MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

Referentenentwürfe

des Bundesministeriums für Verkehr

***Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr (BRBG Verkehr)* und**

Entwurf einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV Verkehr)

Stellungnahme mofair e. V.

16. April 2026

A. Grundsätzliches 2
I. Einführung 2
II. Fehlende Aspekte 2
B. Trassenpreisreform 3
C. BRBG Verkehr 4
I. Änderung des allgemeinen Eisenbahngesetzes 4
1. § 10 AEG 4
2. § 12 AEG 4
3. § 12a AEG 4
II. Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes 4
D. BRBG Verkehr 4
I. Änderung der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung 4
II. Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung 4

A. Grundsätzliches

I. Einführung

Der mofair e. V. bedankt für die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen der Referentenentwürfe des Bundesministeriums für Verkehr *Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr (BRBG Verkehr)* und *Entwurf einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV Verkehr)*. Viele sinnvolle und vor allem notwendige Maßnahmen sind hierdurch adressiert. Für eine weitergehende Diskussion zu den Inhalten steht der mofair e. V. jederzeit gerne zur Verfügung.

II. Fehlende Aspekte

Trotz der vielfältigen positiven Inhalte fehlen aus unserer Sicht gewisse Aspekte, die wir nachstehend gerne (nicht abschließend) aufzeigen:

Im Bereich des Eisenbahngebührenrechts ist weiterhin eine strukturelle Benachteiligung des Schienensektors gegenüber anderen Verkehrsträgern zu beobachten. Vielerlei Gebührentatbestände belasten einseitig die Eisenbahnverkehrsunternehmen – zuvorderst in finanzieller Art und Weise, damit gleichlaufend ist jedoch auch eine Arbeitsbelastung in bürokratischer Hinsicht vorhanden. Eine Entlastung der Eisenbahn in diesem Bereich würde daher gleich mehrfach zu einer wünschenswerten Stärkung des Verkehrsträgers führen.

Unsere Mitgliedsunternehmen berichten aus ihrer Arbeitspraxis mit verschiedenen Bundesbehörden, dass im Falle von Aktualisierungen von Anweisungen, Merkblättern etc. – zuweilen im Umfang dreistelliger Seitenanzahlen – mitunter lediglich die aktualisierten Versionen, mit gesperrten Änderungs- und Textvergleichsmöglichkeiten und ohne begleitende Synopse, zur Verfügung gestellt werden. Die Nachvollziehung von Änderungen ist dadurch lediglich durch „händische“ Prüfung jeder einzelnen Seite möglich, wodurch ein vermeidbarer Arbeitsaufwand entsteht. Wir regen an, einen – idealerweise flächendeckend einheitlichen – Mindeststandard vorzusehen, welcher ebensolche Synopsen und mit technischen Hilfsmittel vergleichbare Dokumente vorsieht.

Das umfangreichste Potenzial für Bürokratieabbau im Bereich des (Schienen-)Verkehrs existiert in Form einer grundlegenden Trassenpreisreform. Auf Grund der erheblichen Bedeutung dieses Instruments, s. nachstehenden Gliederungspunkt.

B. Trassenpreisreform

Eine Perspektive der Notwendigkeit einer grundlegenden Trassenpreisreform mitsamt Transformation des Vollkostenprinzips in ein Grenzkostenprinzip, ist die notwendige Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen – aller drei Verkehrsarten – zur Sicherstellung der Verkehre, in finanzieller Hinsicht. Die bereits bestehenden und zu erwartenden Kostenbelastungen, in Folge des EuGH-Urteils zur Trassenpreisbremse auch und insbesondere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind anderenfalls geeignet, Verkehre durch exorbitant hohe Kosten zu verunmöglichen.

