
VDV - Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Bundespolizeigesetzes

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs, vertritt mit rund 700 Mitgliedsunternehmen die Mehrheit der in Deutschland tätigen Personen- und Güterbahnen, wozu insbesondere auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehören. Für ihre Verkehrsdienste nutzen fast alle unserer Mitgliedsunternehmen ganz oder teilweise die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes.

Der VDV dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem vorgelegten Gesetzentwurf, den das Bundesministerium des Innern im Rahmen einer Verbändeanhörung am 25. Juli 2025 vorgelegt hat.

Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen begrüßen die beabsichtigte Stärkung der Bundespolizei durch die Neufassung des BPolG. Damit wird die Handlungsfähigkeit der Polizei insgesamt wie auch die Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Personen- und Güterverkehr mit Eisenbahnen weiterhin abgesichert. Aus Sicht der Branche ist polizeiliche Präsenz und polizeiliches Handeln ein keinesfalls zu unterschätzender Faktor für die Attraktivität des Systems „Eisenbahn“. Neben der Gewährleistung objektiver Sicherheitsaspekte ist auch das subjektive Sicherheitsgefühl für Fahrgäste, aber auch für Bedienstete der Bahnunternehmen, ein wesentlicher Faktor zur Erhöhung der Attraktivität des Verkehrsmittels „Eisenbahn“. Ein tragfähiges Bundespolizeigesetz (BPolG) zahlt mittelbar auf die Verkehrsverlagerung und damit auf das Gelingen der Verkehrswende ein.

Dies vorausgeschickt, nimmt der VDV wie folgt Stellung:

1. Die sachliche Aufgabendefinition des **§ 3 BPolG-E** steht außer Frage: Die Bundespolizei ist für die Eisenbahnen des Bundes zuständig. Sprachlich könnte jedoch „auf dem Gebiet der“ nicht nur fachlich, sondern irrtümlicherweise auch räumlich einschränkend verstanden werden. Da die Bundespolizei zur Erfüllung der unter § 3 Nr. 1 und 2 BPolG-E geregelten Aufgaben ggf. auch auf Nachbargrundstücken tätig wird, regen wir an, die Formulierung wie folgt zu präzisieren:

„Die Bundespolizei hat die Aufgabe, auf dem Gebiet der für Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes und die darauf durchgeführten Eisenbahnverkehre Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, die

1. *den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen oder*
2. *beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen.“*

Diese Änderung sollte analog auch für § 13 Absatz 1 Nr. 5 BPolG-E gelten. Ergänzend regen wir eine Regelung an, wonach sich die Zuständigkeit der Bahnpolizei auch auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes erstreckt, noch ehe diese als Bahnanlage in Betrieb genommen werden.

2. Hohe Sicherheitsstandards für Fahrgäste und Bedienstete im System „Schiene“ flankieren den Weg zur Verkehrswende, wobei der Eisenbahn aufgrund ihrer herausragenden Klimabilanz eine Schlüsselrolle zukommt. Diesem Gedanken folgend, bitten wir, in **§ 60 Satz 1 BPolG-E** neben der *Sicherheit des Luftverkehrs* auch die **Sicherheit des Eisenbahnverkehrs** aufzunehmen. Im Zusammenhang mit den Regelungen zu den in dieser Norm geregelten Aufenthaltsverboten sollte es daher heißen:

*„... eine Straftat im Sinne des § 13 Absatz 1 von erheblicher Bedeutung oder eine Straftat, die die Sicherheit des Luftverkehrs **oder des Eisenbahnverkehrs** in erheblichem Maße beeinträchtigt, begehen wird“.*

Dadurch wird der Gleichwertigkeit des Eisenbahnverkehrs Rechnung getragen.

Vorbemerkung zu den **Unterstützungspflichten** nach **§ 96 BPolG-E**: Der Referentenentwurf enthält zu den Änderungen im Rahmen der Unterstützungspflichten, die teilweise ausgeweitet werden, nur eine kurze, allgemeine Begründung (vgl. Ref-E vom 23.07.2025, Stand 19.59 Uhr, S. 165). Wir regen zu den jeweiligen Tatbeständen insbesondere in § 96 Absatz 2 BPolG-E daher eine detaillierte Begründung an.

3. In **§ 96 Abs. 2 Nr. 3 BPolG-E** bitten wir um eine Konkretisierung der Adressaten der vorgesehenen Fahrplanübermittlungen. Ferner bleibt im jetzigen Formulierungsvorschlag offen, ob die Bundespolizei die Fahrplandaten sowohl von Seiten des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als auch vom verkehrsdurchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten soll. Eine Klarstellung ist wünschenswert.

Die Eisenbahnen betreiben heute Betriebsleitsysteme, in denen die von der Bundespolizei benötigten Daten nach bisheriger Erfahrung enthalten sind. Wir regen daher an, dass zumindest in der amtlichen Begründung erläutert wird, dass die Datenübermittlung regelmäßig auch dadurch erfolgen kann, dass die Bundespolizei Leserechte im erforderlichen Umfang an den Betriebsleitsystemen der Eisenbahnen erhält.

