Stellungnahme der Deutschen Bahn AG

zum Gesetz und zur Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Berlin, 5. Juni 2026

Lobbyregisternummer R001662

Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Gesetz und zur Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

1. Zusammenfassung

Die Deutsche Bahn (DB) dankt für die eingeräumte Möglichkeit, sich zu den beiden vorliegenden Gesetzentwürfen zu äußern. Es ist sehr zu begrüßen, dass mit den vorliegenden beiden Entwürfen weitere Maßnahmen zum Bürokratierückbau im Bereich der Schiene umgesetzt werden. Dadurch werden die Regelungen des Entwurfs für ein Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG), der u. a. auf den Bürokratierückbau im Bereich der planrechtlichen Verfahren für die Schieneninfrastruktur ausgerichtet ist, sinnvoll ergänzt.

Die vorliegenden Gesetzgebungsentwürfe enthalten schließlich mehrere Regelungen, die die Verkehrsunternehmen der DB entlasten. Positiv hervorzuheben sind insbesondere Vereinfachungen bei der Trassenanmeldung für den Schienengüterverkehr.

Zu deutlichen Mehrbelastungen für die im Schienenverkehr tätigen Unternehmen – sowohl durch eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit, wie auch durch deutliche Mehrkosten – führt hingegen der Verordnungsentwurf. Dieser enthält eine Regelung, die die Fahrzeuginstandhaltung erheblich erschweren würde. Von diesen sehr kritischen Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zum Thema Prüfsachverständige sollte daher abgesehen werden.

Der Bereich Schieneninfrastruktur wird durch die Entwürfe hingegen ausnahmslos entlastet. Hervorzuheben sind hier insbesondere die technologieoffene Gestaltung der Informationspflicht an Personenbahnhöfen und der Verzicht auf Nutzen-Kosten-Untersuchung bei Elektrifizierungsmaßnahmen im Bedarfsplan. Um auch den Einsatz von alternativen Antrieben im Schienenpersonennahverkehr und die Errichtung hierzu notwendiger Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, sollte diese Regelung jedoch durch dieses Gesetz auf das GVFG erweitert werden.

Generell sollten beide Entwürfe genutzt werden, um weitere Vorschläge der DB zum Bürokratieabbau umzusetzen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf bislang nicht berücksichtigte Vorschläge hinzuweisen, die im Rahmen der ersten Verbändebeteiligung zum vorliegenden Gesetzentwurf im Januar dem BMV übermittelt wurden. Ebenfalls hinzuweisen ist auf die Stellungnahmen aus den Verbändeanhörungen des letzten Jahres zum InfZuG und zum GVFG, die umfassende Vorschläge zum Bürokratierückabbau enthalten. Diese sollten zeitnah umgesetzt werden – möglichst in den jeweils weiterhin laufenden Gesetzgebungsverfahren zum InfZuG und zum GVFG.

Zahlreiche noch offene Vorschläge zum Bürokratierückbau, welche die DB dem BMV für die beiden vorliegenden Gesetzesentwürfe im Januar übermittelt hatte, betreffen die auch nach Einschätzung der BKS zu bürokratischen und zu zeitintensiven Verfahren zur Inbetriebnahme von Infrastruktur und Fahrzeugen. Dieses betrifft speziell die Leit- und Sicherungstechnik und daher auch die laufenden Korridorsanierungen. Bereits 2024 hatte die DB dem BMV hierzu einen Vorschlag für die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) übermittelt.

Leider berücksichtigen die beiden Entwürfe diese Vorschläge, die neben der EIGV auch das AEG und die Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV) betreffen, nicht. Sowohl der vorliegende Gesetzentwurf, wie auch der vorliegende Verordnungsentwurf sollten daher hierzu umfassend ergänzt werden. Bezogen auf die EIGV und soweit es zeitnah beginnt, könnte alternativ auch ein paralleles Gesetzgebungsverfahren erfolgen.

2. Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG)

2.1 Artikel 1 Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB)

Die DB begrüßt grundsätzlich den **Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht in Art. 6 Nr. 3 BRBG-Entwurf**, da dieser den bürokratischen Aufwand für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Tariforganisationen und Genehmigungsbehörden reduziert. Die damit korrespondierende Änderung **in Artikel 1 BRBG-Entwurf (Änderung des § 305a Nr. 1 BGB)** lehnt die DB in dieser Form jedoch ab, da der Wegfall der erleichterten Einbeziehung der Eisenbahntarife in die Beförderungsbedingungen dem angestrebten Ziel einer Entbürokratisierung diametral entgegensteht. Die Änderung führt vielmehr zu unverhältnismäßigen finanziellen und organisatorischen Belastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Länder als Träger der Daseinsvorsorge für die bestellten Nahverkehre und deren Vertrieb, zu erheblicher Rechtsunsicherheit und letztlich zu Nachteilen für die Fahrgäste.

