

21.08.26

Vk - In

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr

Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 32 EBO)

A. Problem und Ziel

Am 29. Juli 2026 ist das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) in Kraft getreten.

Dieses regelt unter anderem eine Neufassung von § 32 Absatz 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), dessen bisheriger Regelungsinhalt zur planmäßigen regelmäßigen Untersuchung regelspuriger Eisenbahnfahrzeuge hierdurch ersatzlos entfallen ist.

Die bisherige Regelung des § 32 Absatz 2 EBO stellte jedoch eine zentrale Sicherheitsvorschrift dar. Die ersatzlose Streichung ist daher als ein offensichtliches Versehen zu werten, welches auszugleichen ist. Auch der Bundesrat hat seine entsprechende Erwartung klar formuliert. Hierzu dient diese Verordnung.

B. Lösung

Durch die Verordnung wird auf die unbeabsichtigte Änderung von § 32 Absatz 2 EBO durch das InfZuG reagiert und dessen bisheriger Regelungsinhalt wieder aufgenommen. Der Regelungsinhalt von § 32 Absatz 2 EBO in der Fassung des InfZuG wird systematisch korrekt in einem neuen § 32 Absatz 1 Satz 2 EBO geregelt.

C. Alternativen

Keine

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keiner

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keine

F. Weitere Kosten

Keine

21.08.26

Vk - In

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr**

**Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Bau- und
Betriebsordnung (§ 32 EBO)**

Bundeskanzleramt
Staatsminister beim Bundeskanzler

Berlin, 20. August 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
(§ 32 EBO)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Philipp Amthor

Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 32 EBO)

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131):

Artikel 1

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie abgenommen worden sind (§ 3 Absatz 2). Bei vollautomatisierten Fahrfunktionen gemäß § 46 ist im Rahmen der Abnahme nachzuweisen, dass mindestens die gleiche Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2 gewährleistet ist.“

b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die Fahrzeuge sind planmäßig wiederkehrend zu untersuchen.“

2. Die Überschrift des § 46 wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 46

Einsatz vollautomatisierter Fahrfunktionen“.

Artikel 2

Inkrafttreten

Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Durch die Verordnung wird die unbeabsichtigte Aufhebung von § 32 Absatz 2 EBO in der vor Inkrafttreten des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (InfZuG) geltenden Fassung rückgängig gemacht und der bis dahin geltende Regelungsinhalt wieder aufgenommen. Der nach Inkrafttreten des InfZuG geltende Regelungsinhalt von § 32 Absatz 2 EBO wird systematisch korrekt in einen neuen § 32 Absatz 1 Satz 2 EBO überführt. § 32 Absatz 2 EBO in der vor Inkrafttreten des InfZuG geltenden Fassung stellte eine zentrale Sicherheitsvorschrift für den Betrieb regelspuriger Eisenbahnfahrzeuge dar. Ein künftiger Verzicht auf dessen Regelungsinhalt ist daher nicht möglich.

II. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

Am 29. Juli 2026 ist das InfZuG in Kraft getreten.

Das InfZuG regelt unter anderem die Neufassung von § 32 Absatz 2 EBO, dessen bisheriger Regelungsinhalt zur planmäßigen regelmäßigen Untersuchung regelspuriger Eisenbahnfahrzeuge hierdurch ersatzlos entfallen ist. § 32 Absatz 2 EBO in der vor dem InfZuG geltenden Fassung stellte eine zentrale Sicherheitsvorschrift für den Betrieb regelspuriger Eisenbahnfahrzeuge dar. Ein künftiger Verzicht auf dessen Regelungsinhalt ist daher nicht möglich.

Bei der Neuformulierung des § 32 Absatz 2 EBO durch das InfZuG handelt es sich um ein offensichtliches Versehen im Rechtsetzungsverfahren. Dies folgt insbesondere aus Folgendem:

- Durch die Änderung im InfZuG wurde die bisherige Regelungsstruktur des § 32 EBO aufgehoben. Insbesondere läuft der Verweis in § 32 Absatz 3 EBO auf Absatz 2 nunmehr inhaltlich ins Leere.
- Die Begründung zur Änderung des § 32 Absatz 2 EBO im InfZuG enthält keine Ausführungen für die Gründe des ersatzlosen Wegfalls dieser zentralen Vorschrift (BT-Drucks. 21/6701, S. 91).

Der Bundesrat hat im Rahmen seiner Befassung mit dem InfZuG ebenfalls die Auffassung eines offensichtlichen Versehens vertreten und die Erwartung eines unverzüglichen Ausgleichs formuliert (BR-Drucks. 390/1/26 C Nr. 24).

III. Exekutiver Fußabdruck

Keiner.

IV. Alternativen

Keine.

Ein Beibehalten der derzeitigen Fassung hätte nicht vertretbare negative Folgen für die Eisenbahnsicherheit.

V. Regelungskompetenz

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr ergibt sich aus § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstaben a und c und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131).

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Vereinbarkeit liegt vor. Es gibt keine unions- oder gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen, die den Regelungen entgegenstehen.

