Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr:

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Verbände- und Länderbeteiligung zum vorliegenden Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr (Bearbeitungsstand 08.05.2026) Stellung nehmen zu können und nehmen diese Möglichkeit gerne wahr.

Bevor wir auf die aus unserer Sicht wichtigsten Punkte eingehen, möchten wir hervorheben, dass das Vorhaben, auch im Verkehrsbereich Bürokratie abzubauen und Verfahren zu modernisieren, grundsätzlich zu begrüßen ist. Unnötiger bürokratischer Aufwand sollte in allen Bereichen vermieden werden. Dies vorweggeschickt, möchten wir zum vorliegenden Referentenentwurf folgende Punkte benennen:

Kontrolle des Bundestages über Autobahninvestitionen sichern (Artikel 3)

Die geplante Streichung von § 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG („Der Finanzierungs- und Realisierungsplan bedarf der Zustimmung der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages.“) folgt einer Empfehlung des Bundesrechnungshofes. In dieser Empfehlung, ebenso wie in der Begründung für die geplante Gesetzesänderung, wird für die Streichung von § 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG angeführt, dass dieser Kontrollmechanismus redundant sei. Dies wird mit dem Mechanismus, der sich aus der Finanzierung der Autobahninvestitionen über den Bundeshaushalt ergibt und der damit einhergehenden parlamentarischen Kontrolle begründet. Angesichts des Vorhabens der Bundesregierung, die Autobahn GmbH mit einer begrenzten Kreditfähigkeit und Mitteln aus der Lkw-Maut auszustatten, ist diese Redundanz jedoch nicht mehr gegeben.

Die Bundesregierung beschreibt in ihrem Koalitionsvertrag Folgendes: „Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und ihr werden Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt“ (s. dort, S. 25). Die Umsetzung dieses Vorhabens der Bundesregierung, konkret durch das InfrGFinÄndG, würde den zweiten benannten Kontrollmechanismus, der sich aus der Finanzierung der Autobahninvestitionen über den Bundeshaushalt ergibt, erheblich einschränken. Denn eine kreditfähige Autobahn GmbH, die Einnahmen aus der Lkw-Maut erhält, ist nicht auf Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt angewiesen.

Das bisherige Kontrollinstrument entsprechend § 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG ist daher nicht redundant. Die ersatzlose Streichung von § 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG bereitet den Weg dafür, die Kontrollmöglichkeiten

des Bundestages über die Investitionen in die bundeseigenen Autobahnen erheblich zu reduzieren oder die Kontrolle über den Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH vollständig auf das Bundesministerium für Verkehr zu beschränken. Damit geht die geplante Gesetzesänderung deutlich über das beabsichtigte Ziel des Bürokratieabbaus hinaus.

Die parlamentarische Kontrolle über Investitionen in Milliardenhöhe darf nicht weiter geschwächt werden. Daher darf § 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG nicht ersatzlos gestrichen werden. Stattdessen sollte der Zustimmungsvorbehalt mindestens für Vorhaben fortgelten, die nicht vollständig über den Bundeshaushalt finanziert werden, sondern stattdessen etwa über kreditfinanzierte Eigenmittel oder Zuflüsse aus der Lkw-Maut. So würde Bürokratie abgebaut und gleichzeitig die Kontrollinstanz gesichert.

Elektrifizierung auf allen Schienenstrecken beschleunigen (Artikel 9)

Wir begrüßen, dass Elektrifizierungsmaßnahmen grundsätzlich aus Klimaschutzgründen als volkswirtschaftlich, verkehrlich und gesellschaftlich nützlich gelten sollen und damit auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung bei diesen Vorhaben verzichtet werden soll. Mit dieser Änderung fällt eine entscheidende Hürde für viele Elektrifizierungsvorhaben, die lange aufgrund eines niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht realisiert werden konnten. Darüber hinaus ist es zu begrüßen, dass Elektrifizierungsmaßnahmen für Schienenwege in Absatz 1a als Oberleitungen, Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerke definiert werden sollen.

