VDV Die Verkehrsunternehmen

Köln/Berlin, EB1, EPI, ER, GFP, HGF, KB, RM, R2, R3, TR, T11
5. Juni 2026

Stellungnahme zu den Referentenentwürfen Bürokratierückbaugesetz Verkehr und Bürokratierückbauverordnung Verkehr

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt die vorliegenden Entwürfe eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr sowie einer flankierenden Bürokratierückbauverordnung Verkehr. Denn hiermit wird die Zielsetzung verfolgt, Bürokratie und Verwaltungslasten im Verkehrsbereich und die hiermit verbundene Regelungsdichte insgesamt zu verringern. In der Folge können Verkehrsunternehmen damit entlastet und Infrastrukturmaßnahmen beschleunigt realisiert werden. So ist etwa ausdrücklich **zu begrüßen**, dass zukünftig auf die sog. **Nutzen-Kosten-Analyse bei Elektrifizierungsmaßnahmen gem. BSWAG verzichtet werden** soll. Dieser wichtige Punkt sowie viele andere positive Neuregelungen sind im Folgenden grün hervorgehoben. Zugleich bleiben die beiden vorliegenden Entwürfe bei vielen anderen Anforderungen zur angestrebten Entbürokratisierung, Effizienzsteigerung oder Kostenminimierung hinter den Erwartungen zurück. Diese Punkte sind im Folgenden rot hervorgehoben. Für den Nahverkehr sind etwa die vorgesehenen Änderungen der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr **(BOKraft) unzureichend**. Für den Eisenbahnverkehr erscheinen die vorgesehen Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung oder die angedachten Änderungen der Verordnungen zur **Zulassung von Fahrzeugen** oder zum **Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins** nicht weitgehend genug. Hier dürften ein Teil der Änderungsvorschläge **keine wirkliche Entlastungswirkung** nach sich ziehen.

Im Einzelnen:

Zum Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Artikel 1 – Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches

§ 305a BGB – Tarifgenehmigung

Die vereinfachte Einbeziehung der als AGB zu qualifizierenden Bestimmungen von Eisenbahntarifen in den Vertrag, wie sie gegenwärtig durch § 305a Nummer 1 BGB erfolgt, ist für die Eisenbahnen weiterhin wichtig. Denn im Massengeschäft des öffentlichen Verkehrs ist eine Einbeziehung in den Vertrag nach § 305 BGB nur mit hohem Aufwand und Kosten und einer Rechtsunsicherheit zu bewerkstelligen. Soweit daher künftig auf Grund einer Änderung des AEG die **Tarifgenehmigung** wegfallen sollte, darf dies nicht zu einer Streichung der Eisenbahntarife aus der Regelung des § 305a BGB führen. Ansonsten wäre es kein Bürokratieabbau, sondern eine zusätzliche Bürokratisierung, weil an vielen Stellen zusätzliche Bekanntmachungen der Tarife erfolgen müssten.

Daher böte sich im Falle der Abschaffung der Tarifgenehmigung als Alternative zur jetzigen Regelung für § 305a Nr. 1 BGB folgende Formulierung an, die sich auch an der Empfehlung des Bundesrates in seiner

Stellungnahme zum Entwurf eines Infrastrukturzukunftsgesetzes (BR-Drs. 780/1/25 vom 20.01.2026) orientiert (Streichungen durchgestrichen, Ergänzungen kursiv markiert):

„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~~ *nach Maßgabe der 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, […]"

§§ 965 ff. BGB – Fundsachen

Eine notwendige und sinnvolle Entbürokratisierung ergäbe sich bei einer Überarbeitung der Fund-Regelungen im BGB. Hier bestehen z. B. mit § 978 „*Fund in öffentlicher Behörde oder Verkehrsanstalt*" weiterhin sehr veraltete Bestimmungen, die von den Verkehrsunternehmen Unzumutbares abverlangen. Die Überholungsbedürftigkeit zeigt sich beispielsweise auch bei der Regelung des § 982 BGB, die die „vorgeschriebenen Bekanntmachungen bei Reichsbehörden und Reichsanstalten" vorsehen.

Wir schlagen daher für die Regelung des § 978 Abs. 1 Satz 2 BGB folgende Änderung vor: Statt der Formulierung „Die Vorschriften der §§ 965 bis 967 und 969 bis 977 finden keine Anwendung." sollte die Regelung wie folgt lauten:

„Die Vorschriften der §§ 965 bis 967 und 971 Abs. 1 Satz 2 finden keine Anwendung. Die Vorschriften der §§ 969, 970, 972 bis 976 finden mit der Maßgabe Anwendung, dass Verpflichteter und Berechtigter statt des Finders, das Verkehrsunternehmen ist."