Eine aus der Abschaffung der Tarifgenehmigungspflicht korrespondierende Änderung des § 305a Nr. 1 BGB sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

„Auch ohne Einhaltung der in § 305 Abs. 2 Nr. 1 und 2 bezeichneten Erfordernisse werden einbezogen~~, wenn die andere Vertragspartei mit ihrer Geltung einverstanden ist~~,

1. die ~~mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen~~ **entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bekanntgemachten** Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen und die nach Maßgabe des Personenbeförderungsgesetzes genehmigten Beförderungsbedingungen der Straßenbahnen, Obusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr in den Beförderungsvertrag, […]“

Eine zur Abschaffung der Tarifgenehmigungspflicht korrespondierende Anpassung des § 305a Nr. 1 BGB entspricht auch der Empfehlung des Bundesrates in seiner **Stellungnahme zum Entwurf eines Infrastrukturzukunftsgesetz (Drs. 780/25 (B)).**

Es ist nicht nachvollziehbar, dass in § 305a Nr. 1 BGB die Regelungen über eine erleichterte Einbeziehung der Eisenbahntarife in den Beförderungsvertrag entfallen sollen. Denn entscheidend für die erleichterte Einbeziehung ist nicht deren vorgängige Genehmigung, sondern ihre Veröffentlichung. Dies ergibt sich bereits aus dem Entwurf des AGB-Gesetzes und der Begründung hierzu (Bundestagsdrucksache 7/3919 vom 6. August 1975). Die Pflicht zur Veröffentlichung der Tarife soll nach § 12 Abs. 3 neu AEG – derzeit noch § 12 (6) – auch künftig fortbestehen. Ergänzend kommt die Veröffentlichungspflicht nach Nr. 4.4. der neuen Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission vom 6. Februar 2026 (TSI TEL) hinzu. Deren Verhältnis zu § 12 Abs. 3 AEG ist noch ungeklärt. Sie macht möglicherweise die Regelung nach § 12 Abs.3 AEG künftig obsolet. Die oben vorgeschlagene allgemeine Formulierung trägt daher der dynamischen Entwicklung der deutschen und europäischen Rechtsvorschriften zur Veröffentlichung der Eisenbahntarife Rechnung.

Der Eisenbahnverkehr ist als Massenverkehr mit seinen umfangreichen Tarifsystemen strukturell nicht mit typischen Einzelvertragskonstellationen vergleichbar. Eine spezialgesetzliche Regelung in § 305a BGB, die die erleichterte Einbeziehung von Tarifen in die Beförderungsbedingungen ausdrücklich vorsieht, trägt diesem Sektor-Spezifikum Rechnung und stellt eine klare,

praxistaugliche Rechtsgrundlage her. Dies stärkt die Rechtssicherheit sowohl für Unternehmen als auch für Fahrgäste.

Die sich durch die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Änderung ergebende Pflicht, den Kunden vor Vertragsschluss in zumutbarer Weise auf Tarif- und Beförderungsbedingungen hinzuweisen und ihm deren Kenntnisnahme zu ermöglichen, ist in allen Vertriebskanälen nicht mit vertretbarem Aufwand erfüllbar. Tarif- und Bedingungswerke umfassen mehrere hundert Seiten, die regelmäßig aktualisiert und ausgetauscht werden müssen. Auf der Website www.bahn.de/agb finden sich z. B. über 80 Dokumente bzw. Verlinkungen zu weiteren Dokumenten zu den AGB und über die DB erhältliche Tarife, z. B. von Verkehrsverbünden. Die Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen der ordnungsgemäßen Einbeziehung erfüllt sind, läge vollständig beim EVU. Ohne eine spezialgesetzliche Erleichterung droht im Streitfall regelmäßig die Annahme der Nicht-Einbeziehung der Tarife.

Die physische Vorhaltung aller Tarif- und Bedingungswerke, ggf. in digitaler Form, z. B. als Tablet, in allen Reisezentren, Agenturen und sonstigen Verkaufsstellen ist – unabhängig von hohen Anschaffungs- und Betriebskosten – praktisch nicht umsetzbar. Viele der ca. 3.000 DB Agenturen sind kleine Convenience-Stores, die den Fahrkartenverkauf nur im Nebenvertrieb ausführen. Die Umsetzung strengerer Einbeziehungsanforderungen birgt das Risiko, dass insbesondere kleinere Vertriebspartner die Zusammenarbeit aus wirtschaftlichen Gründen beenden. Dies würde zu einem Rückzug von personenbedienten Verkaufsstellen führen, welche nach wie vor für ältere oder digital weniger affine Personen wichtig sind.

Selbst die Zugbegleiter in den DB Fernverkehrszügen müssten eine rechtlich sichere und barrierefreie Alternative bereithalten, da es nach wie vor für mobilitätseingeschränkte Reisende möglich ist, an Bord eine Fahrkarte zu erwerben. Die Erläuterung der Beförderungsbedingungen und Einholung der Einwilligung an Bord eines DB Fernverkehrszugs stellt eine zeitlich unverhältnismäßige Belastung für die Zugbegleiter dar und könnte zu unangenehmen Situationen für Personal und Fahrgast führen. Der Nahverkehr wäre davon noch in stärkerem Maße betroffen. In vielen Regionen ist der Verkauf von Fahrkarten an Bord der Züge Bestandteil der Verkehrsverträge. Die große Anzahl der im SPNV an Bord angebotenen Tarife müssten die Kundenbetreuer:innen beim Fahrkartenverkauf zur Einsicht bereithalten. Das ist nicht praktikabel.