Die anderen Perspektive ist die untragbare Belastung sämtlicher Akteure des Eisenbahnsektors in bürokratischer Hinsicht. Dem Vollkostenprinzip sind derart viele komplexitätsverursachende Elemente inhärent, dass die jährliche Festlegung der Trassenentgelte, die Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten (OKG) sowie die Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten absolut unverhältnismäßig ressourcenintensiv und insgesamt nicht mehr beherrschbar ausgestaltet ist. Zu beachten ist dabei, dass dieser Aufwand wie geschrieben sämtliche Akteure des Eisenbahnsektors betrifft: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Zahler des Trassenpreises ebenso wie die InfraGO AG als Empfängerin und vorgelagert Kalkulatorin derselben. Die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs als Besteller der Regionalverkehre und damit verbunden als mittelbare Zahler der Trassenpreise innerhalb dieses Verkehrssegmentes, die Bundesnetzagentur als Genehmigungsbehörde und nicht zuletzt auch die Verwaltungsgerichtsbarkeit, da durch die Komplexität regelmäßig gegen die Festlegungen geklagt wird.

Dies bindet bei all den genannten Parteien quasi fortwährend personelle Arbeitsleistung und damit nicht zuletzt auch finanzielle Kapazitäten. Ein diesen Aufwand rechtfertigender Nutzen steht dem indes nicht gegenüber. Eher ist die entgegengesetzte Entwicklung zu beobachten: Aufgrund der Komplexität, der Unsicherheit – Eisenbahnverkehrsunternehmen wussten in der Vergangenheit zum Teil nicht, was der Trassenkilometer, ab dem in wenigen Tagen folgenden Fahrplanwechsel, kosten würde – und der unklaren Zukunftsperspektive, werden Planungen und nicht zuletzt auch Investitionen ad absurdum geführt respektive verunmöglicht.

Es bedarf daher dringend und zwingend einer umfassenden Trassenpreisreform zum unbürokratischen und nachvollziehbaren Grenzkostenprinzip, um den Bürokratieabbau im Eisenbahnsektor wirksam auszugestalten. Reine „Vollkostenkosmetik“ im bestehenden System ist dafür derweil gänzlich ungeeignet, bringt im Zweifel zusätzliche Komplexität und entlastet die Eisenbahnverkehrsunternehmen in keinerlei Hinsicht.

C. BRBG Verkehr

I. Änderung des allgemeinen Eisenbahngesetzes

1. § 10 AEG

Die Änderung, wonach § 10 II AEG gestrichen wird, wird explizit begrüßt. Sie entspricht den langjährigen Forderungen der Branche.

2. § 12 AEG

Die Abschaffung der Tarifgenehmigung wird explizit begrüßt. Bei gleichzeitigem Entfall des § 305a BGB wäre jedoch sicherzustellen, dass nicht an allen Point of Sales (bspw. Automaten, Agenturen, Reisezentren, etc.) die jeweiligen Tarifbestimmungen/AGB in Schriftform vorzuhalten sind. Angesichts des Umfangs bei zugleich fehlendem Nutzen wäre es ein nicht zu rechtfertigender Prozess- und Kostenaufwand.

3. § 12a AEG

Die Abschaffung des § 12a II AEG darf nicht dazu führen, dass Wettbewerbsbahnen durch den Incumbent und dessen – ist historisch gewachsener Marktmacht ausgestatteten – Fahrplaninformationsmedien diskriminiert werden. Der Verweis auf die EU-rechtliche Verpflichtung in der Gesetzesbegründung ist daher äußerst relevant.

II. Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Die Ergänzungen in § 3 BSWAG werden explizit begrüßt. Die umfangreiche Elektrifizierung der Schienenwege muss weiterhin Ziel sein, ihre Geschwindigkeit erhöht werden und die vorgeschlagenen Änderungen zahlen auf dieses Ziel ein. Volkswirtschaftlich, verkehrlich und gesellschaftlich kann der insinuierte Nutzen als gegeben angesehen werden.

D. BRBG Verkehr

I. Änderung der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung

Die Änderung in § 33 IV EBO wird abgelehnt, da sie zu erheblichen Mehraufwänden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen, die in keinerlei Verhältnis zu etwaig damit einhergehenden Arbeitserleichterungen anderenorts stehen. Denkbar wäre stattdessen der Aufbau einer dem § 33 EBO entsprechenden Sachverständigenorganisation des Sektors. Nicht zuletzt könnte hierdurch der behördliche aufwand reduziert werden.

II. Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung

Die vorgeschlagenen Änderungen beziehungsweise Streichungen werden begrüßt. Sie vollziehen die zwischenzeitlichen Entwicklungen nach und leisten so ihren Anteil am gewünschten Bürokratieabbau.