Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.

Referentenentwürfe Bürokratierückbaugesetz Verkehr und Bürokratierückbauverordnung Verkehr

Stellungnahme des BSN e.V. im Rahmen der Verbändebeteiligung Bezug: BMV, PG StM-Br, E-Mail vom 12. Mai 2026

Berlin, 05.06.2025

Vorbemerkung

Im **Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. (BSN)** sind alle 26 Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisationen des SPNV vertreten, die als Teil der staatlichen Daseinsvorsorge auf der Grundlage der ÖPNV-Gesetze der Länder den gesamten SPNV in Deutschland planen, organisieren und bestellen. Die Aufgabenträger des SPNV bestellen in der laufenden Fahrplanperiode ein SPNV-Angebot mit einem Volumen von mehr als 763 Mio. Zugkilometern, was gemessen an Zugkilometern einen Anteil von ca. 66 Prozent der Verkehrsleistung auf dem Netz der DB InfraGO darstellt.

Der BSN begrüßt ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung, bestehende Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und unnötige Bürokratie im Verkehrsbereich abzubauen. Gerade im SPNV können effizientere Verfahren dazu beitragen, Ressourcen auf die eigentlichen Herausforderungen der Verkehrs- und Mobilitätswende zu konzentrieren und dem haushaltsrechtlich verankerten Gebot des effizienten Umgangs mit Haushaltsmitteln zu entsprechen.

Gleichwohl sieht der BSN bei einzelnen Regelungen des Referentenentwurfs Anpassungsbedarf, um sicherzustellen, dass der angestrebte Bürokratieabbau nicht zu Rechtsunsicherheiten, Vollzugsdefiziten oder einer Verschlechterung bestehender Qualitätsstandards zum Nachteil der Fahrgäste führt.

1. Zu Artikel 6 Ziff. 3 – Änderung des § 12 AEG

An der **Genehmigungspflicht für Tarife im SPNV sollte festgehalten** werden. Die formlose Anzeige der geänderten Beförderungs- oder Tarifbedingungen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde per E-Mail verursacht keinen nennenswerten Verwaltungsaufwand – weder für das EVU noch für die Genehmigungsbehörde, die üblicherweise mit einer E-Mail, die auch automatisch versendet werden kann, auf die Genehmigungsfiktion des § 12 Absatz 4 AEG verweist. Durch diese Genehmigungsfiktion wird das Genehmigungsbedürfnis realiter zu einer Anzeigepflicht, die es Betroffenen ermöglicht, über die Genehmigungsbehörde im Streitfall schnell feststellen zu lassen, welcher Wortlaut der Beförderungs- und Genehmigungsbedingungen zu einem bestimmten Zeitpunkt gegolten hat.

Mit dem Wegfall der Genehmigungspflicht entfällt zugleich die bislang bestehende Möglichkeit einer vorgelagerten Prüfung der Beförderungs- und Tarifbedingungen. Aus Sicht des BSN entsteht dadurch eine Regelungslücke, da zwar die Tarifaufsicht bestehen bleibt, den zuständigen Behörden künftig jedoch eine hinreichend klare Rechtsgrundlage für ein wirksames Einschreiten bei rechtswidrigen Tarifen oder Beförderungsbedingungen fehlen könnte.

Dies betrifft insbesondere:

- die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und verbraucherschützender Regelungen,
- die Kontrolle von Tarifbestimmungen im Hinblick auf das AGB-Recht,
- die Kontrolle der Einhaltung der durch allgemeine Vorschriften vorgegebenen Höchsttarife sowie
- die Sicherstellung eines wirksamen Verwaltungsvollzugs.

Der Verweis in der Gesetzesbegründung auf Verbraucherzentralen, Schlichtungsverfahren oder individuelle Rechtsdurchsetzung kann eine behördliche Aufsichtsfunktion nicht ersetzen.

2. Zu Artikel 6 Ziff. 4 – Streichung des § 12a Abs. 2 AEG

Die beabsichtigte Streichung der Pflicht für EVU, über die Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei in den Fahrplaninformationsmedien zu informieren, sehen wir kritisch.

Aus Sicht des Verbrauchers sind die Angaben zu Anschlussverbindungen in Fahrplaninformationsmedien nur dann von Wert, wenn die dargebotenen Informationen aktuell, richtig und vollständig sind. Vollständige Daten zu Anschlussverbindungen sind nicht nur für die Nutzung der Fahrplaninformationsmedien von Bedeutung, sondern erleichtern damit die Nutzung des Systems Eisenbahn insgesamt und beseitigen Zutrittshürden, insbesondere für Gelegenheitsnutzer, die über keine oder keine große Erfahrung im Hinblick auf die Nutzung verschiedener Informationsmedien oder -quellen verfügen.

