Bürokratieabbau-Paket Schiene

Die Koalition stellt die Weichen zur umfassenden Staatsmodernisierung. Die Infrastruktur soll in hohem Tempo modernisiert werden. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und die Lebensqualität der Bevölkerung sollen so spürbar und absehbar verbessert werden. Planung und Genehmigung, Beschaffung und Vergabe der Infrastrukturprojekte sollen dafür weitergehend beschleunigt und vereinfacht werden.

Für die Schieneninfrastruktur ist eine Beschleunigung notwendig, um Vorhaben zur Verbesserung der Qualität und Pünktlichkeit zügig umzusetzen. Hierfür bietet sich ein spezifisches Bürokratieabbau-Paket Schiene an. Es kann an bereits vorliegende, aber in der vergangenen Legislaturperiode nicht mehr umgesetzte Maßnahmen zum Bürokratieabbau anknüpfen. Vor allem sind die offenen Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) sowie Maßnahmen des Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung (D-Pakt) umzusetzen - wie im Koalitionsvertrag verankert.

Folgende **Grundsätze** sollten handlungsleitend sein: 1:1-Umsetzung von EU-Recht, Vermeidung von Umplanungen, Standardisierung, Verzicht auf Verfahrensschritte und Doppelungen, partnerschaftliches Bauen.

Ein Bürokratieabbau-Paket Schiene sollte Arbeits- und Prüfschritte in den Unternehmen und den Behörden entbehrlich oder einfacher machen. Dies würde auch im Arbeitsmarkt begrenzt verfügbare personelle Kapazitäten freispielen.

14 Maßnahmen bieten sich für ein Bürokratieabbau-Paket Schiene konkret an:

(1) Stichtagsregelungen

(2) Standardisierung bei Umweltprüfungen

(3) Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen

(4) Standardisierung der eisenbahnkreuzungsrechtlichen Verfahren

(5) Ausnahmeoption zur Umweltverträglichkeitsprüfung

(6) Wahlrecht beim Planrecht

(7) Bündelung von Kompensationsmaßnahmen

(8) Verzicht auf Doppelungen von Planungs- und Zuwendungsrecht

(9) Generelle Zulassung des Partnerschaftsmodells Schiene

(10) Vereinfachtes und innovationsförderndes Vergaberecht

(11) Vereinfachte Lagerung im Baubereich

(12) Vereinfachung der Inbetriebnahme von Infrastruktur

(13) Vereinfachung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen

(14) Standardisierung im Eisenbahnbetrieb

Im Einzelnen:

(1) Stichtagsregelungen

Im D-Pakt wird zu Stichtagen ausgeführt: *„Stichtage, mit denen die Sach- und Rechtslage sowie der Stand der Technik festgelegt werden, nach denen das weitere Verfahren insgesamt zu beurteilen ist, können zeitaufwendige Aktualisierungen verhindern.“*

Ohne Stichtage ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung maßgeblich. Das bedeutet, dass Planungen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Regeln, insbesondere technisches Regelwerk, anzupassen sind. So verursachen Änderungen der Sach- oder Rechtslage regelmäßig verzögernde Umplanungen, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen. Eine generelle Stichtagsregelung zur Sach- und Rechtslage – etwa in AEG und EIGV oder ggf. sektorübergreifend im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) – würde den Beurteilungszeitpunkt vorverlagern und so (zeit-) aufwendige Umplanungen vermeiden.

(2) Standardisierung bei Umweltprüfungen

Sowohl bei der Planung wie auch beim Betrieb der Infrastruktur sind Standardisierungen zum Abbau von Bürokratie geeignet.

Ausbaufähig sind Standardisierungen im Bereich der Umweltprüfungen. Durch entsprechende Verordnungen oder Verwaltungsvorschriften können in den Planungs- und Genehmigungsverfahren jeweils zeitintensive Abstimmungen zur Anwendung des materiellen Umweltrechts „vor die Klammer gezogen“ werden. Sie erfolgen dann gebündelt projektübergreifend und werden in Standards fixiert.

