Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

A. Problem und Ziel

Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode „Verantwortung für Deutschland“ setzt den Rahmen für eine umfassende Modernisierung von Staat und Gesellschaft. Ein zentrales Handlungsfeld dieser Erneuerung ist die Steigerung der staatlichen Leistungsfähigkeit durch einen konsequenten Rückbau unnötiger bürokratischer Belastungen sowie durch die Beschleunigung zentraler Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Schieneninfrastruktur. Dieses Ziel wird durch die Modernisierungsagenda des Bundes und der Föderalen Modernisierungsagenda konkretisiert.

Auch im Verkehrssektor hat sich über Jahrzehnte hinweg eine hohe Regelungsdichte sowie teilweise komplexe Zuständigkeitsstrukturen entwickelt, die zu zusätzlichem administrativem Aufwand führen. Zudem bestehen teilweise historisch gewachsene Zuständigkeitsverteilungen, deren Bündelung bei fachlich zuständigen Behörden zur Vereinfachung von Verwaltungsabläufen beitragen kann. Zahlreiche Genehmigungs-, Berichts- und Formanforderungen beruhen noch auf analogen Verwaltungsstrukturen und entsprechen vielfach nicht mehr den Anforderungen einer digitalisierten und innovationsgetriebenen Mobilitätswirtschaft. Diese Regelungen binden wertvolle personelle und finanzielle Ressourcen in der Verwaltung, ohne die ursprüngliche Schutzwirkung in jeden Fall noch zu rechtfertigen.

Vor diesem Hintergrund verfolgt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) das Ziel, den Rechtsrahmen im Verkehrsbereich systematisch zu modernisieren. Das vorliegende Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG-Verkehr) ist das zentrale Hauptpaket, um diesen Reformstau im Fachrecht systematisch aufzulösen. Es adressiert die im Föderalen Monitor identifizierten strukturellen Bremsen. Die Notwendigkeit der Regelungen ergibt sich aus der Pflicht, den Rechtsrahmen dort zu bereinigen, wo materielle Genehmigungsvorbehalte und starre Formvorschriften keinen messbaren Mehrwert mehr bieten, aber die Modernisierung der Infrastruktur und die Innovation in der Mobilitätswirtschaft behindern. Damit schafft das Gesetz das primärrechtliche Fundament, auf dem die parallel koordinierte Verordnungsebene aufbauen kann, um Prozesse wieder effizienter und zeitgemäßer zu gestalten.

B. Lösung

Mit dem BRBG-Verkehr wird ein umfassendes Maßnahmenbündel zur strukturellen Modernisierung des Verkehrsrechts umgesetzt. Der Entwurf umfasst Änderungen in verschiedenen Fachgesetzen des Verkehrsrechts und bündelt Maßnahmen zum Bürokratierückbau auf gesetzlicher Ebene. Die Regelungen verfolgen insbesondere folgende Ziele:

- **Bereinigung des Schienenrechts**: In zentralen eisenbahnrechtlichen Gesetzen Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) werden unter anderem die Genehmigungspflicht für Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde, bürokratische Anforderungen zur Aufstellung von Plänen für die Fahrradbeförderung und starre Schriftformerfordernisse aufgehoben. Damit werden Verwaltungsverfahren vereinfacht und die Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen gestärkt. Durch eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) wird die Elektrifizierung von Bedarfsplanvorhaben erleichtert.

Modernisierung im Luftverkehr: Im Luftverkehrsgesetz werden einzelne Regelungen an aktuelle europäische Bestimmungen angepasst. Dies betrifft unter anderem die Ausgestaltung von Vorschriften zum Register des Luftfahrt-Bundesamtes für unbemannte Fluggeräte sowie Vorschriften im Bereich der Flugsicherheit.

- **Flexibilisierung und Digitalisierung im Personenverkehr**: Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) werden formale Planungsanforderungen an die Nahverkehrsplanung entschlackt und analoge Formvorschriften durch rechtssichere digitale Standards, wie dauerhaft überprüfbare Siegel, ersetzt. Dies ermöglicht eine agile Reaktion auf moderne Mobilitätsbedürfnisse.

- **Modernisierung des Seeschifffahrtsrechts**: Durch die Anpassung des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) wird die maritime Verwaltung effizienter. Wir bauen administrative Redundanzen ab und schaffen einen schlanken Rechtsrahmen, der die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge durch beschleunigte Verwaltungsprozesse sichert.