Alternativ könnte in § 978 BGB auch eine Regelung in Anlehnung an § 13 Abs. 2 Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO) mit folgendem Wortlaut erfolgen:

*„Wird das **Fundstück** nicht innerhalb der im Tarif festgesetzten Aufbewahrungsfrist abgeholt, so ist das aufbewahrende Verkehrsunternehmen berechtigt, das Fundstück drei Monate nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist ohne Förmlichkeit bestmöglich zu verwerten. Es ist hierzu schon früher berechtigt, wenn sich der Wert des Fundstücks durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert oder in keinem Verhältnis zu den Lagerkosten stehen würde."*

Artikel 4 – Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Barrierefreiheit und Nahverkehrsplan

Der Gesetzentwurf sieht eine Aktualisierung zum Nahverkehrsplan im Hinblick auf die **Barrierefreiheit** vor. Diese ist aus Sicht des VDV zu begrüßen.

Im geltenden PBefG heißt es in § 8 Abs. 3 Sätzen 3 – 5:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."

Im Entwurf heißt es in § 8 Abs. 3 in den neuen Sätzen 5 und 6:

„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."

Diese Änderung aktualisiert die Bestimmungen aus Sicht des VDV auf ausgewogene Weise. Insbesondere ist ausdrücklich zu begrüßen, dass auf den problematischen Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit" verzichtet wurde und nunmehr Barrierefreiheit im Sinne der allgemeinen Definition in § 4 BGG gefordert wird.

Der bisherige Satz 5: *„Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."*, wird als neuer Satz 4 nach vorn vor die Sätze zur Barrierefreiheit verschoben. Ob diese Verschiebung für sich allein eine materielle Änderung bedeutet, könnte diskutiert werden; jedenfalls führt es zu einer insgesamt besser verständlichen Regelung.

Weitere Änderungen in § 8 Abs. 3 sind redaktioneller Art.

Genehmigung Linienbedarfsverkehr: Bedienzeiten

Mit Art. 4 Nr. 3 a) soll festgelegt werden, dass die PBefG-Genehmigung für einen Linienbedarfsverkehr (§ 44) auch die Bedienzeiten umfassen muss. Dies ist grundsätzlich eine wichtige Klarstellung bzw. war der Gesetzestext der PBefG-Novelle 2021 hier bislang unvollständig. Die Neuregelung dürfte in der Praxis aber eher entbehrlich sein, da bei Linienbedarfsverkehren in der Regel in einem Verkehrsvertrag mit dem Aufgabenträger die Bedienzeiten festgelegt sind.

Falls die Regelung dennoch beschlossen wird, bitten wir in diesem Zusammenhang darum, auch bei der Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen (PBefGKostV) eine Anpassung vorzunehmen, damit geringfügige Änderungen der Bedienzeiten nicht dem Gebührenrahmen von Genehmigungen, sondern dem niedrigeren von Fahrplanänderungen zugeordnet werden.

Genehmigungsumfang: Linienbündel

Mit Art. 4 Nr. 3 b) soll die gebündelte Genehmigungserteilung auch Linienbedarfsverkehre umfassen können. Dies ist eine sinnvolle und pragmatische Zusammenfassungsmöglichkeit.

Digitalisierung bei Verwaltungsakten

Die Anpassungen in Art. 4 Nr.1, 4, 5 a),6 und 8 werden begrüßt.

Entscheidungsfrist bei Fernbussen

Mit der Einfügung eines Satz 6 in § 15 Abs. 1 durch Art. 4 Nr. 5 b) wird bei der bestehende Entscheidungsfrist von drei Monaten für Genehmigungsanträge zum Personenfernverkehr (Fernlinienbus) die Möglichkeit einer Verlängerung dieser Entscheidungsfrist durch die Genehmigungsbehörde abgeschafft. Dies ist eine angemessene Beschleunigungsmaßnahme.

Abschaffung der Betriebspflicht bei Fernbussen

Mit Artikel 4 Nr. 7 soll die Verpflichtung von Fernbusbetreibern, die Einstellung des Betriebs auf einer Linie anzuzeigen, entfallen. Nach der geltenden Regelung dürfen Fernbusunternehmen den Betrieb auf einer Linie erst drei Monate nach dieser Anzeige einstellen. Zukünftig dürften Fernbuslinien ohne Anzeige und mit sofortiger Wirkung eingestellt werden. Dies ist zwar konsequent im Hinblick auf die gewünschte Liberalisierung, allerdings hat die geplante Regelung Konsequenzen im Hinblick auf die Genehmigungen: Bisher erlischt gem. § 26 Nr. 1. b) PBefG in Verbindung mit § 21 Abs. 5 S. 2 nach drei Monaten nicht nur die Betriebspflicht, sondern auch die Genehmigung. Fällt dies weg, bleibt auch die Genehmigung bestehen. Dies kann zu „Karteileichen" führen, bei denen unklar ist, ob tatsächlich noch ein reales Unternehmen dahintersteht.