Diese Entbürokratisierung, gleichermaßen von BKS und D-Pakt empfohlen, ist mit zwei Verfahren zu entsprechenden Standards für Vogelschutz und Eidechsen bereits vorgesehen. Bei diesen Vorhaben sowie bei der Ausweitung auf weitere Arten (bspw. für Fledermäuse) ist dabei auf zweierlei zu achten:

- Es sollten nur solche technischen Lösungen und Verfahren als Standard geregelt werden, die unmittelbar verfügbar sind. Verordnungen und Verwaltungsvorschriften können schließlich einfach auf Basis des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts aktualisiert und die technische Entwicklung durch Fördermittelvorhaben gezielt beschleunigt werden.
- Da nicht alle geschützten Arten in allen Naturräumen vorkommen, sollte entweder die jeweilige Vorschrift nicht bundesweit zu beachten sein oder die Möglichkeit der Erbringung eines sog. Absenznachweises geregelt werden (bspw. bei der vorgesehenen Regelung für Zaun- und Mauereidechsen).

Damit nicht durch Bundesländer abweichende Standards zu Umweltprüfungen beschlossen werden, sollte ferner für Bundesvorhaben eine Änderung der in Artikel 72 Absatz 3 Grundgesetz geregelten sog. Abweichungsgesetzgebung geprüft werden. Auch der Normenkontrollrat (NKR) empfiehlt im Rahmen seiner im Februar 2025 vorgelegten Vorschläge zum Bürokratieabbau Verfassungsänderungen, u. a. die *„Normierung einer Infrastrukturkompetenz beim Bund“*.

Grundsätzlicher Handlungsbedarf zur Standardisierung von Umweltprüfungen besteht hinsichtlich des § 13 Berücksichtigungsgebots des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Maßgebliche Orientierung sollten die Bewertungsmethoden des BMV für Bedarfsplan und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sein.

(3) Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen

Vor den Genehmigungsverfahren ist bei raumbedeutsamen Vorhaben eine Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Sie ähnelt vom Ablauf her zwar einem Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung, hat jedoch keinen bindenden Charakter und stellt lediglich eine Art gutachterliche Äußerung der zuständigen Landesbehörde dar.

Die Raumverträglichkeitsprüfung (vormals Raumordnungsverfahren) vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren führt zu langwierigen Doppelprüfungen. Der Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen hätte eine Reduzierung der Planungs- und Genehmigungszeiten bei raumordnungspflichtigen Vorhaben um ein bis zwei Jahre zur Folge. Bereits 2011 wurde für den Bereich der Übertragungsnetze der Ersatz dieser Verfahren durch eine sogenannte Bundesfachplanung geregelt. 2018 wurde dann für den Großteil der Vorhaben auch der Verzicht auf die Bundesfachplanung ermöglicht.

Nach diesem Vorbild empfiehlt die BKS für den Aus- und Neubau der Schiene auf dieses Verfahren zu verzichten, wenn zuvor eine mehrere Trassenvarianten umfassende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt ist. Auch der NKR plädiert für den Verzicht auf diese Verfahren *„um Doppelprüfungen und Mehrfachzuständigkeiten abzubauen.“*

Der Verzicht bezieht sich dabei auf das gutachterliche Verfahren. Die raumordnungsrechtlichen Belange selbst würden – wie bisher – durch das EBA im Planfeststellungsverfahren geprüft. Auch der Umfang an Öffentlichkeitsbeteiligung bliebe hoch. Bspw. würde sich für entsprechende Bedarfsplanvorhaben die Zahl von Beteiligungsschritten von vier auf drei reduzieren – jeweils einmal durch BMV, DB und EBA.

(4) Standardisierung der eisenbahnkreuzungsrechtlichen Verfahren

Zur Beschleunigung und Vereinfachung der Verfahren hatte die BKS auch Änderungen am Eisenbahnkreuzungsrecht vorgeschlagen. Prioritär und durch Ergänzung von § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sind vor allem die kreuzungsrechtlichen Verfahren zur Beseitigung von Bahnübergängen (BÜ) zu vereinfachen. Dies sollte durch Einführung eines verkehrlichen Schwellenwertes als Soll-Vorgabe und einer Mitwirkungspflicht durch den jeweiligen Straßenbaulastträger erfolgen.

