Stellungnahme zu den Entwürfen des Bundesministeriums für Verkehr zu einem Gesetz für Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Berlin, 05.06.2026

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit rund 240.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung für Radfahrende in Deutschland und weltweit. Zusammen mit seiner Jugendorganisation Junger ADFC setzt er sich für sichere, komfortable Radwege und fahrradfreundliche Rahmenbedingungen als Basis einer nachhaltigen und gesunden Mobilität ein. Der ADFC ist bekannt für Auszeichnungen wie „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ und Bett+Bike, zertifiziert touristische Qualitätsradrouten und stärkt mit Trainings und Aktionen – etwa zu sicheren Schulwegen – die Verkehrssicherheit von Menschen jeden Alters.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr für ein Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich und zum Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr für eine Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich.

Wir begrüßen und unterstützen das Anliegen der Bundesregierung, Bürokratie im Verkehrsbereich spürbar abzubauen. Verwaltungsverfahren effizienter zu gestalten, Ressourcen in den Behörden freizusetzen und Leistungen für Bürger*innen sowie Vorhabenträger verlässlicher und schneller verfügbar zu machen, ist eine zentrale Herausforderung unserer Zeit. Entscheidend ist aus unserer Sicht, dass der Abbau von unnötigen Formalien mit klaren, praxistauglichen Regeln einhergeht und so die Handlungsfähigkeit der öffentlichen Verwaltung stärkt – bei zugleich hoher Transparenz und Rechtssicherheit.

Allgemeine Bewertung

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) lehnt die vorgesehene Streichung der Regelung zu Fahrradbeförderungsplänen ab. Die Regelung sollte beibehalten werden.

Zwar bestehen auf europäischer Ebene bereits Vorgaben zur Fahrradmitnahme im Eisenbahnverkehr. Die nationale Regelung zu Fahrradbeförderungsplänen erfüllt jedoch eine eigenständige Funktion. sie macht europarechtlichen Mindestanforderungen verbindlich, schafft Transparenz und gewährleistet die Beteiligung von Fahrgast- und Fahrradverbänden.

Die Fahrradbeförderungspläne sind kein theoretisches oder noch nicht umgesetztes Instrument. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die gesetzlichen Anforderungen bereits aufgegriffen und entsprechende Prozesse etabliert: Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat einen Leitfaden zur Erstellung von Fahrradbeförderungsplänen veröffentlicht, die Deutsche Bahn AG und zahlreiche weitere Eisenbahnunternehmen haben entsprechende Pläne erstellt und öffentlich konsultiert. Die Regelung befindet sich damit bereits in der praktischen Anwendung.

Vor diesem Hintergrund ist nicht ersichtlich, welchen konkreten Mehrwert die vorgeschlagene Streichung entfalten würde. Die erst 2023 eingeführte Pflicht zur Erstellung von Fahrradbeförderungsplänen wurde bereits von zahlreichen Eisenbahnunternehmen umgesetzt. Der größte bürokratische Aufwand ist damit schon erbracht worden.

Besonders kritisch sehen wir den Wegfall Beteiligung von Fahrgast- und Fahrradverbänden. Die Fahrradbeförderungspläne schaffen einen verbindlichen Rahmen, in dem Erfahrungen und Bedarfe der Nutzenden frühzeitig in die Planung einbezogen werden können. Ohne eine entsprechende Verpflichtung wäre die Beteiligung künftig von der freiwilligen Bereitschaft einzelner Unternehmen abhängig. Damit würde ein einheitlicher Standard für Mitwirkung und Dialog entfallen und ein intransparenter Flickenteppich entstehen.

Darüber hinaus leisten die Fahrradbeförderungspläne einen wichtigen Beitrag zur Nachvollziehbarkeit der Angebotsentwicklung. Sie ermöglichen es, bestehende Kapazitäten, erkannte Herausforderungen und geplante Verbesserungsmaßnahmen transparent darzustellen. Dies erleichtert nicht nur die öffentliche Diskussion, sondern auch die fachliche Begleitung durch Verbände, Aufgabenträger und politische Entscheidungsträger.

Eine Abschaffung zu diesem Zeitpunkt würde zudem eine belastbare Bewertung der praktischen Wirkung des Instruments erschweren, bevor überhaupt ausreichende Erfahrungen mit seiner Anwendung vorliegen.

Die Streichung würde zwar nicht die europäischen Mindeststandards beseitigen. Ohne Verbindlichkeit wären aber die Möglichkeiten von Fahrgästen, Fahrradverbänden und Fahrgastverbänden geschwächt, die Entwicklung der Fahrradmitnahme im Schienenverkehr nachvollziehbar zu begleiten und konstruktiv mitzugestalten.

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

<u>Zu Artikel 6 Nummer 2 des Entwurfs für ein Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich:</u>

In seiner derzeit gültigen Fassung verpflichtet § 10 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) Eisenbahnverkehrsunternehmen dazu, Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern nach Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2021/782 aufzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.

Artikel 6 Nummer 2 des Entwurfs sieht vor, diese Pflicht ersatzlos zu streichen. Die Entwurfsbegründung führt dazu auf, im Wege des Bürokratieabbaus sei auf die durch das EU-Recht eröffnete Möglichkeit der verpflichtenden Aufstellung und durchgängigen Aktualisierung von Plänen für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern zu verzichten, da Artikel 6 VO (EU) 2021/782 bereits unmittelbare Vorgaben zur Fahrradmitnahme enthalte.

Wir empfehlen die Vorschrift nicht zu streichen und § 10 Abs. 2 AEG in seiner derzeit gültigen Fassung beizubehalten. Die Fahrradbeförderungspläne halten Eisenbahnunternehmen zu einer strategischen und planerischen Auseinandersetzung mit der Fahrradbeförderung an, etwa bei der Anschaffung und Ausstattung neuer Fahrzeuge. Das stellt bereits an sich einen Mehrwert gegenüber der bloßen Einhaltung von gesetzlichen Quoten und vertraglichen Vereinbarungen dar. Ein Wegfall der Verpflichtung würde aller Voraussicht nach zumindest mittel- und langfristig zu schlechteren Bedingungen für die Fahrradmitnahme in der Bahn führen.

Da die Pläne von den Unternehmen online veröffentlicht werden, bieten sie für die Öffentlichkeit und Interessenvertreter die Möglichkeit, diese strategischen Überlegungen transparent nachzuvollziehen, zu überprüfen und bei Aktualisierungen sogar aktiv mitzuwirken.[1] Die Öffentlichkeit kann damit die Eisenbahnunternehmen auch an Ihren eigenen strategischen Überlegungen messen.

Insgesamt stehen die Nachteile der geplanten Streichung in keinem angemessenen Verhältnis zu dem erwartbar überschaubaren Bürokratieabbau.

Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)

Bundesgeschäftsstelle

Zimmerstr. 26/27

10969 Berlin

E-Mail: verkehrspolitik@adfc.de

.

[1] Vgl. dazu auch die Begründung des Gesetzesentwurfs, BT-Drs.: 20/7146, S.13.