Es wird daher vorgeschlagen, die bisherige Regelung bestehen zu lassen und lediglich ggf. die Frist von drei Monaten auf einen Monat zu verkürzen; dies würde auch mit den Fristen zur Anzeige geänderter Fahrpläne harmonieren, § 40 in Verbindung mit § 45 Abs. 2 Nr. 2 PBefG.

Keine PBefG-Tarifgenehmigung bei allgemeiner Vorschrift

Mit Art. 4 Nr. 9 soll klargestellt werden, dass ein PBefG-Tarif, der von einem Aufgabenträger in einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 3 VO 1370/2007 festgelegt wurde, keiner Tarifgenehmigung bedarf, sondern nur einer Tarifanzeige und daraufhin als genehmigt gilt. Dies ist eine sehr sinnvolle Klarstellung, die auch dem Gedanken der ursprünglich eingeführten Regelung entspricht: Wenn ein Tarif bereits von der öffentlichen Hand (Aufgabenträger) hoheitlich festgelegt ist, muss nicht von einer anderen Einheit der öffentlichen Hand (Genehmigungsbehörde) eine zusätzliche Genehmigung erteilt werden. Da mit einer allgemeinen Vorschrift im o. g. Sinne auch stets eine Ausgleichspflicht verbunden ist, stehen dieser Verwaltungsvereinfachung auch keine Belange der Verkehrsunternehmen entgegen.

Weitere Änderungen

Art. 4 Nr. 10 – 13 sind aus Sicht des VDV ebenfalls sinnvolle Anpassungen, Aktualisierungen bzw. Klarstellungen.

Artikel 6 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

§ 5 Abs. 4 i.V.m. § 12 Abs. 3 – 5 AEG

Wir begrüßen grundsätzlich Ansätze, die auf eine Vereinfachung und Beschleunigung administrativer Verfahren im Eisenbahnverkehr abzielen. Die **Streichung der Tarifgenehmigungspflicht** kann dazu beitragen, tarifliche Anpassungen flexibler und schneller umzusetzen und den administrativen Aufwand zu reduzieren.

Es besteht jedoch die Gefahr, dass die Verfahrensvereinfachung zwar kurzfristig zu schnelleren Entscheidungen führt, langfristig jedoch neue Unsicherheiten und Konflikte zwischen EVU und Fahrgästen entstehen können. Insbesondere in Verbindung mit der avisierten Streichung in § 305a BGB besteht das Risiko, dass die Fahrgäste die Tarife und Ausführungsbestimmungen nicht als Vertragsbestandteil anerkennen. Es bedarf daher einer Klarstellung im Sinne unserer Ausführungen zu § 305a BGB (s.o.).

§ 10 Abs. 2 AEG

Wir begrüßen die Streichung der Pflichten nach § 10 Abs. 2 AEG und bewerten den Entfall der Pflicht zur Aufstellung von **Fahrradförderungsplänen** positiv.

§ 12 a AEG

Der VDV bewertet die vorgesehene Streichung der Verpflichtung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren positiv und begrüßt die technologieoffene Gestaltung der Umsetzung der **Informationspflicht** der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Flexibilität der Regelung könnte weiter erhöht werden. Wir regen daher an, den im Gesetzesentwurf neu gefassten § 12a Abs. 2 AEG wie folgt zu ergänzen:

„Der Aushang der Fahrpläne nach Satz 2 kann entweder in Papierform oder mittels eines elektronischen Informations- und Kommunikationssystems an der Zugangsstelle öffentlich zugänglich erfolgen. Als Alternative ist ein konkreter Verweis auf ein digitales Informationssystem ausreichend, der einen unmittelbaren elektronischen Zugriff auf die hinterlegten Inhalte ermöglicht."

Durch diese Ergänzung würde die Bereitstellung von **Fahrgastinformationen** über elektronische Zugangsmöglichkeiten ebenfalls einbezogen und zugleich eine hinreichende Offenheit für zukünftige technologische Entwicklungen gewährleistet.

Artikel 7 – Änderung der Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Der VDV begrüßt die vorgesehene Änderung, wonach **Schienennetz-Nutzungsbedingungen** nicht mehr in Schriftform zur Verfügung gestellt werden müssen.

Artikel 9 – Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der VDV begrüßt den nach § 3 Absatz 4 BSWAG vorgesehenen **Verzicht auf die Nutzen-Kosten-Analyse** bei Elektrifizierungsmaßnahmen, der aus Branchensicht bereits im Rahmen der Überlegungen zu einem Infrastruktur-Zukunftsgesetz erwartet worden war. Damit wird eine zentrale Forderung der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt.