Im Übrigen erfolgt die Einbindung der Informationen über Anschlussverbindungen über elektronische Medien, d.h. etwa über zentrale Server für Fahrplan- und Ist-Daten. Sobald die Schnittstellen eingerichtet sind, erfolgt der Bezug der notwendigen Daten für die Darstellung der Anschlussverbindungen automatisch. Eine Verringerung eines bürokratischen Aufwands ist also mit der Streichung der rechtlichen Pflicht, die über IT-Systeme vollautomatisch erledigt wird, nicht verbunden.

3. Zu Art. 9 - Änderung des § 3 BSWAG

Der **BSN begrüßt den beabsichtigten Verzicht auf Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU)** im Hinblick auf die Elektrifizierung von Schieneninfrastruktur sowie die ausdrückliche Anerkennung des volkswirtschaftlichen, verkehrlichen und gesellschaftlichen Nutzens entsprechender Maßnahmen.

Die Regelung entspricht einer Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) und trägt zur Beschleunigung von Elektrifizierungsprojekten und zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr bei und wird daher ausdrücklich unterstützt.

Schließlich würde diese Erweiterung deutlich die **Errichtung von Ladeinfrastrukturen** beschleunigen, wie sie vielfach für den Einsatz von SPNV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erforderlich wird. Dieses betrifft bspw. den auch die Betriebsqualität verbessernden Einsatz von battery-electric multiple units (BEMU – batterieelektrischer Triebzüge), deren Einsatz im Rahmen der erforderlichen Dekarbonisierung dazu dient, die gesetzlichen Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Der Verzicht auf das Erfordernis einer Wirtschaftlichkeitsprüfung in Bezug auf Elektrifizierungen geht uns **aber noch nicht weit genug**. Der Verzicht auf eine NKU muss nach unserer Auffassung auch auf Veränderungen an **Streckenlayouts oder Streckenstandards zur Erhöhung der Betriebsqualität** ausgeweitet werden. Mit dem Verzicht auf Wirtschaftlichkeitsprüfungen auch für diese Maßnahmen würde vor allem im Rahmen der Korridorsanierungen ein zeitraubender Prüfschritt entfallen. Die Praxis

des NKU-Verzichts für kleinere bis mittlere Maßnahmen hat sich bereits im Rahmen der Anlage 8.7 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bewährt.

Darüber hinaus regt der BSN an, die im Entwurf vorgesehene Regelung,

„Der volkswirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen für Maßnahmen, die der Elektrifizierung oder der Nutzbarmachung für alternative Antriebe dienen, ist aus Klimaschutzgründen gegeben, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen."

auch in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu übernehmen. Dies würde zu einer konsistenten Förderlogik bei Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr auch und gerade im Hinblick auf den SPNV beitragen.

4. Zu Art. 1 - Änderung des § 305a BGB

Der BSN sieht die vorgesehene Herausnahme von Tarifbestimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen **aus dem Anwendungsbereich des § 305a BGB kritisch**.

Die Regelung steht aus Sicht des BSN im Widerspruch zum Ziel des Bürokratieabbaus. Da die gesetzliche Verpflichtung zur Veröffentlichung von Tarifen weiterhin bestehen bleibt, ist nicht ersichtlich, weshalb künftig zusätzliche Informationspflichten bei jedem einzelnen Vertragsschluss erforderlich werden sollen.

Statt einer Einschränkung sollte vielmehr geprüft werden**, den Anwendungsbereich des § 305a BGB auf sämtlichen öffentlich bekanntgemachten Tarifen des SPNV und des ÖPNV auszuweiten**. Dies würde die Rechtssicherheit erhöhen und gleichzeitig den administrativen Aufwand für Verkehrsunternehmen reduzieren.

5. Zu Art. 9 des Verordnungsentwurfs – Änderung des § 33 EBO (Auswirkungen auf Schmalspurbahnen)

Auch wenn Schmalspurbahnen nicht im Mittelpunkt der Betrachtung des BSN stehen, weisen einzelne betroffene Mitgliedsorganisationen darauf hin, dass die vorgesehene Änderung des § 33 EBO erhebliche Auswirkungen auf Schmalspurbahnen haben kann, die im Auftrag der Aufgabenträger Verkehrsleistungen erbringen.

Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass § 33 EBO über § 33 ESBO auch auf Schmalspurbahnen Anwendung findet. Damit entfaltet die geplante Regelung Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen, deren Verkehrsleistungen im SPNV unter anderem auch mit Dampflokomotiven erbracht werden.

Die betroffenen Unternehmen haben nach Mitteilung der betroffenen Aufgabenträger erhebliche Bedenken, dass durch die vorgesehenen Änderungen bewährte und hochspezialisierte Sachkunde für die Prüfung von Dampfkesselanlagen verloren gehen könnte. Der Betrieb von Dampflokomotiven stellt aufgrund der besonderen technischen Anforderungen und sicherheitsrelevanten Aspekte einen Sonderfall dar, der spezielles Fachwissen voraussetzt. Es sollte daher sichergestellt werden, dass vorhandene Sachverständigenkompetenz weiterhin genutzt werden kann und keine Sicherheitsrisiken oder faktischen Betriebshemmnisse für historische Schmalspurbahnen entstehen.