Aufgrund dieser klaren Definition schafft der Satzteil „oder der Nutzbarmachung für alternative Antriebe“ mit anschließendem Bezug auf Absatz 1a in Absatz 4 keinen zusätzlichen Regelungsgehalt. Er wirkt außerdem irreführend, da „alternative Antriebe“ im Sprachgebrauch auch beispielsweise Brennstoffzellenantriebe miteinschließen. In diesem Gesetzestext werden alternative Antriebe aber über Referenz zu Absatz 1a ausschließlich auf Elektrifizierungsmaßnahmen eingegrenzt. Diese Eingrenzung begrüßen wir. Damit verhält sich der Satzteil jedoch redundant zum unmittelbar vorher stehenden Wort „Elektrifizierung“. Der Satzteil sollte daher gestrichen werden.

Die Begründung der Gesetzesänderung fokussiert maßgeblich die notwendige Elektrifizierung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienengüterverkehrs (SGV). Die SPFV-Strecken, namentlich vor allem die ICE-Strecken, sind jedoch bereits nahezu vollständig elektrifiziert. Dagegen ist weiterhin mehr als ein Drittel des bundeseigenen Schienennetzes nicht mit Oberleitungen ausgestattet, was den SGV, vor allem aber den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einschränkt und die überregionale Anbindung ländlicher Regionen vielerorts verhindert. Dieselantriebe sorgen auf diesen Strecken für CO_2-Emissionen und Mehrkosten durch die Notwendigkeit eines Antriebswechsels. Dies verhindert durchgehende Anbindungen, macht den SPNV unattraktiver und verlagert den Personenverkehr auf die Straße. Im Güterverkehr sorgen fehlende Oberleitungen oft aus wirtschaftlichen Gründen für eine Verlagerung auf die Straße. Dem enormen Elektrifizierungsbedarf in der Fläche trägt der Änderungsentwurf dementsprechend nur unzureichend Rechnung und ist deshalb dringend nachzubessern.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Änderung laut Begründung auch für Investitionen über das GVFG geltend gemacht werden soll, merken jedoch kritisch an, dass es sich um nicht mehr als eine Absichtserklärung handelt. Wir regen daher an, dass Elektrifizierungsmaßnahmen grundsätzlich und zwar unabhängig von dem Finanzierungstopf, sei es etwa der Bedarfsplan Schiene, das GVFG oder das Ausbauprogramm "Elektrische Güterbahn", aus Klimaschutzgründen als volkswirtschaftlich, verkehrlich und gesellschaftlich nützlich gelten sollten. Dies sollte über das BRBG-Verkehr geregelt werden, anstatt eine unnötige Begrenzung auf die Maßnahmen des Bedarfsplans vorzunehmen.

Die vollständige Elektrifizierung des Bahnverkehrs ist keine Frage der Verkehrsart, sondern eine grundsätzliche Notwendigkeit. Wir fordern, dass die Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes beschleunigt

wird, mit einem Fokus auf die Schienenwege in der Fläche. Die Grenzübergänge, insbesondere nach Polen und Tschechien, haben eine hohe Bedeutung für den europäischen Güterverkehr und sollten dementsprechend in einem beschleunigten Verfahren elektrifiziert und modernisiert werden. Die Elektrifizierung per Oberleitungsausbau stärkt das Bahnnetz als Ganzes, durch zusätzliche Ausweichstrecken, die Erschließung neuer Strecken für den Güterverkehr und durchgehende Personenverkehre ohne Antriebswechsel und Umstieg. Deshalb fordern wir, ein vereinfachtes Verfahren für die Elektrifizierung im Bestand einzuführen und weitere Möglichkeiten zur Beschleunigung der Elektrifizierung im Bestand zu prüfen.

Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass die in der letzten Legislaturperiode umgesetzte Maßnahme zur Genehmigungsbeschleunigung im Schienenverkehrsbereich, mit der die Entwidmung stillgelegter Bahnstrecken erschwert wurde, letzten Sommer rückabgewickelt wurde und damit einer Genehmigungsverlangsamung gleichkommt. Diese Änderung erhöht die Hürden für Schienenreaktivierungen und ist angesichts des dringend benötigten weiteren Ausbaus des Schienennetzes inkonsequent. Wir fordern dementsprechend eine erneute Beschleunigung der Reaktivierung von Schienenwegen.

Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV ist Daseinsvorsorge, keine Kostenfrage (Artikel 4)

In der geplanten Neufassung von § 8 Absatz 3 Satz 4 PBefG wird das bisherige Ziel der „vollständigen“ Barrierefreiheit durch den Wegfall des Wortes „vollständig“ abgeschwächt. Damit wird das Ziel der Barrierefreiheit zwar auch weiterhin angestrebt, aber nicht mehr deren Vollständigkeit. Da die Integration von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen eine Aufgabe von enorm hoher Bedeutung ist, fordern wir den Beibehalt des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit (wie bisher: § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG). Gleichzeitig begrüßen wir grundsätzlich die Absicht der Bundesregierung, die Ausnahmen für Barrierefreiheit im ÖPNV durch eine Änderung von § 8 Absatz 3 PBefG genauer zu definieren, indem Ausnahmen nur aus „topografischen, technischen oder rechtlichen Gründen“ möglich sein sollen. Den Zusatz, wonach diese Ausnahmen auch mit einem „unangemessenen hohen wirtschaftlichen Aufwand“ begründet werden können, lehnen wir in aller Deutlichkeit ab. Es ist gänzlich unspezifisch, wie hoch ein wirtschaftlicher Aufwand sein muss, um in diesem Kontext als ‚unangemessen‘ zu gelten. Eine Formulierung mit derart großem Auslegungsspielraum begünstigt massiv die Rechtsunsicherheit und führt sicherlich zu weiteren rechtlichen Auseinandersetzungen, was nicht im Sinne des Gesetzesvorhabens sein kann. Angesichts der oft hohen Kosten, die vor allem bei nachträglichen Umbaumaßnahmen für die Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV anfallen, stellt dieser Zusatz die Verhältnismäßigkeit der Kosten und damit auch das Ziel der Barrierefreiheit infrage.

Barrierefreiheit im ÖPNV ist Daseinsvorsorge. Die DUH erkennt zwar an, dass die Kosten für den barrierefreien Um- und Ausbau bei der Priorisierung der Maßnahmen für die Herstellung von Barrierefreiheit berücksichtigt werden sollten, stellt jedoch klar, dass die Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV keine Frage der wirtschaftlichen Abwägung sein sollte. Stattdessen müssen die finanziellen Mittel in notwendigem Maße erhöht werden und die Lücken im barrierefreien ÖPNV-Netz schnellstmöglich geschlossen werden.

Stand: 04.06.2026

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 99 95 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Kontakt

Nanne Richardsen
Referentin
Verkehr & Luftreinhaltung
E-Mail: richardsen@duh.de

www.duh.de **info@duh.de** **www.duh.de/newsletter-abo** **.../umwelthilfe**

Als gemeinnütziger und politisch unabhängiger Verein machen wir uns bereits seit 50 Jahren für Natur-, Umwelt- und Verbraucherrechte stark. Von der Einführung des Dosenpfands über unsere historische Klimaklage bis zum Kampf gegen Greenwashing-Kampagnen:

Wir setzen Umweltschutz durch. Für uns alle.

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft, dem DZI Spenden-Siegel und dem Deutschen Spendenrat.

Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit: www.duh.de/spenden

Spendenkonto: SozialBank | Deutsche Umwelthilfe | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX