Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

(Stand des Entwurfes: 18.05.2026)

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V. begrüßt die Bemühungen der Bundesregierung zum Bürokratieabbau. Dort wo keine Verschlechterung von Umwelt- oder Klimastandards und der für deren Einhaltung erforderlichen zivilgesellschaftlichen Beteiligungsmöglichkeiten zu befürchten sind, ist der Abbau unnötiger Bürokratie zu begrüßen.

Die Herausforderung besteht daher darin, Verwaltungsprozesse effizienter zu gestalten, ohne die erreichten Fortschritte beim Schutz natürlicher Lebensgrundlagen zu gefährden.

Genehmigungsverfahren können beschleunigt werden, ohne den Umwelt- und Klimaschutz zu schwächen. Häufig entstehen Verzögerungen nicht durch die Schutzvorschriften, sondern durch Personalmangel, unklare Zuständigkeiten oder mangelnde Koordination zwischen Behörden. Eine bessere personelle Ausstattung, verbindliche Fristen und standardisierte Verfahren können dazu beitragen, Projekte schneller zu bearbeiten.

Ein weiterer wichtiger Schritt besteht darin, Vorschriften verständlicher und übersichtlicher zu gestalten. Im Laufe der Zeit entstehen oft komplexe Regelwerke mit zahlreichen Ausnahmen und Sonderbestimmungen. Eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften kann die Anwendung erleichtern und den Verwaltungsaufwand reduzieren. Dabei sollten jedoch die Schutzstandards unverändert bleiben. Entscheidend ist nicht die Anzahl der Regeln, sondern ihre Wirksamkeit und Verständlichkeit.

Schließlich sollte Bürokratieabbau als Modernisierung des Staates verstanden werden und nicht als Abbau von Schutzstandards. Klima- und Naturschutz sichern langfristig die Lebensqualität, die wirtschaftliche Stabilität und die Gesundheit der Bevölkerung. Effizientere Verfahren, bessere Digitalisierung, klare Zuständigkeiten und verständliche Regelungen können dazu beitragen, Verwaltung und Wirtschaft zu entlasten. So lässt sich Bürokratie abbauen, ohne die notwendigen Maßnahmen zum Schutz von Klima, Natur und zukünftigen Generationen zu gefährden.

Zu den Vorschlägen im Einzelnen

Artikel 3 Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert: § 8 Absatz 1 Satz 2 wird gestrichen.

Der BUND lehnt die Streichung des Zustimmungsvorbehaltes der für Verkehr und Haushalt zuständigen Ausschüsse des Bundestages zum Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH des Bundes, § 8 Absatz 1 Satz 2, ab. Insbesondere in Kombination mit dem kürzlich bekanntgewordenen Gesetzentwurf des Bundesverkehrsministeriums zur Finanzierung des Fernstraßenbaus (Bundesfernstraßenfinanzierungsänderungsgesetz kurz InfrGFinÄndG), besteht die Gefahr, dass Entscheidungen über Planung und Bau neuer Abschnitte von Autobahnen und Bundesstraßen zukünftig am Bundestag vorbei geschehen. Verkehrsplanung und Straßenbau gehört in die lenkende Hand des Staates und nicht in die eines Privatunternehmens. Es ist falsch, dass Finanzierungsplanungen der Fernstraßen zukünftig von der Autobahn GmbH und nicht mehr vom Bundesverkehrsministerium durchgeführt werden sollen. Durch eine solche Verschiebung in den privatrechtlichen Bereich würden die Planungen staatlicher Kontrolle entzogen. Eine wirksame Priorisierung muss unter anderem nach Klima- und Naturschutzkriterien durch staatliche Institutionen erfolgen.

Artikel 4 Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 47) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 8 Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:
„(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Der Nahverkehrsplan hat zudem die Belange der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs Barrierefreiheit gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erreichen. Kann dieses Ziel im Einzelfall aus topografischen, technischen oder rechtlichen Gründen nicht oder nur mit einem unangemessenen hohen wirtschaftlichen Aufwand erreicht werden, so hat der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan die Gründe hierfür konkret zu benennen und ausführlich darzulegen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“

Der BUND zeigt sich verwundert, dass die Streichung des Ziels der ‘vollständigen Barrierefreiheit‘ im ÖPNV vom Bundesverkehrsministerium offenbar als positive Maßnahme zum Bürokratieabbau angesehen wird. Wir erwarten, dass die Bundesregierung hier die Rückmeldungen und Stellungnahmen von Sozial- und Wohlfahrtsverbänden vor Verabschiedung des Gesetzes vollumfänglich berücksichtigt.

§ 21 Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:
„(5) § 21 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).“

Der BUND lehnt die Abschaffung der Betriebspflicht für den Personenfernverkehr ab.

Artikel 9 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert: § 3 wird wie folgt geändert:

1. Nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1a eingefügt:
„(1a) Maßnahmen zur Elektrifizierung im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 sind solche zur Herstellung der Nutzbarkeit der Infrastruktur mit elektrischen Antrieben durch den Bau von Oberleitungen oder den Bau von Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken.“

2. In Absatz 3 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.
3. Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:
   „(4) Der volkswirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen für Maßnahmen die der Elektrifizierung oder der Nutzbarmachung für alternative Antriebe gemäß Absatz 1a dienen, ist aus Klimaschutzgründen gegeben, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen“

Aus Sicht des BUND ist die zügige und vollständige Elektrifizierung des Schienennetzes ein unverzichtbarer Schritt für Klimaschutz im Verkehrsbereich und deshalb absolut notwendig. So ist der Verzicht auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung für Vorhaben zur Elektrifizierung ein richtiger Schritt, um diese Ziele zu erreichen. Neben dieser lange überfälligen Vereinfachung, die auch im Koalitionsvertrag festgehalten wurde, braucht es aber auch politischen Willen und finanzielle Mittel, um die Elektrifizierung voranzubringen. Die ebenfalls im Koalitionsvertrag festgeschriebene Finanzierung der Elektrifizierung aus dem Klima- und Transformationsfonds bleibt bisher aber leider aus. Mit dem oben genannten Verzicht ist somit nur ein erster Schritt zur Elektrifizierung des Schienennetzes gemacht.

Artikel 13 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 29. März 2026 (BGBl. I S. 2026 I Nr. 84) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:
[In § 3 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Barrierefreiheit“ die Wörter „gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes“ eingefügt.

Der BUND erwartet die Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Wie schon bei Artikel 4 erwarten wir, dass die Bundesregierung hier die Rückmeldungen und Stellungnahmen von Sozial- und Wohlfahrtsverbänden vor Verabschiedung des Gesetzes vollumfänglich berücksichtigt.

04. Juni 2026

Lobbyregisternummer: R002287

Kontakt: Jens Hilgenberg, Leiter Verkehrspolitik, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) Kaiserin-Augusta-Allee 5 10553 Berlin E-Mail: jens.hilgenberg@bund.net