Zur präziseren Erfassung des Anwendungsbereichs des vorgesehenen § 1a BSWAG und rechtssicheren Abdeckung möglicher technischer Entwicklungen in der Zukunft empfehlen wir folgende Ergänzungen (**Fettdruck**) bzw. textliche Anpassungen:

"(1a) Maßnahmen zur Elektrifizierung im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 sind solche zur Herstellung der Nutzbarkeit der Infrastruktur mit ***elektrisch angetriebenen Fahrzeugen*** ~~*en Antrieben*~~ *durch den Bau von* ~~*Ober-*~~ ***Fahr****leitungen,* ~~*oder den Bau von*~~ *Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken* ***einschließlich notwendiger Bahnstromleitungen****."*

Der von uns vorgeschlagene Begriff der „Fahrleitung" ist als Terminus technicus zugleich der Oberbegriff für die hier in Frage stehende Antriebsart, die in „elektrisch angetriebenen Fahrzeugen" zum Einsatz kommt.

Die Ergänzung um *notwendige Bahnstromleitungen* erfolgt vor dem Hintergrund, dass Fahrleitungen für sich alleine noch keinen Strom führen, sondern hierfür – erst recht im Falle von Elektrifizierungsinseln – dessen Einspeisung in die Fahrleitung notwendig wird. Bahnstromleitungen versorgen über Ladeunterwerke die Speiseleitungen einer Bahnstrecke, die erst durch die Einspeisung des Stroms in die Fahrleitung den elektrischen Antrieb der Triebfahrzeuge ermöglichen.

Zudem sollte der **Verzicht auf die Nutzen-Kosten-Analyse** auch **auf Veränderungen an Streckenlayouts oder Streckenstandards** zur deutlichen Erhöhung der Betriebsqualität **ausgeweitet werden**. Mit dem Verzicht auf Wirtschaftsprüfungen auch für diese Maßnahmen würde vor allem im Rahmen der Korridorsanierungen ein zeitkritischer Prüfschritt entfallen. In der Praxis hat sich der Verzicht für kleinere bis mittlere Maßnahmen bereits im Rahmen der Anlage 8.7 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bewährt.

Artikel 10 – Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz

Gegen die geplanten Änderungen bestehen keine Bedenken. Den Wegfall der bisherigen Pflichten für Zugangsberechtigte in § 3 SchlärmschG bewerten wir daher sehr positiv.

Wünschenswert wären weitere Erleichterungen. In der Begründung wird ausgeführt, dass die Verstoßquote in den vergangenen Jahren rückläufig war und in der angelaufenen Fahrplanperiode 2024/2025 bei 43.315 kontrollierten Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr festgestellt wurden. Angesichts dieser Entwicklung erscheint eine noch weitergehende Reduzierung der Stichproben vertretbar. Ebenfalls bietet es sich an, auf bereits bestehende Systeme bzw. Datenbanken zur Erfassung und Verwaltung von Fahrzeugdaten zu Güterwagen zurückzugreifen.

Artikel 17 – Inkrafttreten

Zu Absatz 2: Aus unserer Sicht besteht kein Anlass, das Inkrafttreten der Erleichterungen im SchlärmschG nach Artikel 10 des Gesetzesentwurfs mit dem Fahrplanwechsel 2026/2027 zu synchronisieren. Das Inkrafttreten der TSI NOISE (Verordnung (EU) Nr. 1304/2014) ehemals zum 15. Dezember 2024 und der daraus notwendig gewordenen Anpassung des heutigen SchlärmschG ist für das Inkrafttreten der novellierten Bestimmungen des BRBG-Verkehr zwischenzeitlich ohne Bedeutung.

Zum Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Artikel 1 – Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Gegen die mit Artikel 1 geplanten Änderungen bei der Fahrerlaubnis-Verordnung bestehen aus hiesiger Sicht keine Bedenken.

Artikel 2 – Änderung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung

Die weitgehenden Streichungen der EG-FGV sind zwar inhaltlich folgerichtig und überfällig, da die VO (EU) 2018/858 unmittelbar gilt und entsprechende Regelungen in der EG-FGV seit dem 1. September 2020 obsolet sind. Ein Bürokratieabbau wird dadurch aber nicht erreicht, sondern lediglich die geltende Rechtslage deutlich gemacht. Problematisch ist die einfache Beibehaltung von § 2 Abs. 2 und § 13 EG-FGV. Hier wird noch auf die Richtlinie 2007/46/EG (Vorgängerregelung der VO (EU) 2018/858) verwiesen. Zur Vermeidung bürokratisch aufwändiger Vorschriftensuche über Art. 88 Abs. 2 der VO (EU) 2018/858 und die Entsprechungstabellen müsste zumindest § 13 daher verweisungstechnisch, wahrscheinlich auch materiell angepasst werden. Zudem wird empfohlen, die nationalen Durchführungsregelungen zur EU-Einzelgenehmigung (Art. 44 VO (EU) 2018/858) mit denen für die nationale Einzelgenehmigung (Art. 45 f. VO (EU) 2018/858) unter § 21 StVZO zusammenzuführen, anstatt eine zwischen verschiedenen Verordnungen fragmentierte Regelung zu schaffen, zumal die EG-FGV (die dann übrigens auch EU-FGV heißen müsste) nur noch aus zwei Paragrafen bestehen würde.