Bei einer Streckenbelastung von über 100 Zügen pro Tag sollte durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für alle BÜ eine Ersatzlösung geplant werden. Der Straßenbaulastträger sollte dabei mitwirken, um zusammen mit dem EIU binnen zwölf Monaten eine Lösung zu erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt dann innerhalb von 15 Jahren nach Mittelverfügbarkeit, insbesondere in Bündelung mit anderen Vorhaben (bspw. Generalsanierungen und Bedarfsplan).

(5) Ausnahmeoptionen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei den gesetzlichen Regelungen zu Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) handelt es sich um sog. Verfahrensrecht. D. h. auch bei Vorhaben, für die per Gesetz oder im Rahmen einer

Vorprüfung des EBA festgelegt wurde, dass keine UVP-Pflicht besteht, sind im gleichen Umfang wie für ein UVP-pflichtiges Vorhaben die materiellen Regelungen zum Umwelt- und Naturschutz (bspw. zum Artenschutz im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)) zu beachten.

Daher haben sich sowohl BKS wie auch der D-Pakt für eine *„Erweiterung der Ausnahmen gemäß Anlage 1 UVPG“* ausgesprochen. Für die Schiene wurde dabei im Rahmen der Beratungen zum Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich durch den Bundesrat ein Formulierungsvorschlag vorgelegt. Der Vorschlag würde für die Schiene weitgehend zu einer 1:1-Umsetzung des UVP-EU-Rechts führen.

(6) Erweitertes Wahlrecht beim Planrecht

Beruhend auf einer weiteren Empfehlung der BKS hat der Bundesrat einen Vorschlag zur Erweiterung des Kataloges von Modernisierungsvorhaben mit Wahlrecht zum Planrecht unterbreitet. Diese Änderung des § 18 Abs. 1a AEG, die auch Mobilfunkausbau an Schienenstrecken beschleunigen würde, sollte weiterhin gebündelt oder mindestens zeitlich parallel mit der im D-Pakt angelegten Änderung des UVPG umgesetzt werden.

Dabei sollte die ebenfalls bereits bestehende Regelung im § 18 Abs. 1 AEG zur Planrechtsfreiheit des Wiederaufbaus nach Naturkatastrophen erweitert werden. Auch für die Beseitigung von Schäden, die durch Wetterextreme, Naturereignisse oder Fremdeinwirkung verursacht wurden, sollte die Möglichkeit einer planrechtsfreien Durchführung geschaffen werden.

(7) Bündelung von Kompensationsmaßnahmen

Die Eingriffsregelung des BNatSchG verpflichtet Vorhabenträger aller Sektoren bei erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaftsbild zu Kompensationsmaßnahmen im jeweiligen Naturraum. Die Praxis der Eingriffsregelung führt dazu, dass diese oftmals in kleinteiligen und unzusammenhängenden Flächen mit wenig Wert für den Erhalt der Biodiversität umgesetzt wird.

Deren Anwendung für planrechtspflichtige Schienenvorhaben wurde bereits durch die BKompV stärker standardisiert. Eine weitere Vereinfachung könnte durch Änderung des BNatSchG zwecks Schaffung eines Kompensationsgeldes und Fokussierung der Eingriffsregelung auf den Naturschutz erfolgen. Die Realkompensation würde dabei unter der Verwendung von Kompensationsgeldern mehrerer Vorhabenträger von einem fachlich versierten Dritten (z. B. Flächenagenturen und die BImA) gebündelt geplant und erbracht.

Durch die Bündelung und Schaffung großflächiger Naturschutzmaßnahmen kann effektiver zum Erhalt der Biodiversität beigetragen werden. Auch die Zahl notwendiger Genehmigungsschritte und damit auch der Anteil von Planungsschritten und -kosten wird reduziert.

