[redacted]

Betreff: WG: Ihre Praxiserfahrungen zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich

Von: [redacted]@vdv.de>
Gesendet: Donnerstag, 29. Oktober 2026 11:33
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Ihre Praxiserfahrungen zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich

[redacted]

vielen Dank für Ihre Anfrage und das sehr angenehme gestrige Telefonat. Darauf bezugnehmend möchte ich Ihnen zu den von Ihnen angefragten Punkten die folgende Einschätzung übermitteln (Auf Basis des Gesetzentwurfs in BT-Drs. 21/8404):

Zu (1): Erweiterung Gleismittenabstand: In der Regelungslogik der Vorschrift böte sich an, die Ausnahme als neue Nr. 5 in § 18 Abs. 1a) AEG aufzunehmen. Ein möglicher Vorschlag könnte dann lauten:

Position im Gesetzentwurf: BT-Drs. 21/8404, Seite 12 - **Zu Artikel 6 nach Nummer 5: Einfügung einer neuen Nummer 6**: ‚6. In § 18 Absatz 1a) wird eine neue Nummer 5 eingefügt: „*5. Die Erweiterung des Gleismittenabstands bei mehrgleisigen Strecken und Serviceeinrichtungen zur Anpassung an geltendes Recht oder die anerkannten Regeln der Technik.*“‘ Die folgenden Ziffern würden sich entsprechend verschieben.

(Die im Brief vorgeschlagene Formulierung der Anpassung an das „aktuelle Regelwerk“ ist rechtsförmlich möglicherweise zu unbestimmt. Die Formulierung ‚*an geltendes Recht oder die anerkannten Regeln der Technik.*‘ entspräche dagegen der bereits im AEG verwendeten Terminologie [vgl. § 2 Abs. 7f AEG]).

Kurze Begründung: historisch sind bei Bestandsanlagen Mindestgleisabstände zwischen 3,5m und 4m vorhanden, die aktuelle EBO (vgl. § 10 EBO) sieht für Neubauten differenzierte Mindestgleisabstände vor. Um alte Bestandsinfrastrukturen, die aktuelle Anforderungen noch nicht erfüllen, zu ertüchtigen, wäre es sehr hilfreich, wenn – die vergleichsweise wenig eingriffsintensive – Erweiterung der Gleisabstände zukunftssicher auch ohne Planfeststellungspflicht durchgeführt werden könnte. Dies gilt für Ertüchtigungen, die über Unterhaltungsmaßnahmen nach § 2 Abs. 7f AEG hinausgehen und nicht Teil einer Erneuerung (§ 18 Abs. 1 Sätze 4, 5 AEG) sind.

Zu (2): Wiederherstellung früherer Mehrgleisigkeit:
Hier bietet sich ebenfalls eine zusätzliche Ziffer in § 18 Abs. 1a) AEG an, ggf. wegen des Sachzusammenhangs direkt im Anschluss an die oben vorgeschlagene neue Ziffer 5. Ein möglicher Vorschlag könnte lauten:

Position im Gesetzentwurf: BT-Drs. 21/8404, Seite 12 - **Zu Artikel 6 nach Nummer 6 – neu – : Einfügung einer neuen Nummer 7**: ‚7. In § 18 Absatz 1a wird eine neue Nummer 6 eingefügt: „*6. die Wiederherstellung der Mehrgleisigkeit auf mit zwei oder mehr Gleisen genehmigten Strecken, auf denen durch Stilllegung von Gleisen die Kapazität verringert wurde.*“‘ Die folgenden Ziffern würden sich entsprechend verschieben.

Kurze Begründung: es handelt sich um einen Unterfall einer Bestandsschutzregelung, wobei die ursprünglich mehrgleisig genehmigte Strecke in der Vergangenheit auf eingleisigen Betrieb reduziert wurde. Hier sollte es eine vereinfachte Möglichkeit geben, diese bereits genehmigte höhere Kapazität wieder zu nutzen. Alternativ könnte überlegt werden, dies ausdrücklich als Unterfall der Unterhaltung in § 2 Abs. 7f AEG „Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit einer bestehenden Betriebsanlage […]“ zu verankern. Es handelt

sich um eine folgerichtige Regelung, nachdem der Fortbestand des Bahnbetriebszwecks in § 23 Abs. 1 Satz 1 AEG in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurde.

Zu (3): Reaktivierung von Eisenbahnstrecken:

Auch hier böte sich eine zusätzliche Ziffer in § 18 Abs. 1a) AEG an, im Anschluss an die oben vorgeschlagenen zusätzlichen Ziffern. Ein möglicher Vorschlag könnte lauten:

Position im Gesetzentwurf: BT-Drs. 21/8404, Seite 12 - **Zu Artikel 6 nach Nummer 7 – neu – : Einfügung einer neuen Nummer 8**: ‚8. In § 18 Absatz 1 wird eine neue Nummer 7 eingefügt: „*7. die Wiederherstellung von stillgelegten, jedoch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Eisenbahnstrecken, insbesondere von Verbindungskurven sowie Ein- und Ausfädelungen von Strecken in Netzknoten zur Erhöhung der Resilienz des Eisenbahnnetzes.*“ Die folgenden Ziffern würden sich entsprechend verschieben.

Kurze Begründung: Es handelt sich um eine klarstellende Bestandsschutzregelung, nach der eine bereits genehmigte Eisenbahnbetriebsanlage auch nach einer Stilllegung auf Basis der ursprünglichen bahnrechtlichen Widmung reaktiviert werden kann und somit auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten Genehmigung vor Stilllegung abzustellen ist. Dies ist eine wichtige und notwendige Erleichterung für eine schnelle Reaktivierung von zwischenzeitlich stillgelegten Eisenbahnstrecken der EdB und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und spiegelt die jüngste Regelung in § 23 Abs. 1 Satz 1 AEG, mit der der Fortbestand von Bahnbetriebszwecken in das überragende öffentliche Interesse gestellt wurde.

Ich hoffe, dass Ihnen diese Aufstellung weiterhilft und sie nicht zu unübersichtlich geraten ist. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37 – 39 · 50672 Köln
T +49 221 57979-[redacted]@vdv.de · www.vdv.de

[redacted]

Vereinsregister AG Köln VR 4097 · USt.-IdNr. DE 814379852
Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242
EU-Transparenzregisternummer: 50254292140-86

Hinweis: Die übermittelte E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Daten und ist ausschließlich für die natürliche(n) oder juristische(n) Person(en) bestimmt, an die sie adressiert ist. Jeglicher Gebrauch dieser E-Mail – hierzu zählen insbesondere die Kenntnisnahme, der Ausdruck und die Verbreitung – durch andere Personen ist verboten. Falls Sie nicht der richtige Adressat oder dessen Vertreter sind, so bitten wir Sie, die E-Mail von Ihren Computern zu löschen und den Absender umgehend zu informieren. Hierfür im Voraus herzlichen Dank!