Artikel 4 – Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Gegen die in Artikel 4 vorgeschlagenen Änderungen der StVO bestehen keine Bedenken.

Artikel 5 – Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Die in Artikel 5 vorgeschlagenen **Änderungen der BOKraft** werden von uns unterstützt, sind jedoch unzureichend. Eine echte Verbesserung im Sinne eines Bürokratieabbaus wäre erst die Streichung des überflüssigen § 10 BOKraft. Denn nach dieser, im Jahr 1939, noch zu Zeiten von Schaffnern, als § 29 BOKraft eingeführten Regelung sind die Busunternehmen verpflichtet, die geltenden Vorschriften über die Beförderungsentgelte, **Beförderungsbedingungen und Fahrpläne mitzuführen** und den Fahrgästen auf Verlangen Einsicht zu gewähren. Dies bedeutet für die Busunternehmen und deren Beschäftigte einen erheblichen Mehraufwand, ohne dass dem irgendein Nutzen gegenübersteht.

a) Zum einen sind diese Vorschriften über die Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne durchgängig im Internet veröffentlicht. Hierdurch sind die Kunden heutzutage nicht nur in der Lage während der Fahrt, sondern auch vor und nach der Fahrt Einsicht zu nehmen.

b) Darüber hinaus kann mittlerweile bei den meisten Unternehmen die Abfahrtzeit sogar als „Ist-Fahrplan in Echtzeit" / „Live-Zeit" abgerufen werden. Dies ist für Fahrgäste noch entscheidender als die Einsichtnahme in einen statischen Fahrplan, zumal in diesen Fällen noch hinzukommt, dass über die Auskunftssysteme die individuell richtigen Tarife angezeigt werden. Elektronische Auskunftssysteme sind mithin genauer und schneller als die statischen Papierpläne.

c) Müssen die Unterlagen vom Fahrpersonal in Papierform mitgeführt werden, muss bedacht werden, dass aufgrund der Einbindung in Verbünde und Verkehrsgemeinschaften diese sehr umfangreich geworden sind. Fahrpläne als Kurs- oder Fahrplanbuch werden zudem immer seltener und kaum in handlicher Papierform aufgelegt. Ferner müssen sie stets aktuell gehalten und distribuiert werden. Das ist mit hohem administrativem Aufwand verbunden.

d) Schließlich würde eine Einsichtnahme beim Fahrpersonal durch die Fahrgäste, wenn sie geschehen würde, die Fahrt verzögern, den nachfolgenden Verkehr aufhalten und den Bus aus dem Fahrplantakt bringen.

e) Eine Rückfrage bei Mitgliedsunternehmen ergab, dass keine Fälle bekannt sind, in denen Fahrgäste von der Möglichkeit zur Einsichtnahme überhaupt Gebrauch gemacht haben, was nochmals die **Überflüssigkeit der Norm** bestätigt.

Im Ergebnis folgen aus der Verpflichtung heutzutage ausschließlich Nachteile – sowohl für die Kunden, die Beschäftigten, die Unternehmen als auch die anderen Verkehrsteilnehmer.

Vor diesem Hintergrund regen wir dringend an, **§ 10 BOKraft ersatzlos zu streichen**.

Des Weiteren wird empfohlen, **§ 32 Abs. 2 Nr. 3 BOKraft ersatzlos zu streichen**. Durch digitales Ticketing hat das Aufkommen papierhafter Fahrscheine so stark abgenommen, so dass die Pflicht zur **Vorhaltung von Behältern** zum Abwerfen benutzter Fahrscheine nicht nur nicht mehr notwendig, sondern geradezu aus der Zeit gefallen ist.

Artikel 6 – Änderung der Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs

Gegen die vorgeschlagene Änderung besteht keine Bedenken.

Artikel 7 – Änderung der Triebfahrzeugführerschein- Prüfungsverordnung

Der im Entwurf vorgesehene Entfall der Verpflichtung zur Übersendung der Niederschrift nach Anlage 1 TfPV an das Eisenbahn-Bundesamt wird ausdrücklich begrüßt. Die Änderung stellt einen sinnvollen Beitrag zum Bürokratieabbau dar, ohne die Qualität oder Nachvollziehbarkeit der Triebfahrzeugführerscheinprüfungen zu beeinträchtigen.