(8) Verzicht auf Doppelungen von Planungs- und Zuwendungsrecht

Der Befund zu komplexer Verfahren trifft nicht nur auf das Planungs- und Zulassungsrecht zu, sondern auch die haushaltsrechtliche Praxis in der Schieneninfrastruktur.

Die Finanzierungsverfahren im Bereich Schiene sind außerhalb der seit 2009 bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) durch ein hohes Maß an Komplexität und umfangreiche Detailregelungen geprägt. Dies hatte die BKS moniert und aufgezeigt, dass *„derzeit 189 verschiedene Finanzierungskennzeichen zur Nachweisführung“* bestehen.

Diese Problematik betrifft dabei gerade jene Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Schiene und des GVFG, die bereits im Rahmen der Planfeststellung und der anschließenden Zulassung nach EIGV einer umfassenden Prüfung durch das EBA unterliegen. Es bestehen hier im erheblichen Umfang Doppel- bis Dreifachprüfungen – Planfeststellung, Inbetriebnahme und die sog. Antrags- und Verwendungsprüfung (AVP) des EBA[1].

Daher sollte in der zuwendungsrechtlichen Praxis des EBA ein Paradigmenwechsel zugunsten des Grundsatzes „Aufgrund des Projekt-/Vorhabenziels notwendig“ erfolgen. D. h. die Bewilligung der Finanzierung des Vorhabens erfolgt genauso, wie es zuvor durch das EBA planungsrechtlich zugelassen wurde. Auch der zuwendungsrechtliche Nachweis nach Realisierung des Vorhabens sollte weitergehend standardisiert werden. Damit würden Zuwendungs-, Planungs- und Inbetriebnahme-Zulassungsrecht eng miteinander verzahnt. Das Ausmaß an Redundanzen zwischen diesen drei Verfahren würde sich erheblich reduzieren.

Da für die zuwendungsrechtliche Praxis im Bedarfsplan seit 2018 die sog. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) besteht, sollte hierzu insbesondere die AVP entfallen. Mit gleicher Zielsetzung der Entbürokratisierung der Finanzierungsverfahren sollte für die Vorhaben des GVFG eine Task Force von Bund, Ländern und DB eingerichtet werden.

(9) Generelle Zulassung des Partnerschaftsmodells Schiene

Das von der BKS empfohlene Partnerschaftsmodell Schiene sollte generell als zuwendungsfähig erklärt werden. Das Modell wurde von Bauherren, Planern und Bauwirtschaft gemeinsam entwickelt. Es umfasst auch einen Leitfaden zur Einbindung des Mittelstandes. Ziel ist, insbesondere komplexe Bauvorhaben (bspw. Bedarfsplan oder GVFG) zu beschleunigen, kostenträchtige Umplanungen zu reduzieren sowie die Budget- und Termintreue zu erhöhen.

Bei der Pilotierung im Werk Cottbus wurden diese Zielsetzungen erreicht. Es hat sich zudem gezeigt, dass der durch das Modell mögliche frühere Einbezug des Wissens der Bauwirtschaft in die Planung auch Innovationen im Bereich des Nachhaltigen Bauens erleichtert. Wegen seines modularen Aufbaus und soweit ebenfalls ein ausreichender Planungsvorlauf gegeben ist, kann das Modell zudem sinnvoll auch bei einfacheren, aber von der Zeitplanung des Bauablaufs anspruchsvollen Bauvorhaben (bspw. Generalsanierungen) angewendet werden.

Da die Vergabe eines Auftrags im Partnerschaftsmodell Schiene bereits unter dem geltenden Vergaberecht erfolgen kann (wird u. a. durch ein Rechtsgutachten des heutigen BMWSB belegt), würden mit dieser Zulassung auch Vergaberecht und Zuwendungsrecht widerspruchsfrei angewendet und enger miteinander verzahnt.

(10) Vereinfachtes und innovationsförderndes Vergaberecht

Zu den im D-Pakt angelegten Maßnahmen zählen auch *„Vereinfachungen und Verkürzungen im Bereich von Vergaberecht“*. Entsprechende Maßnahmen sah das sog. Vergabetransformationspaket in der vergangenen Legislatur vor. Vom Bundesrat wurde der Kabinettsbeschluss positiv bewertet, das Verfahren fiel jedoch in die Diskontinuität.