Auch die Möglichkeiten zur Bereitstellung von Dokumenten am Automaten sind nicht kundengerecht. Softwareaktualisierungen erfordern lange Vorlaufzeiten, so dass die Aktualität der Dokumente beim Kauf nicht gewährleistet werden könnte. Für die grundsätzliche Hard- und Softwareanpassung der Automaten wird im Gesetz keine Übergangsfrist vorgesehen. Im Zuge des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes erlaubt das Gesetz eine 10- bzw. 15-jährige Übergangsfrist für den Austausch von Bestandsautomaten. Inwiefern dieser Übergangsschutz mit dem Erfordernis eines durch die Änderung des § 305a Nr. 1 BGB notwendigen sofortigen Automatentausch im rechtlichen Einklang steht und wirtschaftlich nachhaltig ist, erscheint fraglich. Allein der sofortige Hard- und Software-Austausch der rund 2.500 DB-Automaten würde Kosten in Höhe von mindestens 65 Mio. Euro verursachen, mehrere Jahre in Anspruch nehmen und die öffentliche Hand belasten.

Denn im Nahverkehr sind die Bundesländer bzw. von ihnen benannte Aufgabenträger für die Bestellung des Vertriebs zuständig. Die Kosten, die den EVU oder Vertriebsdienstleistern durch das physische Zurverfügungstellen der Beförderungsbedingungen und Einholung der Bestätigung des Kunden entstünden, würden in den Leistungskatalog von den Unternehmen eingepreist werden. Die Kosten des Nahverkehrs würden damit für die Bundesländer steigen, zusätzlich zu den ohnehin steigenden Betriebskosten.

Es stellt sich ferner die Frage, wie das Rechtsverhältnis von Verbundprodukten, also von Schienenpersonenverkehrs-Tarifen nach AEG und ÖPNV-Tarifen nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist, wenn für erstere die erleichterte Einbeziehung in die Beförderungsbedingungen zukünftig entfallen sollte, für Tarife nach dem PBefG aber weiterhin besteht. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Kunden beim Kauf einer Fahrkarte am S-Bahn-Automaten ihre aktive Einwilligung zu den Beförderungsbedingungen geben müssen, am U-Bahn-Automaten am Bahnsteig darunter aber nicht.

2.2 Artikel 6 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

Berücksichtigung der DB-Stellungnahme zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Die DB hat im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum InfZuG weitere Vorschläge im Bereich der planungsrechtlichen Verfahren vorlegt, die alle auch zu einem deutlichen Bürokratieabbau und dabei auch zur Entlastung der Behörden beitragen. Soweit diese nicht im Rahmen der derzeit laufenden Bundestagsberatungen zum InfZuG umgesetzt werden, sollten diese im BRBG umgesetzt werden.

Eine Umsetzung im InfZuG ist dabei jedoch deshalb vorzuziehen, da dieses dann auch die Möglichkeit eines weiteren Bürokratieabbaus auf Ebene von Verordnungen und Verwaltungsvorschriften bietet. Diese betrifft hinsichtlich der notwendigen Vereinfachung der Inbetriebnahmeverfahren insbesondere den Änderungsbedarf am § 4 b AEG. Eine rasche Änderung dieser Regelung ist notwendig, um dann auch die EPSV entsprechend ändern zu können. Erst mit Inkraftreten der Änderung der EPSV würde es zur deutlichen Vereinfachung der Inbetriebnahmeverfahren kommen. Um diese nicht unnötig zu verzögern, sollte diese Änderung des § 4 b AEG bereits im Rahmen des InfZuG umgesetzt werden.

Die EPSV gestattet derzeit keine firmenbezogenen EBA-Anerkennungen von Sachverständigenorganisationen. Eine entsprechende Ergänzung der EPSV bedarf jedoch auch der Ergänzung des die PSV betreffenden § 4 b AEG durch einen neuen Absatz 3:

„Die Regelungen in Absatz 1 und 2 gelten entsprechend, wenn im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Länder Prüforganisationen tätig sein sollen."

Als Folgeänderung wäre in § 26 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1f AEG nach der Angabe *"Prüfsachverständigen"* zu ergänzen: *"und Prüforganisationen"*.

Klarstellung: Übergangs- oder Stichtagsregelungen in der EIGV (Inbetriebnahmeverfahren) zweifelsfrei ermöglichen

Darüber hinaus sollte § 4 Abs. 1 S. 1 AEG so formuliert sein, dass Übergangs- und Stichtagsregelungen in der EIGV o. a. zweifelsfrei zulässig sind.