Aus unserer Sicht geht der Änderungsansatz jedoch noch nicht weit genug. Die weiterhin bestehende Verpflichtung zur Führung und Aufbewahrung der Niederschrift nach Anlage 1 TfPV erzeugt internen Verwaltungsaufwand, ohne einen eigenständigen Mehrwert für die Prüfstellen selbst zu bieten. Das Formular dient primär externen Nachweiszwecken und wird in der Praxis regelmäßig parallel zu internen Dokumentationssystemen geführt.

Sachgerecht wäre daher entweder der vollständige **Entfall der Verpflichtung** zur Führung und Aufbewahrung der Niederschrift nach Anlage 1 TfPV oder alternativ die Einführung einer flexibleren Regelung: Denkbar wäre insbesondere eine Verpflichtung der Prüfstellen bzw. Prüfungsorganisationen, eine laufende Übersicht über die durchgeführten Triebfahrzeugführerscheinprüfungen einschließlich der jeweiligen Ergebnisse zu führen. Diese Übersicht könnte inhaltlich den Angaben der bisherigen Anlage 1 TfPV entsprechen, jedoch in einem von der jeweiligen Prüfstelle selbst gewählten Format. Ein solcher Ansatz würde die bereits bestehende, interne Dokumentationspraxis berücksichtigen, Doppelstrukturen vermeiden und gleichzeitig die erforderliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Prüfungen sicherstellen.

Artikel 8 – Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung

Die Streichung des § 25 EPSV ist sachgerecht. Die Vorschrift hatte ausschließlich Übergangscharakter. Aufgrund des Ablaufs der darin genannten Fristen entfaltet § 25 keine eigenständige Regelungswirkung mehr. Seine Aufhebung stellt daher eine reine Rechtsbereinigung dar und ist rechtlich unproblematisch.

Artikel 9 – Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Der VDV sieht die vorgesehenen Änderungen des § 33 EBO sehr kritisch. Nach einer umfangreichen und intensiven Bewertung durch unsere Mitgliedsunternehmen führen die vorgeschlagenen Regelungen weder zu einer nachweisbaren Reduzierung des Bürokratieaufwandes noch zu einer Verbesserung bestehender Strukturen. Vielmehr ist zu erwarten, dass hierdurch etablierte eisenbahnspezifische Qualitätssicherungsmechanismen geschwächt werden und eine Verlagerung von Aufgaben und Verantwortung weg von Aufsichtsbehörden und hin zu Marktakteuren erfolgen wird. Wirtschaftliche und strukturelle Risiken für Sachverständige sind zu befürchten. Darüber hinaus erscheint die Maßnahme vor dem Hintergrund des erklärten Ziels des Bürokratierückbaus weder hinreichend begründet noch wirksam. Der VDV schlägt

daher vor, die heutige, bestehende Struktur des § 33 EBO grundsätzlich beizubehalten und allenfalls behutsam weiterzuentwickeln. Zur Vereinfachung heutiger Strukturen und Arbeitsweisen der Aufsichtsbehörden und der Eisenbahnen sollte § 33 EBO wie folgt modifiziert werden (Streichungen durchgestrichen und Ergänzungen kursiv markiert):

Absatz 4 ist in der heutigen Fassung beizubehalten.

Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

(5) Als Sachverständige sind zugelassen:

1. die Ingenieure, die vom Eisenbahn-Bundesamt oder von der zuständigen Landesbehörde als Sachverständige anerkannt sind,

2. ~~Sachverständige der Technischen Überwachungsvereine und der Technischen Überwachungsämter,~~ *Prüfer der zugelassenen Überwachungsstellen im Sinne von § 2 Nummer 4 des Gesetzes über überwachungsbedürftige Anlagen.*

Ergänzend wird eingefügt:

(5a) Als Sachkundige gelten auch befähigte Personen im Sinne von § 2 Absatz 6 der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln.