Der BSN regt daher an, die Auswirkungen der Neuregelung auf Schmalspurbahnen nochmals gesondert zu prüfen. Mindesten sollte eine Übergangsregelung geschaffen werden, die bereits anerkannte Sachverständige sowie Personen, die sich derzeit in einer entsprechenden Qualifizierung befinden, angemessen berücksichtigt. Dies würde den Fortbestand des vorhandenen Fachwissens sichern und gleichzeitig einen reibungslosen Übergang auf das neue Regelungssystem ermöglichen.

6. Anregung zur Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV)

Zu den Empfehlungen der BKS zählt auch die **Vereinfachung der Verfahren zur Inbetriebnahme von Infrastruktur und Schienenfahrzeugen**.

Zur Umsetzung könnte der vorliegende Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich um einen Artikel zur Änderung der EIGV ergänzt werden oder zeitnah eine Änderung der EIGV erfolgen. Insoweit schließen wir uns der Anregung der Deutschen Bahn AG aus ihrer Stellungnahme zum Referentenentwurf an.

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur gemäß EIGV bestehen im Rahmen der bauaufsichtlichen Verfahren dabei besonders folgende Anpassungserfordernisse, die entsprechend der prognostizierten Wirkung für die Erleichterung der Verwaltungsverfahren (Beschleunigung der Planung, Realisierung und Inbetriebnahme von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen) geordnet aufgezählt werden:

1. **Stichtagsregelung**, mit der Festlegung bis wann Änderungen des technischen Regelwerks im Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren Berücksichtigung finden (sog. Frozen Standard). In Vorhaben, die bereits ein fortgeschrittenes Entwicklungsstadium (z.B. Planfeststellung oder Plangenehmigung nach § 18 AEG) erreicht haben, sollten keine späteren Änderungen des technischen Regelwerks angewendet werden müssen, es sei denn, sie dienen der Gefahrenabwehr.

2. **Überarbeitung der Anlagen 4 und 5 EIGV** mit dem Ziel, die Anzahl der und den Aufwand für Genehmigungs- und Anzeigeverfahren erheblich zu verringern. In diesem Zuge sollte auch die Digitalisierung der erforderlichen Verwaltungsverfahren mit eindeutigen Regelungen und Verpflichtungen weiter vorangetrieben werden.

3. **Nachweisführung bei nicht-genehmigungspflichtigen Maßnahmen vereinfachen**; hier geht es insbesondere darum, Doppelprüfungen durch europäische und nationale Vorgaben aufzulösen. Die formalen Nachweise der TSI-Konformität durch benannte Stellen sollten für diese Maßnahmen entfallen.

4. **Verschlankung der Zulassungsverfahren für sicherungs- und elektrotechnische Systeme** im Rahmen der Genehmigung zum Inverkehrbringen /GIuV) nach § 27 sollte die Voraussetzung der Mehrfachanwendung, sowie die Sieben-Jahres-Befristung entfallen. Beide Regelungen verursachen erheblichen prozessualen Aufwand ohne adäquaten sicherheitlichen Mehrwert.

5. **Begriffsdefinition „Übrige Eisenbahninfrastruktur“** schärfen und damit Widerspruch in aktueller EIGV (§ 2 und Anlage 2) auflösen.

7. Zusammenfassung

Der BSN unterstützt die Zielsetzung des Bürokratierückbaus im Verkehrsbereich ausdrücklich. Für die weitere Gesetzgebung empfiehlt der Verband jedoch folgende Anpassungen:

- Kein Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht nach § 12 AEG und Verzicht auf die Streichung des § 12a Abs. 2 AEG
- Übernahme der neuen Nutzenvermutung für Elektrifizierungsmaßnahmen auch in das GVFG und Erweiterung des Verzichts auf NKU auf Änderungen des Streckenlayouts zur Verbesserung der Betriebsqualität.
- Verzicht auf die Einschränkung des § 305a BGB beziehungsweise Ausweitung seines Anwendungsbereichs auf öffentlich bekanntgemachte Tarife des SPNV und ÖPNV.

- Prüfung der Auswirkungen der Änderungen des § 33 EBO auf Schmalspurbahnen sowie Schaffung geeigneter Übergangsregelungen zur Sicherung vorhandener Sachverständigenkompetenz.
- Anregung zur Änderung der EIGV zur Zulassungsvereinfachung.

Mit diesen Änderungen könnte das Ziel eines wirksamen Bürokratieabbaus erreicht werden, ohne bewährte Aufsichts-, Verbraucher- und Qualitätsstandards sowie die Rechtssicherheit im SPNV zu beeinträchtigen.

[redacted]