Das ist nach unserer Auffassung zwar bereits jetzt der Fall. Denn § 4 Abs. 1 S. 1 AEG nimmt die *„Anforderungen der öffentlichen Sicherheit (…) zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme"* in Bezug. Es gelten also die *„Anforderungen der öffentlichen Sicherheit"*. Wenn diese *„Anforderungen"* im Rahmen der EIGV eine Stichtagsregelung enthalten, dann ist diese Stichtagsregelung Bestandteil der in Bezug genommenen *„Anforderungen"*. Im Zeitpunkt der IBN geltende *„Anforderungen"*, die eine Stichtagsregelung enthalten, sind dann die Anforderungen, auf die sich § 4 Abs. 1 S. 1 AEG bezieht.

Allerdings scheint dieses Verständnis nicht einhellig zu sein. Zweifel wirft offensichtlich der *„Zeitpunkt der Inbetriebnahme"* in § 4 Abs. 1 S. 1 AEG auf. Würden diese drei Wörter gestrichen, könnten nach einhelliger Auffassung Übergangs- oder Stichtagsregelungen in der EIGV

vorgesehen werden. Dies ist dringend erforderlich. Denn ohne Übergangs- oder Stichtagsregelungen verzögern zusätzliche und zeitaufwendige Nachweise nach der Bauausführung die Inbetriebnahmen weiter. Daher sollte § 4 Abs. 1 AEG wie folgt gefasst werden:

„§ 4 (1) Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit *1. an den Bau ~~zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme~~ ~~oder~~ zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens und* *2. an den Betrieb* *genügen.*

Vorschlag zur Umsetzung der Informationspflicht über gültige Fahrpläne (Art. 6 Abs. 4)

Die DB begrüßt die Änderung in Art. 6 Nr. 4 im Gesetzentwurf (Änderung des bestehenden § 12a Abs. 3 AEG). Die dort geregelte Pflicht der Betreiber, gemeinsame Fahrpläne auszuhängen wird damit technologieoffen ausgestaltet und an die digitalisierte Bereitstellung von Fahrgastinformationen angepasst.

Um die Regelung offen für künftige technologische Neuerungen und Entwicklungen zu gestalten und damit Flexibilität sowohl im Sinne der Betreiber als auch der Reisenden zu ermöglichen, sollte folgende Ergänzung des im Gesetzentwurf neu formulierten § 12a Abs. 2 AEG erfolgen:

§ 12a wird wie folgt geändert: a) Absatz 2 wird gestrichen b) Absatz 3 wird zu Absatz 2 und nach Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt: *„Der Aushang der Fahrpläne nach Satz 2 kann entweder in Papierform oder mittels eines elektronischen Informations- und Kommunikationssystems an der Zugangsstelle öffentlich zugänglich erfolgen;* ***alternativ durch maschinenlesbaren Verweis auf ein digitales Informationssystem oder sonstige Möglichkeiten zum digitalen Abruf von Fahrplaninformationen.***

Der Formulierungsvorschlag stellt klar, dass der Aushang nicht nur in Papierform oder über ein elektronisches Informations- und Kommunikationssystem erfolgen kann, sondern auch durch die Bereitstellung elektronischer Zugangsmöglichkeiten. Damit wird insbesondere ermöglicht, Fahrplaninformationen über QR-Codes oder vergleichbare Zugangsverweise öffentlich zugänglich zu machen und auf aktuelle, insbesondere echtzeitbasierte Informationen zu verweisen, ohne dass hierfür zwingend ein elektronisches Gerät vor Ort betrieben werden muss.

Dabei trägt die Regelung auf ressourcen- und kostenschonende Form den tatsächlichen Nutzungsgewohnheiten der Reisenden Rechnung. Nach Daten des Statistischen Bundesamtes verfügen über 95 % der privaten Haushalte in Deutschland über ein Smartphone (Tendenz stark steigend; 2018 noch 77,9 %) und sind damit grundsätzlich in der Lage, entsprechende digitale Informationsangebote abzurufen und zu nutzen.

Die Bereitstellung von Fahrgastinformationen über mobile Endgeräte der Reisenden ermöglicht diesen einen effektiven Zugang zu aktuellen und dynamischen Informationen. Gleichzeitig reduziert sie den enormen Aufwand für Druck, Aktualisierung und Wartung physischer Aushänge sowie die Errichtung und den Betrieb technischer Anlagen vor Ort.

2.3 Artikel 7 Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG)

Zum Bürokratieabbau im Bereich des ERegG hatte die DB im Januar deutlich weitergehende Vorschläge gemacht. Diese sollte noch berücksichtigt werden.

Die jährliche Marktuntersuchung Eisenbahnen der Bundesnetzagentur (BNetzA) ist teilweise zu detailliert und zu umfangreich. Auch der für verschiedene Markterhebungen der BNetzA für den Eisenbahnsektor erzeugte Aufwand ist tendenziell zu hoch bzw. im zeitlichen Verlauf gestiegen. Zu beiden Aspekten sollte jeweils § 17 ERegG angepasst werden.

Die §§ 13, 72 Nr. 3 ERegG enthalten eine umfassende Vorabprüfung durch die BNetzA für den Fall, dass der Zugang zu Serviceeinrichtungen abgelehnt werden soll. Art. 13 der VO (EU) 2017/2177 sieht demgemäß hingegen allein ein Beschwerderecht des von der Ablehnung betroffenen Zugangsberechtigten vor. § 13 ERegG enthält letzteres zusätzlich zur Vorabprüfung.