Durch das im Vergaberecht bestehende Gebot der Produktneutralität gelangen Innovationen meist nur über Nebenangebote in den Wettbewerb. Hier scheitern sie oft am Nachweis der Gleichwertigkeit/Wirtschaftlichkeit. Um gerade dabei auch Innovationen im Bereich

[1] Fasst 1.000-seitiger Leitfaden zur AVP veröffentlicht auf https://www.eba.bund.de/download/AVP_2018.pdf

Nachhaltiges Bauen zu fördern, sollte im Vergaberecht eine direkte Leistungsbeschreibung von Innovationen durch den Auftraggeber ermöglicht werden.

Entsprechend einer Empfehlung der BKS wurde in der letzten Legislatur im Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich für zahlreiche Schienenvorhaben ein überragendes Öffentliches Interesse geregelt. Durch Ergänzung von § 169 Abs. 2 S. 3 GWB sollte diese Regelung auch für die entsprechenden Vergabeverfahren erweitert werden. Damit würden auch Planungs- und Vergaberecht im Bereich Schiene enger verzahnt.

(11) Vereinfachte Lagerung im Baubereich

Im Rahmen vieler Modernisierungs- und Wiederaufbauvorhaben ist eine Zwischenlagerung mineralischer Abfälle außerhalb des Nahbereichs der Baustelle erforderlich. Damit auch in solche Vorhaben genehmigungsfrei erfolgen können, sollte ebenfalls entsprechend einer Empfehlung der BKS die 4. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (4. BImSchV und BImSchG) geändert werden. Der dort bestehende Katalog zum sog. 12-Monatsprivileg sollte auf Zwischenlager für mineralische Abfälle ausgedehnt werden. Hierzu zählt abfallrechtlich neben Schotter bspw. auch Bodenaushub, wie er auch beim Brückenersatz entsteht.

Das Grundprinzip der 1:1-Umsetzung soll laut Koalitionsvertrag auch bei der Umsetzung der EU-Industrie-Emissionsrichtlinie (IED) berücksichtigt werden *(„übertragen wir 1:1 und so schlank wie möglich“*). Die Betreiberpflichten des BImSchG sollten daher deutlich zwischen IED-Anlagen und Nicht-IED-Anlagen differenzieren und neue Betreiberpflichten allein für IED-Anlagen definieren.

(12) Vereinfachung der Inbetriebnahme von Infrastruktur

Neben einer Zulassung durch Planfeststellung oder Plangenehmigung bedarf es für Infrastrukturvorhaben auch einer Genehmigung zur Inbetriebnahme (IBN). Diese Genehmigung brauchen dabei teilweise auch Vorhaben, die planrechtsfrei sind (bspw. die Modernisierung und Europäisierung der LST).

Für diese Inbetriebnahmegenehmigung sind insbesondere zwei Verordnungen relevant - die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) sowie die Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV). Ferner sind Regelwerke und Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zu beachten (bspw. VV IBG Infrastruktur, VV BAU, VV BAU-STE oder VV PSV-STE). Befund der BKS ist, dass diese *„zu komplex und teilweise schwer verständlich“* sind. Zudem ist der Fachkraftmängel im Bereich Bahnbau bei der IBN von LST ganz besonders ausgeprägt und betrifft jeweils auch die Generalsanierungen. Daher sollten die EIGV, EPSV und die Regelwerke auch über die notwendige Einführung einer Stichtagsregel hinaus kurzfristig optimiert werden.

In der EIGV sollten insbesondere die Genehmigungstatbestände für alle Teilsysteme reduziert werden, um Beschleunigungseffekte im nationalen Bauaufsichtsverfahren zu erzielen. Ferner sollte aus gleichem Grunde die Nachweisführung bei nichtgenehmigungspflichtigen Maßnahmen für alle Teilsysteme der Eisenbahninfrastruktur vereinfacht werden.