Sollte eine technische Datenübermittlung erforderlich werden, soll diese über bereits bestehende Schnittstellen erfolgen. Auf Vorgaben zum Datenformat sollte entsprechend verzichtet werden. Nach hiesiger Kenntnis sind mögliche Vorgaben nach § 96 Absatz 2 Sätze 2 und 3 BPolG-E in Verbindung mit der Rechtsverordnung nach § 93 Absatz 1 BPolG-E nicht leistbar und führen zu nicht vertretbarem Aufwand. Hierzu bitten wir um klarstellende Hinweise in der Gesetzesbegründung und entsprechend um Streichung von § 96 Absatz 2 Satz 2 und 3 BPolG-E.

4. **§ 96 Absatz 2 Nr. 5 BPolG-E** regelt die Pflicht von Verkehrsunternehmen, auf deren Betriebsgelände die Bundespolizei bahnpolizeiliche Aufgaben nach § 3 BPolG-E wahrnimmt, die für die Wahrnehmung dieser Aufgaben „erforderlichen Einrichtungen, insbesondere Dienst- und Lagerräume gemäß den polizeilichen Anforderungen sowie Parkplätze für die Dienstkraftfahrzeuge der Bediensteten der Bundespolizei zur Verfügung zu stellen, sie in einem guten Zustand zu überlassen und während der gesamten Nutzung durch die Bundespolizei in diesem Zustand zu erhalten“.

Wir regen an, auf die Formulierung sowohl des „**guten Zustands**“ wie auch „**gemäß den polizeilichen Anforderungen**“ aufgrund der damit einhergehenden Unschärfe zu verzichten. Als tragfähige Alternative zur Absicherung bestimmter Mindeststandards schlagen wir einen „**angemessenen**“ Zustand im Zeitpunkt der Überlassung und während der Nutzung wie folgt vor:

*„5. die für die Wahrnehmung der Aufgaben der Bundespolizei erforderlichen Einrichtungen, insbesondere Dienst- und Lagerräume ~~gemäß den polizeilichen Anforderungen~~ sowie Parkplätze für die Dienstkraftfahrzeuge der Bediensteten der Bundespolizei zur Verfügung zu stellen, sie in **einem guten angemessenen** Zustand zu überlassen und während der gesamten Nutzung durch die Bundespolizei in diesem Zustand zu erhalten,“*

Ferner bitten wir, die Veranlassung von Ein- und Umbauten durch die Bundespolizei für den Fall, dass diese z.B. wegen einer Standortänderung die überlassene Einrichtung nicht mehr benötigt, um eine entsprechende Rückbauverpflichtung wie folgt zu ergänzen:

„Bei der Rückgabe der überlassenen Einrichtungen an den Eigentümer werden die polizeispezifischen Ein- und Umbauten auf Kosten der Bundespolizei entfernt und die Einrichtungen in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Abweichende Vereinbarungen sind zulässig.“

5. **§ 96 Absatz 2 Nr. 7 BPolG-E** normiert „bei Eintritt eines Ereignisses“ Unterrichtungspflichten der Betreiber von Unternehmen, auf deren Betriebsgelände bahnpolizeiliche Aufgaben wahrgenommen werden.

Diese umfassende und nicht näher geregelte Verpflichtung ist neu und begegnet wegen ihrer Unschärfe rechtlichen Bedenken: So erstreckt sie sich allgemein auf das „Gebiet der Eisenbahnen des Bundes“, geht also über den reinen Bahnbetrieb als solches hinaus. Ferner reicht bereits eine „Gefährdung“ des Benutzers, des Bahnbetriebs oder der Anlagen aus, um diese Unterrichtungspflicht auszulösen. Die Formulierung „bei Eintritt eines Ereignisses“ legt zudem nahe, dass auch Ereignisse außerhalb der verantwortlichen Einflussphäre der Unternehmen erfasst werden sollen.

Eisenbahnen sind aufgrund ihrer in § 4 AEG normierten Sicherheitspflichten verpflichtet, ein Notfallmanagementsystem zu erstellen sowie ein Meldewesen einzurichten und zu betreiben. Neben Meldungen an die nach Landesrecht örtlich zuständigen Rettungsleitstellen bestehen auch Meldeverpflichtungen u. a. an die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) und das Eisenbahn-Bundesamt. Die Meldepflichten an die beiden zuvor benannten Bundesbehörden sind dabei auf Gesetzes- und Verordnungsebene abstrakt beschrieben und werden jeweils durch eine Allgemeinverfügung konkretisiert.