Bei Beschlusskammerverfahren der BNetzA sollte eine Präklusion von Stellungnahmen erfolgen, die nicht zuvor bereits im Stellungnahmeverfahren nach § 77 Abs. 6 ERegG zu Änderungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) vorgebracht wurden.

Die Vorgabe des § 9 ERegG eines Geschäftsplans des Betreibers von Eisenbahnanlagen sollte sowohl strukturell, wie auch zur Vermeidung rechtlicher und redaktioneller Unklarheiten überarbeitet werden.

2.4 Artikel 9 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)

Verzicht auf Nutzen-Kosten-Untersuchung bei Elektrifizierungsmaßnahmen

Die vorgesehene Änderung des BSWAG zugunsten des Verzichts auf Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei Elektrifizierungsmaßnahmen im Bedarfsplan entspricht einer Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) und ist ausdrücklich zu begrüßen. Jedoch wäre die Entlastungswirkung dieser Regelung speziell für den derzeit durch die hohen Kraftstoffpreise stark belasteten SPNV deutlich höher, wenn sich diese Regelung auch auf den Aus- und Neubau der Infrastruktur für den SPNV erstrecken würde, die aus dem GVFG finanziert wird.

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).

Da sich der Anwendungsbereich des BSWAG grundsätzlich auch auf den DB-Anteil erstreckt, könnte diese Erweiterung sowohl durch eine Änderung des BSWAG wie auch im Rahmen des seit 2025 laufenden Verfahrens eines 4. Gesetzes zur Änderung des GVFG umgesetzt werden. Die DB hatte zudem im Rahmen der Verbändebeteiligung zu diesem Gesetz weitere Vorschläge zur Vereinfachung des GVFG vorgelegt, die zeitnah umgesetzt werden sollten.

Eine Umsetzung im Rahmen eine Novellierung der komplexen Standardisierten Bewertung zum GVFG, wie sie in der Begründung angekündigt wird, wäre hingegen nicht zeitnah zur Entlastung des SPNV umsetzbar. Sie würde auch nicht zur gleichen Rechtssicherheit führen, wie eine gesetzliche Regelung hierzu im BSWAG oder im GVFG.

Ferner sollte vor allem mit Blick auf den Einsatz von BEMU die Regelung technologieoffener gefasst werden. Der Gesetzentwurf formuliert den § 3 Abs. 1a BSWAG *„…durch den Bau von Oberleitungen oder den Bau von Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken.“* Eine kürzere sowie etwaige neue Technologien offenere und flexible Formulierung wäre hingegen: *„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“*.

Ggf. könnten auch neuen § 3 Abs. 1a und 4 BSWAG systematischer aufeinander abgestimmt werden. Abs. 1a definiert nur die Elektrifizierung und behandelt, ebenso wie Abs. 1 S. 2 nur Elektrifizierung. Abs. 4 geht darüber hinaus und verweist auf *„alternative Antriebe"* in Abs. 1a, die Abs. 1a aber gar nicht behandelt *(„Der (…) Nutzen für Maßnahmen die der Elektrifizierung oder der Nutzbarmachung für alternative Antriebe gemäß Absatz 1a dienen")*.

Zudem sollte der NKU-Verzicht auch auf Veränderungen an Streckenlayouts oder Streckenstandards zur deutlichen Erhöhung der Betriebsqualität ausgeweitet werden. Mit dem Verzicht auf Wirtschaftlichkeitsprüfungen auch für diese Maßnahmen würde vor allem im Rahmen der Korridorsanierungen ein zeitkritischer 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.

Ausweitung des überragenden öffentlichen Interesses

Das BRBG sollte auch genutzt werden, weitere Vorschläge für das BSWAG umzusetzen, die zu einer Vereinfachung der Verfahren führen würden. Soweit dieses nicht bereits im Rahmen der Bundestagsberatungen zum InfZuG umgesetzt wird, sollte entsprechend des Vorschlags aus der DB-Stellungnahme zum InfZuG die Regelung des § 1 Abs. 3 BSWAG zum überragenden öffentlichen Interesse ausgeweitet werden.

Verankerung des Deutschlandtaktes

Auch durch die engere Verzahnung bewährter Planungsinstrumente können Doppelprüfungen vermieden und hierüber ein deutlicher Beitrag zum Bürokratierückbau geleistet werden. Daher würde es zu einer Beschleunigung der Verfahren führen, wenn für das BSWAG der 2023 vorgelegte Vorschlag des Bundesrates zur Stärkung der gesetzlichen Verankerung des Deutschlandtaktes umgesetzt würde. Es handelt sich hierbei um den Änderungsantrag Nr. 12 des Bundesrates für den § 1 Abs. 2 BSWAG im Rahmen des Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundesratsdrucksache 198/23). Der Bundesrat hatte für diese Regelung vorgeschlagen, das Wort *„ist"* durch die Wörter *„sowie die verkehrlichen Ziele des Deutschlandtaktes sind"* zu ersetzen.

3. Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

3.1 Artikel 4 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Zu den Empfehlungen der BKS zählt auch eine Änderung des § 35 StVO hinsichtlich der Sonderrechte des durch die Konzernunternehmen der DB betriebenen Notfallmanagements.

Die Möglichkeit einer Inanspruchnahme von Sonderrechten gemäß § 35 Abs. 5a StVO sollte hierfür auf entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge des Notfallmanagements von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgeweitet werden. Die Fahrzeuge der DB InfraGO AG sind bereits heute mit blauem Blinklicht gemäß § 52 StVZO und Signalhorn gemäß § 55 StVZO ausgerüstet. Diese Ausrüstung ermöglicht jedoch lediglich die Inanspruchnahme von § 38 StVO.

Die Rettung von Menschenleben oder die Abwehr schwerer gesundheitlicher Schäden durch die zuständigen Stellen der Gefahrenabwehr sind erst dann möglich, wenn die Gefahren aus dem Bahnbetrieb durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bzw. Gefahren, die von Schienenfahrzeugen ausgehen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuvor abgewendet wurden und das möglichst schnelle Eintreffen am Ereignisort hierfür unverzichtbar ist.

Die Aufgaben des Notfallmanagements der Deutschen Bahn leiten sich aus § 4 Abs. 3 AEG ab. Die Eisenbahnunternehmen haben danach an den Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung, der so genannten nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr, mitzuwirken.

Brandbekämpfung, Hilfeleistung und Personenrettung fallen wiederum vollumfänglich in die Zuständigkeit der Gebietskörperschaften und deren Feuerwehren.

Maßnahmen des Notfallmanagements erfolgen somit im Zusammenhang mit Ereignissen, die einen Einsatz der Feuerwehr bzw. der Rettungsdienste erfordern. Die dabei erfolgende Unterstützung von Feuerwehr und Rettungsdienst durch das Notfallmanagement betrifft dabei auch die Notwendigkeit zur Erdung der Oberleitung.

Die Oberleitungsanlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen stehen unter Hochspannung. Die Annährung an bzw. die Unterschreitung eines definierten Schutzabstandes zu den unter Spannung stehenden Anlagen erfordert eine vorherige Ausschaltung und Bahnerdung der Oberleitung. Eine Bahnerdung dient der Beseitigung einer bahntypischen Gefahr und fällt in die Zuständigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Unternehmensintern wurde bei der DB diese Aufgabe den Mitarbeitenden in der Funktion des Notfallmanagers übertragen. Diese werden hierfür entsprechend geschult; das jeweils zur Verfügung stehende Unfallhilfsfahrzeug ist mit den erforderlichen Erdungs- und Kurzschließgeräten ausgerüstet.

Durch Änderung von § 35 StVO würde daher nicht nur die Rechtssicherheit bei der Anwendung der StVO und bei Einsatzfahrten des Notfallmanagers bzw. des Notdienstes erhöht, sondern insbesondere die Zahl der Ereignisse reduziert, in denen das Notfallmanagement erst nach den anderen Hilfsorganisationen eintrifft. Damit können Menschenrettungen früher folgen und es werden die bei Bahnerdungen bestehenden Risiken reduziert.

Die Empfehlung der BKS zugunsten einer Änderung von § 35 StVO kann alternativ auch durch eine Klarstellung in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO umgesetzt werden. Einen Formulierungsvorschlag hierzu hatte die DB im letzten Jahr im Rahmen der Verbändeanhörung zum Entwurf zur 12. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vorgelegt.

3.2 Artikel 8 Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV)

Über die vorgesehene Streichung des § 25 und die oben erläuterten Anpassungen in der EPSV zur Stärkung der Rolle der Prüforganisationen hinaus bedarf es zur notwendigen Vereinfachung der Inbetriebnahmeverfahren weiterer Änderungen an der EPSV.

Dies sind Anpassungen zur Plan- und Abnahmeprüfung an § 15 EPSV (persönliche Prüfung) und § 19 EPSV (Verantwortung für eingesetzte Mittel). So kann ermöglicht werden, das Prüfsachverständige ihre Bewertung auf qualifizierten Sekundärnachweisen z. B. von Herstellern, akkreditierten Prüflabore oder staatlich anerkannte Stellen stützen. In § 19 EPSV soll die Möglichkeit geschaffen werden, das Prüfsachverständige rechtssicher die Ergebnisse von qualifizierten Prüftools nutzen. Diese sind teilweise bereits am Markt verfügbar.

Eine Änderung in § 13 EPSV von *„prüft der Prüfsachverständige“* zur *„bewertet der Prüfsachverständige“* würde dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen, wo Projektierungen zunehmend automatisiert erfolgen und automatisierte Messverfahren etabliert sind.

3.3 Artikel 9 Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Die vorgesehene Änderung bzw. der Wegfall des § 33 Abs. 5 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist sehr kritisch zu sehen, da hieraus erhebliche Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit sowie auf bestehende Instandhaltungsprozesse resultieren würden.

