Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV) e. V.

EB1, EPI, ER, GFP, HGF, KB, RM, R2, R3, TR, T11

Stand 17. November 2026

Stellungnahme

zum Gesetzentwurf zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (Drucksache 21/8404)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt den vorliegenden Gesetzentwurf zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich. 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. Zugleich besteht in der Gesetzesinitiative bei vielen anderen Anforderungen zur angestrebten Entbürokratisierung, Effizienzsteigerung oder Kostenminimierung Anpassungsbedarf. Für den Eisenbahnverkehr erscheinen etwa einige vorgesehene Änderungen im **Bürgerlichen Gesetzbuch** (BGB) oder im **Allgemeinen Eisenbahngesetz** (AEG) nicht zielführend oder weitgehend genug.

Im Einzelnen:

Artikel 1 – Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches

§ 305a BGB – Einbeziehung in besonderen Fällen

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 wäre 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 auf vielen Vertriebskanälen zusätzliche Bekanntmachungen der Tarife erfolgen müssten; in den Reisezentren des Nah- und Fernverkehrs, an Automaten oder noch in den Bahnen des Nah- und Fernverkehrs (Bordverkauf im SPNV). Vor allem für Fahrgäste wäre es nicht zumutbar, wenn vor Vertragsschluss in aller Breite auf Tarif- und Beförderungsbedingungen hingewiesen bzw. Einwilligungen ermöglicht werden müssten. Im Übrigen darf davon ausgegangen werden, dass der Fahrkartenkauf zeitintensiver würde. Auch die Möglichkeiten zur Bereitstellung von Dokumenten an Automaten wären nur mit großem finanziellem Aufwand umsetzbar: Alleine im Geschäftsbereich der Deutschen Bahn AG wären durch einen damit verbundenen Hard- und Software-Austausch an Automaten Kosten in Höhe von mindestens 65 Mio. Euro die Folge.

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):

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung" registriert. Die Registernummer lautet: R001242. Darüber hinaus ist der VDV im Transparenzregister bei der Europäischen Union (EU) registriert. Die Nummer lautet 50254292140-86.

„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, […]"

Alternativ wäre für die Branche auch die Fortführung des Status quo denkbar, der die vorangehende Prüfung durch eine Behörde beinhaltet.

§§ 965 ff. BGB – Fundsachen

Eine notwendige und sinnvolle Entbürokratisierung ergäbe sich darüber hinaus 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 Aktualisierungsbedürftigkeit 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 Bundesrat hat für die Einfügung des Wortes „insbesondere" in Satz 6 votiert; die Bundesregierung hat sich dem angeschlossen. Auch aus VDV-Sicht ist dies ausdrücklich zu begrüßen, zumal es hinsichtlich der Frage, ob es sich um topografische, technische oder rechtliche andere Gründe handelt, erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten geben dürfte.

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 neuen Satz 7 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, denn für die Fernbus-Unternehmen ist die Dreimonatsfrist das einzige verlässliche Planungselement im Verfahren. Sie ermöglicht Netzplanung, Fahrzeugdisposition, Fahrereinsatz und Vermarktung mit hinreichender Sicherheit. Die bisherige Verlängerungsmöglichkeit führt zu längerer Planungsunsicherheit bei den Antragstellern. Daher plädieren wir dafür, nicht der Stellungnahme des Bundesrates zu folgen, sondern in diesem Punkt beim ursprünglichen Regierungsentwurf zu bleiben.

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. Dies entspricht auch der Stellungnahme des Bundesrates. Gleichzeitig besteht ein berechtigtes Interesse der Fernbusbetreiber, schnell auf Veränderungen im Markt reagieren zu können. Daher wird als **Kompromiss** vorgeschlagen, die Frist für den Wegfall der Genehmigung und die Einstellung des Verkehrs 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

Leider wurde die im ursprünglichen Referentenentwurf noch vorgesehene Klarstellung in § 39 Absatz 1 Satz 3, 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, im nun vorliegenden Gesetzentwurf wieder gestrichen. Dies wäre aber 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. Es wird daher darum gebeten, die aus dem ursprünglichen Referentenentwurf (dort: Art. 4 Nr. 9) vorgesehene Klarstellung wieder in den Gesetzentwurf aufzunehmen.

