Volkswirtschaftslehre) eine Untersuchung zu internen Kreditvergaben bei der DB vorstellte. Die Wissenschaftler gingen einem Vorwurf von DB-Wettbewerbern nach, wonach der Konzern seinen Tochterunternehmen Kredite zu nicht-marktüblichen Konditionen gewährt habe. Ein Vorwurf, den die beiden Wissenschaftler in ihrer Untersuchung nicht widerlegen konnten: Die DB-Finanzierungsstruktur stelle sich so dar, dass „keine Bestimmung der Kreditkonditionen der Tochtergesellschaften (insb. Zinssatz) am Kapitalmarkt auf Basis der eigenen Kreditwürdigkeit“ statfinde, sondern die Zinssätze „nach selbst ermittelten Schattenratings“ festgesetzt würden, so Sonnenberger.

Dr. Ruben Diemo Etzold fasste schließlich die aktuellen Maßnahmen der DB zur Verbesserung der Betriebsqualität zusammen und hob dabei unter anderem verlängerte Mindesthaltezeiten und die Einführung des Digitalen Befehls hervor. Insbesondere von diesen Maßnahmen erhoffe man sich deutliche Zeitgewinne, sagte Etzold.

Zum Abschluss reflektierte Prof. Dr. Urs Kramer (Universität Passau) über den rechtlichen Beitrag zur Kapazitätssteigerung. Trotz wachsender Dringlichkeit fehlten klare Finanzierungswege und notwen-

dige Gesetzesänderungen. Viele Entscheidungen bedingten weitere, was den Prozess verlangsamte, kritisierte Kramer.

Fazit

Mit der zum Bonmot gewordenen antiken Weisheit „Natura non facit saltus“ – Die Natur macht keine Sprünge – brachte Prof. Dr. Karsten Otte die Tagung auf einen Nenner: Die Sanierung und Weiterentwicklung des deutschen Schienennetzes sei ein langwieriger und komplexer Prozess. Die Tagung habe verdeutlicht, wie vielfältig die rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Herausforderungen sich darstellten – und gezeigt, warum schnelle Lösungen im System Bahn schwer zu realisieren sind, resumierte Otte. ■

Lesen Sie auch

**Weniger Züge machen
den Bahnverkehr nicht pünktlicher**

Deine Bahn 12/2025

**Bedienung von Gleisanschlüssen
während einer Generalsanierung**

Deine Bahn 5/2025

**Veraltete Leit- und Sicherungstechnik –
Herausforderung für unser Bahnsystem**

Deine Bahn 3/2025