Durch den Wegfall der genannten Regelung entfiele die bisherige rechtliche Grundlage für die Prüfung überwachungsbedürftiger Anlagen (Ü-Anlagen). Dies hätte zur Folge, dass Fahrzeuge, deren Zulassung auf Basis dieser Ü-Anlagen erfolgt ist, was praktisch die gesamte Flotte von

Lokomotiven und Triebwagen anbetrifft, im Rahmen der Instandhaltung nicht mehr ordnungsgemäß fertiggestellt werden könnten.

Die bisherige Praxis sieht vor, dass die entsprechenden Prüfungen durch Sachverständige unmittelbar in den Werken durchgeführt werden. Dies umfasst neben den Druckbehältern für Bremsanlagen insbesondere auch Anlagen mit Explosionsgefährdung (z. B. Batterieanlagen) sowie Anlagen mit brennbaren Flüssigkeiten (z. B. Tankanlagen). Die in der Verordnungsbegründung angeführte Möglichkeit der Behandlung „einfacher Fälle“ ist ausschließlich im Bereich der Druckbehälter anwendbar und erweist sich darüber hinaus als nicht praxistauglich. Für Anlagen mit Explosionsgefährdung sowie für Anlagen mit brennbaren Flüssigkeiten ist der Einsatz von befähigten Personen als „einfache Fälle“ im Sinne dieser Regelung nicht vorgesehen.

Eine organisatorische Entflechtung der bestehenden Sachverständigenstrukturen sowie der Aufbau einer eigenständigen, DB-weiten Prüforganisation wären mit erheblichem organisatorischem, personellem und finanziellem Aufwand verbunden. Eine solche Umstrukturierung würde umfassende Abstimmungen, erheblichen Zeitbedarf für die Umsetzung der abgestimmten neuen Prüfstruktur sowie dauerhaft eine deutliche Zunahme der Reisetätigkeit erfordern.

Im Falle der Entscheidung zur Etablierung einer zugelassenen Überwachungsstelle (ZÜS) unter Einbezug weiterer Anlagentypen (z. B. Aufzugsanlagen) ist von einem Implementierungszeitraum von etwa ein bis zwei Jahren auszugehen. Zudem wäre mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen, da die bisher in der Regelorganisation tätigen Sachverständigen in eine eigenständige Prüforganisation (voraussichtlich bei DB Systemtechnik oder DB FZI) überführt werden müssten und dort ausschließlich in hauptamtlicher Prüffunktion tätig sein könnten. Im Falle einer verpflichtenden Beauftragung externer ZÜS ist zudem von einem zusätzlichen jährlichen Kostenaufwand in Höhe von etwa 3,5 bis 4 Mio. Euro auszugehen, der voraussichtlich an die Kunden weitergegeben werden müsste.

Hinzu kämen weitere deutliche Mehraufwände durch ein großes Risiko erheblich verkürzter Prüffristen aufgrund statt des § 33 EBO anzuwendender kürzerer Fristen der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) bzw. des Gesetzes über überwachungsbedürftige Anlagen (ÜAnlG). Bei Eintreten dieses großen Risikos erheblichen verkürzten Fristen würden sich bspw. die Kosten für die Prüfung von Druckbehältern um den Faktor bis Fünf erhöhen. Entsprechend erhöhen würden sich die aus den Prüfungen resultierenden Einschränkungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit. Eine solche Fristverkürzung würde allein in Deutschland durchzuführenden Fahrzeuginstandhaltungen betreffen. Sie wäre daher nicht nur ein Kostennachteil im intermodalen Wettbewerb, sondern auch ein Nachteil im intramodalen Wettbewerb im wachsenden Segment europäischer Schienengüter- und Personenfernverkehre.

Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel daran, dass die am Markt verfügbaren externen ZÜS-Stellen den bestehenden Prüfbedarf in dem erforderlichen Umfang und innerhalb der notwendigen Fristen kapazitativ abdecken können. Insbesondere für Fahrzeuge, die im historischen oder touristischen Verkehren eingesetzt werden, bestehen zudem auch erhebliche Zweifel, dass die ZÜS-Stellen den bestehenden Prüfbedarf fachlich abdecken können. Für diese Fahrzeuge sind häufig Kenntnisse erforderlich, über die nur wenige Sachverständige verfügen. Deren Sachverstand wird regelmäßig durch die enge Anbindung an Betreiber, Halter und die für die Instandhaltung dieser Fahrzeuge zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance) gewährleistet.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Auswirkungen wird die geplante Regelung als nicht praxistauglich bewertet und auf sie sollte verzichtet werden.

Auch die unionsrechtlichen Regelwerke im Eisenbahnbereich – insbesondere die Sicherheits- und Interoperabilitätsrichtlinien – verlangen keine zwingende Festlegung auf bestimmte institutionelle Prüfstrukturen (wie ausschließlich unabhängige externe Prüfstellen). Vielmehr wird auf funktionale Sicherheitsanforderungen und auf die Verantwortung der jeweiligen Akteure im Rahmen von Sicherheitsmanagementsystemen abgestellt.

Vor diesem Hintergrund ist es unionsrechtlich zulässig, dass nationale Regelungen – wie hier über § 7 Abs. 6 ÜAnlG i. V. m. § 33 EBO – differenzierte Zuständigkeitsregelungen für Prüfungen vorsehen.