VII. Regelungsfolgen

Durch die Verordnung wird das ursprüngliche Niveau der Eisenbahnsicherheit wiederhergestellt.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Keine.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen im Bundesgebiet entsprechend dem Leitfaden zur Durchführung des „Gleichwertigkeits-Checks“ bei Gesetzesvorhaben des Bundes vom 20. April 2020. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Darüber hinaus sind sonstige Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher oder gleichstellungspolitisch relevante oder demografische Auswirkungen nicht zu erwarten.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Durch die Verordnung entstehen keine Be- oder Entlastungen.

Durch die Verordnung wird die Regelung des § 32 Absatz 2 EBO in Fassung des InfZuG in einen neuen § 32 Absatz 1 Satz 2 EBO verschoben. Zudem erhält § 32 Absatz 2 EBO jenen Wortlaut, den er vor Inkrafttreten des InfZuG hatte und stellt insoweit den ursprünglichen Rechtszustand wieder her, der vor der Änderung durch das InfZuG bestand.

5. Weitere Kosten

Durch die Verordnung entstehen keine weiteren Kosten.

6. Weitere Regelungsfolgen

Die Verordnung entfaltet keine weiteren Regelungsfolgen.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung und Evaluierung sind nicht vorgesehen. § 32 Absatz 2 EBO in Fassung vor dem InfZuG war eine etablierte Regelung zur Sicherstellung eines sicheren Eisenbahnbetriebs.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Die Kompetenz für die Regelung der Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen folgt aus § 26 Absatz 1 Nummer 1 Satz 1 Buchstabe a („Erfordernis von Genehmigungen und Anzeigen“) und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Der Regelungsgehalt von § 32 Absatz 2 EBO aktueller Fassung wird systematisch korrekt in einem neuen § 32 Absatz 1 Satz 2 EBO geregelt. Absatz 1 regelt die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen.

Die Vorschrift gilt auch für Eisenbahnfahrzeuge nichtöffentlicher Eisenbahnen, die auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen verkehren. Die Erstreckung auf diese Eisenbahnen dient dem Schutz von Leib und Leben der am öffentlichen Eisenbahnbetrieb Teilnehmenden.

Zu Buchstabe b

Die Kompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Regelung der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen folgt aus § 26 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c („wiederkehrende Prüfungen“) und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

§ 32 Absatz 2 EBO erhält seine vor dem Inkrafttreten des InfZuG geltende Fassung zurück.

§ 32 Absatz 2 EBO in der vor dem InfZuG geltenden Fassung enthielt den grundlegenden Regelungsgehalt, dass regelspurige Eisenbahnfahrzeuge planmäßig wiederkehrend zu untersuchen sind. Hierdurch wurde ein zentraler sicherheitsrelevanter Grundsatz ausdrücklich normiert und für die Normanwender unmittelbar erkennbar festgelegt.

Ungeachtet der Vorgaben des europäischen Eisenbahnrechts zur Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen kam der Regelung weiterhin eine eigenständige Bedeutung zu. Dies galt insbesondere für Bereiche, in denen nationale Vorschriften weiterhin maßgeblich sind, etwa bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen, regionalen Bahnen sowie Museums- und historischen Fahrzeugen. Für die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder stellte die Vorschrift insoweit eine klare und bewährte Grundlage dar.

Nach einhelliger Auffassung hat die versehentliche Streichung der Regelung aus eisenbahntechnischer Sicht zu einem großen Eingriff in die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs geführt. Dieses haben auch die Länder im Rahmen der Bundesratsbefassung zum InfZuG

klar zum Ausdruck gebracht und die unmissverständliche Erwartung geäußert, dass die vor dem InfZuG geltende Fassung von § 32 Absatz 2 EBO wieder in Kraft gesetzt wird.

Darüber hinaus fügte Absatz 2 in der vor dem InfZuG geltenden Fassung sich systematisch in den Aufbau des § 32 EBO ein. Während Absatz 1 die Abnahme neuer Fahrzeuge regelt, enthielt Absatz 2 in Fassung vor dem InfZuG den Grundsatz der wiederkehrenden Untersuchung. Absatz 3 konkretisierte diesen Grundsatz hinsichtlich Art, Umfang und Fristen der Untersuchungen; Absatz 4 regelt die Nachweisführung.

Die inhaltliche Änderung des Absatzes 2 durch das InfZuG hat diese Regelungssystematik aufgelöst, insbesondere ging der verbleibende Verweis in Absatz 3 hierdurch ins Leere. Eine Korrektur ist erforderlich.

Die Vorschrift gilt auch für Eisenbahnfahrzeuge nichtöffentlicher Eisenbahnen, die auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen verkehren. Die Erstreckung auf diese Eisenbahnfahrzeuge dient dem Schutz von Leib und Leben der am öffentlichen Eisenbahnbetrieb Teilnehmenden.

Zu Nummer 2

Die Überschrift zu § 46 EBO wird um die fehlenden Schlüsselworte ergänzt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Aus Gründen der Rechtsklarheit und Eisenbahnsicherheit ist ein schnellstmögliches Wieder-Inkrafttreten der bisherigen Regelung notwendig. Ein Abwarten bis zum nächsten Quartalerster ist daher nicht möglich.