Falls eine neue Meldeverpflichtung direkt an die Bundespolizei wie nach § 96 Absatz 2 Nr. 7 BPolG-E vorgesehen eingeführt werden soll, sind aus unserer Sicht folgende Sachfragen und Zielsetzungen zwingend vorab zu klären:

- Was ist Sinn und Zweck der Meldung, welche Ziele sollen durch sie erreicht werden?
- Insbesondere im Gefahrenfall ist eine Konzentration der Meldungen auf nur eine zum Meldungsempfang spezialisierte Stelle ein Mittel zur zügigen und zielgerichteten Alarmierung der Einsatzkräfte. Wurde die strukturierte Einbindung der Bundespolizei in die auf Landes- oder Kreisebene bestehenden Rettungsleitstellen als Alternative untersucht?
- Welche Dienststelle der Bundespolizei ist Empfänger der Meldung? Hier könnte beispielweise eine Regelung aufgenommen werden, wonach die Bundespolizei den Eisenbahnen bekannt gibt, welche Dienststelle räumlich zuständig ist.
- Was ist zu melden? Hier sollten Regelbeispiele genannt werden. Ferner sollte bei der Verwendung von (Fach-)Begriffen (Definition von Ereignissen) auf jene zwischen den Bundesbehörden BEU und EBA abgestimmten Begriffsdefinitionen zurückgegriffen werden, damit jede Bundesbehörde inhaltlich mit den gleichen Begriffen unterrichtet werden kann und nicht ein Ereignis mit unterschiedlichen Begriffen an unterschiedliche Bundesbehörden gemeldet werden muss.

Für den thematisch verwandten Bereich der „Meldungen nichtbundeseigener Eisenbahnen an Polizeibehörden des Landes“ hat der VDV in Anlage 3 zur „Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)“¹ Empfehlungen zusammengestellt. Diese finden sich als Anlage auf der letzten Seite dieser Stellungnahme.

¹ Volltext abrufbar unter: <https://vdv-regelwerke.de/regelwerke/>

6. **§ 96 Absatz 3 BPolG-E** berechtigt die Bundespolizei, über § 95 Absatz 2 BPolG-E hinaus „weitere Einrichtungen und Leistungen zu verlangen, die mit der Wahrnehmung von Aufgaben der Bundespolizei nach § 1 Absatz 2 zusammenhängen.“

§ 95 Absatz 3 BPolG-E ist auffallend weit gefasst und begegnet daher, selbst als Auffangtatbestand, rechtlichen Bedenken mit Blick auf das Bestimmtheitsgebot von Normen.

Wir bitten daher, den bisherigen Wortlaut „*und die ihnen nach den Umständen zugemutet werden können*“ gem. § 62 Absatz 4 BPolG (alt) aus Gründen der Rechtssicherheit beizubehalten.

Alternativ sollte die vorgeschlagene Formulierung um das Kriterium der *Angemessenheit* sowie um eine konkretisierende Gesetzesbegründung ergänzt werden.

7. Für die Überlassung von Einrichtungen und die Sicherstellung der Versorgung der Betriebsgelände nach dem Stand der Technik ist eine Erstattung der Selbstkosten durch die Bundespolizei vorgesehen, sofern das Unternehmen die Einrichtungen nicht ohnehin selbst benötigt (**§ 96 Abs. 4 BPolG-E**). In der Höhe ist diese Erstattung jedoch begrenzt auf den für die Bundespolizei *üblichen Aufwand*. Das jeweilige Unternehmen hat jedoch hierauf keinen Einfluss, muss sich jedoch gleichzeitig an seinen eigenen wirtschaftlichen Erfordernissen ausrichten.

Die Erstattung der Selbstkosten sollte daher rechtlich ohne Obergrenze ausgestaltet werden, wobei es den Parteien freisteht, abweichende Vereinbarungen zu treffen. Auch die bisher vorhandene Möglichkeit einer Pauschalierung, die in der Vergangenheit ebenfalls zu tragfähigen Ergebnissen geführt hat, sollte als Alternative gesetzlich beibehalten werden.

Der VDV erinnert außerdem daran, dass im Abschlussbericht der „**Beschleunigungskommission Schiene**“ (Dezember 2022, S. 29) im Cluster 1.4: „Kapazitätsmanagement im Betrieb“ unter „Maßnahme 5: Beschleunigung der Sachverhaltsaufklärung bei Personenschäden“ der Bundespolizei im Zusammenhang mit der Reduktion von Sperrzeiten Beschleunigungspotential zuerkannt wird: Der dort gemachte Vorschlag, Todesfallermittlungen mit Bezug zu den Eisenbahnen des Bundes von der Kriminalpolizei auf die Bundespolizei zu verlagern, findet sich bislang nicht im vorliegenden Gesetzesentwurf.

Die Bundespolizei verfügt über tiefgehendes Bahnverständnis und ist aufgrund sachlicher und räumlicher Nähe in der Lage, im Rahmen der Todesfallermittlungen schnell am Ort eines Ereignisses sein zu können. Dies würde zu einer erheblichen Reduktion der Eingreifzeiten für die mit der Aufklärung betrauten Personen führen.

Der VDV bittet darum, dass dieser Aspekt in den Gesetzesentwurf eingearbeitet wird.

Anlage 3 (zu 5.10, 5.6.3 und zu 6.1)

Unfallmeldetafel III

		Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden , bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.	
Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden.	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten.		Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen.		Ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort).	Ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind.	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffen in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll).	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen.	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern.	Ja	Ja