Diese Regelung hat auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme gefordert (Artikel 4, neue Nummer 8a), woraufhin die Bundesregierung angekündigt hat, dies zu prüfen. Daher sollte die Regelung aus den dargelegten Gründen vom Deutschen Bundestag beschlossen werden.

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.).

§§ 6d Abs. 2 und 7d S. 2 AEG

Der VDV begrüßt das Vorhaben, **Eisenbahnbetriebsleiter** künftig nur noch im Wege eines einstufigen Anzeigeverfahrens zu bestellen. Entsprechende Unterstützung finden daher die vorgeschlagenen Änderungen in den §§ 6d Abs. 2 und 7d S. 2 AEG.

§ 10 Abs. 2 AEG

Der ursprüngliche Referentenentwurf sah eine **Streichung der Pflicht zur Aufstellung von Fahrradbeförderungsplänen** vor, die ausdrücklich zu begrüßen war. Diese Streichung ist im nun vorliegenden Gesetzentwurf leider wieder entfallen. Da hiermit Bürokratie und bzw. Verwaltungsaufwand abgebaut werden kann, wird empfohlen, diese Streichung wieder im Gesetzentwurf festzuschreiben, also § 10 Absatz 2 AEG zu streichen. Die europarechtlichen Vorgaben des Art. 6 Verordnung (EU) 2021/782 vom 29.4.2021 werden als völlig ausreichend erachtet.

§ 12 a AEG

Auch hier: Der ursprüngliche Referentenentwurf sah eine Streichung der Verpflichtung für Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, über **Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren** (§ 12a Absatz 2 AEG). Diese Streichung ist im nun vorliegenden Gesetzentwurf leider wieder entfallen. Aus Sicht der Branche wird gebeten, diese Streichung erneut vorzusehen, da dieser Informationspflicht keine rechtliche Verpflichtung zugrunde liegt.

Die vorgesehene Ergänzung von § 12a Absatz 3 S. 2 AEG wird hingegen begrüßt. Durch diese Ergänzung wird die Bereitstellung von **Fahrgastinformationen** über elektronische Zugangsmöglichkeiten 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 die vorgesehenen Änderungen des § 3 Absatz 1 BSWAG, der in seinem jetzt vorgeschlagenen Wortlaut den Anwendungsbereich bzw. die Reichweite von „Ausbaumaßnahmen" präzise und mit Blick auf mögliche künftige Entwicklungen rechtssicher definiert.

Der nach § 3 Absatz 4 BSWAG vorgeschlagene **Verzicht auf die Nutzen-Kosten-Analyse** bei Ausbaumaßnahmen gemäß § 3 Absatz 1 (neu), der aus Branchensicht bereits im Rahmen der Überlegungen zu einem Infrastruktur-Zukunftsgesetz erwartet worden war, wird ebenfalls begrüßt.

Damit wird eine zentrale Forderung der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt.

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 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.

Zu § 3 Gegenstand des **Bedarfsplans** möchten wir einen Formulierungsvorschlag unterbreiten (Ergänzungen zum Entwurf sind kursiv markiert):

(1) In den Bedarfsplan sollen insbesondere aufgenommen werden Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen. Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur *Erhöhung der Kapazität und Resilienz sowie* Herstellung der Nutzbarkeit mit elektrischen oder anderen treibhausgasneutralen Antrieben durch den Bau von Fahrleitungen oder den Bau von Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken einschließlich notwendiger Bahnstromleitungen an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören.

(4) Der volkswirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen für Maßnahmen, die der *Erhöhung von Kapazität, Resilienz und* Elektrifizierung gemäß Absatz 1 Satz 2 dienen, gilt als aus Klimaschutzgründen gegeben, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen.

Entsprechend müsste auch die Gesetzesbegründung angepasst werden.

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 18 – 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.