Damit es nicht zu Verzögerungen bei der IBN von erneuerter und an den europäischen Standard anzupassender LST kommt, sollten bspw. in der EIGV die Verfahren für sicherungs- und elektrotechnische Systeme verschlankt werden. Hierbei ist zu untersuchen, welche

Genehmigungstatbestände in heutigen Projekten überhaupt einen legitimierten Prüfsachverständigen benötigen, und welche sich auf das Qualitätsmanagementsystem der ausführenden Firmen und der jeweiligen Bauüberwachung abstützen können.

Durch Änderung auch der EPSV sollte die derzeit zeit- und personalintensive Zertifizierung und Überwachung der Prüfsachverständigen (PSV) vereinfacht werden. Die EPSV sollte eine firmenbezogene EBA-Anerkennung als Sachverständigenorganisation anstelle der derzeitigen personenbezogenen Anerkennung der PSV regeln. Diese würde nicht nur die Anerkennung selbst vereinfachen, sondern auch Personaleinsatz und -gewinnung erleichtern. Es wäre ein flexiblerer Einsatz der PSV als bisher möglich sowie eine Haftungsübernahme durch die Sachverständigenorganisation statt der heutigen individuellen Haftung der PSV.

Darüber hinaus müssen die nationalen (Plan- und Abnahmeprüfung) und die europäischen Inbetriebnahmeverfahren (Prüfung auf sog. TSI-Konformität) besser miteinander verzahnt werden. Damit würden personalintensive Doppelprüfungen bei LST-Projekten vermieden. Ebenso müssen innovative digitalisierte Prüfverfahren vorangetrieben und bei Nachweis gleicher Sicherheit zugelassen werden sowie die Generalunternehmer-Vergabe für Vorhaben der LST fortgeführt werden.

(13) Vereinfachung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen

Ebenso sollten die Verfahren zur Fahrzeugzulassung nach EIGV angepasst werden. Insbesondere bei Umbauten von Bestandsfahrzeugen (z. B. Baumaschinen) sollte es die Möglichkeit geben, zur Erprobung und Betriebsbewährung kommerziellen Betrieb durchzuführen. Da derzeit die Zulassungsverfahren neuer Baumaschinen von signifikanten Verzögerungen geprägt sind und hierdurch stark Baukapazitäten eingeschränkt werden, bedarf es bis zur Novelle der EIGV einer sehr zeitnahen Übergangslösung. Neue Baumaschinen sollten in einem speziellen Verfahren, der sog. Verbringungsfahrt, betrieben werden dürfen, wenn für sie ein Antrag auf Zulassung gestellt wurde und eine gutachterliche Sicherheitsbewertung vorliegt.

Im Vorgriff auf diese Änderungen der EIGV haben sich Anfang 2025 das BMV, das EBA und die Branche in einem Memorandum of Understanding (MoU) zur Vereinheitlichung der Verfahren zur Fahrzeugzulassung innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens verständigt. Die im MoU vereinbarten Maßnahmen gilt es schnellstmöglich rechtlich abzusichern und die EIGV für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen und Infrastruktur zu vereinfachen.

In Vorbereitung und Ermöglichung automatisierten Fahrens im durch die Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) regulierten Bereichen (z. B. ausgewählte S-Bahn-Verkehre, Hafenbahnen) sollen die §§ 18 (4) und 46 EBO ergänzt werden. Ein Vorschlag des Sektors liegt vor.

(14) Standardisierung im Eisenbahnbetrieb

Handlungsbedarf bei der EBO besteht auch zur Standardisierung von betrieblichen Fragestellungen. Entlang einer Empfehlung der BKS sollte die EBO um eine Regelung zum Verhalten der Bundespolizei und der Mitarbeitenden von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen bei unbefugtem Betreten von Bahnanlagen ergänzt werden. Vorbild kann der geschaffene Standard der DB zum Verhalten im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (LST) bei Personen im Gleis orientiert sein – mit dem Ziel, dass die Einschränkung (gesperrte Strecke) möglichst minimiert wird.