Begründung:

1. Kein Abbau, sondern potenzielle Erhöhung des Aufwands und der Bürokratie

a) Eine Reduzierung des administrativen Aufwands bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden erscheint nicht ersichtlich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass durch den Entfall von § 33 Absatz 5 EBO zusätzlicher Aufwand dadurch entsteht, dass die für die zugelassenen Überwachungsstellen (ZÜS) künftig tätigen Prüfer sowie befähigte Personen den Aufsichtsbehörden regelmäßig nicht bekannt sind und zudem deren eisenbahnspezifische Fachkunde im Einzelfall zu überprüfen wäre. Die Verlagerung auf ein allgemeines, nicht eisenbahnspezifisches Anerkennungsregime führt daher gerade nicht zu einer Entlastung, sondern zu zusätzlichem Prüf- und Abstimmungsaufwand im Rahmen der Aufsicht.

b) Die bislang nach § 33 EBO anerkannten Sachverständigen wären faktisch angehalten, sich als ZÜS anerkennen zu lassen oder sich entsprechenden ZÜS-Strukturen anzuschließen. Dies bedeutet einen erheblichen zusätzlichen Zulassungsaufwand, der die Wirtschaftlichkeit insbesondere kleinerer und hochspezialisierter Anbieter in Frage stellt. Dies wird zu einem Rückgang an eisenbahnspezialisierten Sachverständigen führen. Es besteht damit die Gefahr einer strukturellen Verschiebung hin zu wenigen großen Prüforganisationen, während spezialisierte Anbieter aus dem Markt gedrängt werden.

c) Gem. Anhang 2 Abschnitt 1 BetrSichV sowie nach § 15 ÜAnlG müssen ZÜS die Prüfung jeweils aller Ü-Anlagen einer Kategorie (Aufzugsanlagen, Explosionsgefährdungen, Druckanlagen) durchführen können. Die umfassende Prüfbefugnis der ZÜS für sämtliche Druckanlagentypen vom Kleinstbehälter bis zum Großkessel setzt den Aufbau komplexer, fachlich hoch differenzierter Organisationsstrukturen voraus. Dies ist in den heutigen Strukturen häufig nicht vorhanden.

d) Der VDV und seine Mitglieder weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Beauftragung von zugelassenen Sachverständigen nach heutiger Praxis durchgehend unbürokratisch und effizient erfolgt. Der Einsatz von Sachverständigen erfolgt flexibel und oftmals ad-hoc, was einem unterschiedlichen schnellen Baufortschritt geschuldet ist. Oftmals ist die Erforderlichkeit eines Einsatzes von Sachverständigen nicht längerfristig planbar. Es wurden erhebliche Bedenken dahingehend geäußert, dass die am Markt verfügbaren ZÜS nicht ausreichen, um den bestehenden Prüfbedarf im erforderlichen Umfang und innerhalb notwendiger Fristen abzudecken.

Künftig wären Fahrzeughalter und Eisenbahnunternehmen gehalten, eigenständig zu prüfen, ob die eingesetzten Prüfer über ausreichende eisenbahnspezifische Fachkenntnisse verfügen. Dies ist aus Sicht der Praxis besonders kritisch, da bislang bewusst auf die fachliche Vorprüfung und Anerkennung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden zurückgegriffen werden konnte. Den Betreibern stehen regelmäßig weder eine hinreichende Transparenz über Qualifikationen externer Prüfer noch standardisierte Bewertungsmaßstäbe zur Verfügung, um eine eigenständige Qualifikationsprüfung vorzunehmen. Hieraus resultieren zusätzlicher administrativer Aufwand, erhöhte Haftungsrisiken sowie Unsicherheiten bei der Auswahl geeigneter Prüfer.
Aufgrund der reduzierten Verfügbarkeit geeigneter Prüfer sind steigende Kosten und damit zusätzlich negative wirtschaftliche Auswirkungen für Betreiber zu erwarten. Es ist ebenfalls darauf hinzuweisen, dass die bisherigen Sachverständigen teilweise auf Kosten der Betreiber ausgebildet wurden.

2. Sicherheitsrelevanz und praktische Auswirkungen

Der Wegfall der Prüfungsmöglichkeit durch Sachverständige würde für die betroffenen Unternehmen nicht nur zusätzlichen Aufwand im geschilderten Umfang verursachen, sondern in Einzelfällen auch den sicheren Betriebsablauf gefährden. Dies kann im Extremfall dazu führen, dass Züge nicht mehr zum Einsatz kommen werden. Die anerkannten Sachverständigen sind regelmäßig über längere Zeiträume bei denselben Herstellern, Werkstätten und Betreibern tätig und verfügen insbesondere aus technischer Sicht über eine hohe Anlagenkenntnis sowie umfassende betriebliche Erfahrung innerhalb des Eisenbahnsystems. Vor allem bei historischer Technik sind umfangreiche Kenntnisse mit höchster Sicherheitsrelevanz auch alter Fertigungs-, Instandhaltungs- und Betriebsverfahren erforderlich. Diese gewachsenen Strukturen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Betriebssicherheit und Effizienz des Eisenbahnbetriebs. Eine organisatorische und fachliche Entkopplung der Prüftätigkeit birgt demgegenüber das Risiko von Qualitätseinbußen, da die bestehende enge Verzahnung von Prüfung und betrieblicher Praxis aufgelöst wird. Fachlich bestehen Bedenken, dass die umfangreichen Kenntnisse im erforderlichen Maß aktuell innerhalb einer ZÜS vorliegen. Insgesamt ergeben sich nicht unerhebliche Risiken für die Absicherung von der Instandhaltung der Fahrzeuge und für den Verkehr selbst.