Mit diesen Reglungen hat der hiesige Gesetzgeber bewusst die Möglichkeit vorgesehen, für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes von der grundsätzlichen Pflicht zur Beauftragung zugelassener Überwachungsstellen abzuweichen. Die bestehende Regelung in der EBO ist daher eine zulässige Ausübung dieser gesetzlich eingeräumten Regelungskompetenz zu verstehen.

Ein Widerspruch zu einer Regelung im Unionsrecht wird auch nicht aus der Gesetzesbegründung zur Änderung ersichtlich. Eine entsprechende Aussage und eine Benennung einer EU-Regelung aufgrund derer der § 33 EBO zwingend zu ändern wäre, erfolgt nicht.

3.4 Artikel 12 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVO)

Beschränkungen und Schutzvorgaben im Luftverkehr tragen zur Sicherheit des Luftverkehrs und zum Schutz sensibler Bereiche wie bspw. der Schutz kritischer Infrastrukturen bei. Es bedarf hierbei jedoch eines ausgewogenen Ansatzes durch eine effiziente, praxistaugliche und digitale Umsetzung, um den Bürokratierückbau im Bereich der unbemannten Luftfahrt voranzutreiben. Nur so kann ein effektiver und wirtschaftlicher Einsatz dieser neuen Technologie für die Schieneninfrastruktur erfolgen, wie beispielsweise zur Vegetationskontrolle, Vermessungsarbeiten, Sicherheitsmaßnahmen oder die Instandhaltung

Hierzu leistet die DB bereits ihren Beitrag. Das BMV hat mit der DB InfraGO Anforderungen veröffentlicht, die den sicheren und eisenbahnverträglichen Einsatz von UAS im geografischen UAS-Gebiet „Bahnanlage“ gewährleisten (siehe Nachrichten für Luftfahrer 2026-1-3788).

Die Vielzahl geografischer Gebiete sowie die restriktiven Zustimmungserfordernisse nach § 21h Abs. 3 LuftVO behindern jedoch weiterhin vor allem bei Linieninfrastrukturen, wie bspw. die Schieneninfrastruktur, die wirtschaftliche Nutzung von Drohnen ganz erheblich. Für Einsätze in der „speziellen“ Kategorie sollten daher die Betriebsgenehmigungen der Luftfahrtbehörden alle relevanten Risikoaspekte umfassen, sodass zusätzliche Zustimmungen entfallen und öffentliche Interessen weiterhin geschützt werden. Wo Zustimmungserfordernisse notwendig bleiben, sollte durch bundesweit harmonisierte Leitfäden und klare Zuständigkeiten die administrative Last reduziert werden. Eine Evaluierung und Anpassung der gesetzlichen Vorgaben entsprechend der hierzu bereits bestehenden Regelung § 21h Abs. 5 und 6 LuftVO und einer anschließenden Anpassung der gesetzlichen Vorgaben wäre daher essenziell.

3.5 Neuer Artikel zur Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV)

Zu den Empfehlungen der BKS zählt auch die Vereinfachung der Verfahren zur Inbetriebnahme von Infrastruktur und Fahrzeugen. Die DB hatte daher dem BMV im vorletzten Jahr einen umfassenden Vorschlag für eine Novelle der EIG übermittelt und diese Änderungsbedarfe auch im Rahmen der Anfang dieses Jahres erfolgten Beteiligung zum BRBG bekräftigt.

Daher sollte entweder der vorliegende Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich um einen Artikel zur Änderung der EIGV ergänzt werden oder zeitnah ein separates Gesetzgebungsverfahren zur Änderung der EIGV erfolgen.

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur gemäß EIGV bestehen im Rahmen der bauaufsichtlichen Verfahren dabei besonders folgende Anpassungserfordernisse, geordnet nach eingeschätztem Wirk-Potenzial für die Verwaltungsvereinfachung (Beschleunigung der Planung, Realisierung und Inbetriebnahme von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen):

1. **Stichtagsregelung**, bis wann Änderungen des technischen Regelwerks im Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren Berücksichtigung finden (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 Abwehr konkreter Gefahren.

2. **Überarbeitung der Anlagen 4/5 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 (VV GIuV) nach § 27 EIGV sollte die Voraussetzung der Mehrfachanwendung, sowie die 7-jährige Befristung entfallen. Beide Regelungen verursachen erheblichen prozessualen Aufwand ohne adäquaten Mehrwert für die Sicherheit.

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

6. **Nutzung englischsprachiger Dokumente in der Zulassung**: Technische Unterlagen, in Form von technischen Dossiers, Sicherheitsnachweisen, Prüfberichten und Herstellernachweisen sollten zukünftig in englischer Sprache eingereicht werden können. Eine Pflicht zur Übersetzung ins Deutsche sollte lediglich für den Genehmigungsantrag selbst sowie für Anwenderdokumente bestehen bleiben. Dies ermöglicht insbesondere die direkte Nutzung von Prüfkapazitäten aus dem EU-Ausland.