3. Strukturelle Auswirkungen auf den Markt der Sachverständigen

Die vorgesehene Regelung schränkt die Berufsausübungsmöglichkeit insbesondere freiberuflicher Sachverständiger ein und stellt damit einen erheblichen Eingriff in die Berufsfreiheit nach Art. 12 Abs. 1 GG dar, die in der derzeitigen Ausgestaltung verfassungsrechtlich problematisch erscheint. Hinzu kommt, dass der Entwurf keine Übergangsregelung für bereits anerkannte Sachverständige vorsieht. Dies führt zu erheblichen Unsicherheiten für die betroffenen Berufsgruppen. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir daher ausdrücklich von den geplanten Änderungen des § 33 EBO abzusehen und **den Einsatz von Sachverständigen weiterhin ausdrücklich zu ermöglichen** – zumindest gleichwertig neben Prüfstellen. Darüber hinaus regen wir an, Übergangs- und Bestandsschutzregelungen für bereits tätige Sachverständige jedenfalls dann aufzunehmen, wenn sich die rechtlichen oder tatsächlichen Rahmenbedingungen ihrer Tätigkeit wesentlich ändern. Nur so kann ein verhältnismäßiger Ausgleich zwischen den legitimen Regelungszielen und dem Schutz der beruflichen Freiheit erreicht werden.

Aus dem EU-Recht ergibt sich insbesondere keine Verpflichtung, die Struktur der heutigen, bewährten Prüfkompetenzen anzupassen und die Prüfarchitektur zu ändern. Vielmehr ist nach hiesiger Rechtsauffassung ein Nebeneinander von ZÜS und Sachverständigen nach bisheriger rechtlicher Ausprägung gerade nicht ausgeschlossen.

Nach geltender Rechtslage erfolgt die Anerkennung von Sachverständigen durch das Eisenbahn-Bundesamt sowie die zuständigen Landesbehörden in einem etablierten und praxisgerechten Verfahren mit befristeter Geltung. Zwar besteht bereits nach geltendem Recht keine Verpflichtung zur Anerkennung; gleichwohl stellt diese Möglichkeit ein wesentliches Instrument zur Sicherstellung eisenbahnspezifischer Fachkunde dar. Ihr Wegfall würde daher die Steuerungs- und Qualitätssicherungsfunktion der Eisenbahnaufsichtsbehörden erheblich schwächen.

Artikel 10 – Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung

In der Begründung zum Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich finden sich zu den Nummern 1 und 2 offensichtlich nicht dorthin gehörende Ausführungen zur Binnenschiff-fahrtsstraßen-Ordnung. Ausführungen zur Nummer 3 fehlen. Entsprechend lässt sich die Änderung nicht qualifiziert beurteilen.

Hinsichtlich der Änderung zu Nummer 4 teilen wir die Ausführungen in der Begründung und begrüßen die Streichung des § 15 EVO, da bereits eine ausreichende Regelung im VSBG vorhanden ist.

Ergänzend zu den Änderungen im Referentenentwurf schlagen wir ferner vor, den aktuellen **EBE-Betrag** in § 6 Abs. 2 Satz 1 Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO) von derzeit „mindestens jedoch 60 Euro" auf **„mindestens jedoch 90 Euro"** anzupassen.

Denn neben den Zuschüssen der öffentlichen Hand, sind die Fahrgeldeinnahmen das wichtigste Instrument zur Finanzierung des Nahverkehrs. Hierfür ist es notwendig, Fahrgästen und Reisenden entsprechende Sanktionen auferlegen zu können, wenn sie ohne gültiges Ticket fahren. Neben der für notorische Schwarzfahrer wichtigen strafrechtlichen Sanktion des § 265a Strafgesetzbuch (StGB) ist das **erhöhte Beförderungsentgelt (EBE)** die tragende Säule, um Druck auf die sich nicht rechtskonform verhaltenden Personen auszuüben.

Durch das **Fahren ohne gültigen Fahrschein** gehen den ÖPNV-Unternehmen in Deutschland pro Jahr ca. 300 Mio. Euro verloren. Hinzu kommen Kosten in Höhe von jährlich über 100 Mio. Euro für den Einsatz von Kontrollpersonal. Diese Kosten steigen Jahr für Jahr. Dementsprechend – und wegen der allgemeinen Inflation – ist es notwendig, auch die Höhe des EBE in regelmäßigen Abständen anzupassen. Die letzte Anpassung des EBE-Betrags liegt mittlerweile über zehn Jahre zurück.