- **Optimierung der Infrastrukturverwaltung**: Durch die Streichung des nicht erforderlichen Zustimmungsvorbehaltes zugunsten der für Verkehr und Haushalt zuständigen Ausschüsse des Bundestages betreffend eines Planungs- und Controllinginstruments zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und dem Bundesministerium für Verkehr (Finanzierungs- und Realisierungsplan -FRP) können Ressourcen in der Bundes- und Bundestagsverwaltung eingespart werden.

- **Rückbau von Berichtspflichten**: In Fachgesetzen wie unter anderem dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz werden Berichtspflichten gestrafft und nicht mehr anwendbare Pflichten zugunsten elektronischer und digitalisierter Informationssysteme aufgehoben.

Dieses Gesetz ermöglicht einen agilen Mobilitätssektor und stellt sicher, dass der Rechtsrahmen wieder zum Motor statt zur Bremse für Fortschritt und Wettbewerbsfähigkeit wird.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen werden nicht belastet.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das geplante Regelungsvorhaben der Bundesregierung kommt es bei Bürgerinnen und Bürgern zu folgenden Änderung des Erfüllungsaufwands.

Veränderung des jährlichen Zeitaufwands (in Stunden):	**− 62 940**
Veränderung des jährlichen Sachaufwands (in Tsd. Euro):	**1**
Einmaliger Zeitaufwand (in Stunden):	**0**

Einmaliger Sachaufwand (in Tsd. Euro):	**0**
Jährlich aus nationalem Recht:	**-27.940 Stunden 1 Tsd. Euro**
Jährlich aus EU-Vorgaben:	**-35.000 Stunden 0 Tsd. Euro**
Einmalig aus nationalem Recht:	**0 Stunden 0 Tsd. Euro**
Einmalig aus EU-Vorgaben:	**0 Stunden 0 Tsd. Euro**

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft verringert sich der Erfüllungsaufwand wie folgt:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro):	**− 523**
davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten (in Tsd. Euro):	**0**
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro):	**2**
Jährlich aus nationalem Recht:	**− 523**
Jährlich aus EU-Vorgaben:	**0**
Einmalig aus nationalem Recht:	**2**
Einmalig aus EU-Vorgaben:	**0**

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Normadressaten Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt:

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro):	**− 240**
davon auf Bundesebene (in Tsd. Euro):	**− 240**
davon auf Landesebene (in Tsd. Euro):	**0**
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro):	**0**
davon auf Bundesebene (in Tsd. Euro):	**0**
davon auf Landesebene (in Tsd. Euro):	**0**

Jährlich aus nationalem Recht:	**− 240**
Jährlich aus EU-Vorgaben:	**0**
Einmalig aus nationalem Recht:	**0**
Einmalig aus EU-Vorgaben:	**0**

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Inhaltsübersicht

Artikel 1 Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches

Artikel 2 Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

Artikel 3 Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Artikel 4 Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Artikel 5 Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes

Artikel 6 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Artikel 7 Änderung der Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Artikel 8 Änderung des Bundesbahngesetzes

Artikel 9 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Artikel 10 Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz

Artikel 11 Änderung des Seeaufgabengesetzes

Artikel 12 Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung

Artikel 13 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Artikel 14 Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Artikel 15 Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Artikel 16 Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

Artikel 17 Inkrafttreten

Artikel 1

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S.738), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 33) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 305a Nummer 1 wird die Angabe „mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen und “ gestrichen.

Artikel 2

Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I, Nr. 167) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird gestrichen.

   b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden zu den Absätzen 1 und 2.

2. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ und die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ durch die Angabe „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ ersetzt.

   b) In Absatz 2 wird die Angabe „danach jeweils im Abstand von drei Jahren“ durch die Angabe „danach jeweils im Abstand von fünf Jahren“ ersetzt.

   c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

3. In § 10 Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 8 Absatz 1 Satz 2 wird gestrichen.

Artikel 4

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 47) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 5 wird nach der Angabe „Signatur“ die Angabe „oder mit einem dauerhaft überprüfbaren Siegel“ eingefügt.

2. § 8 Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

   „(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“

3. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Nummer 3a wird nach der Angabe „durchgeführt wird,“ die Angabe „die Bedienzeiten“ eingefügt.

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

      „(2) Soweit es das Ziel des § 8 erfordert, kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3a die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien und Bediengebiete gebündelt erteilt werden.“

4. In § 14 Absatz 4 Satz 1 wird nach der Angabe „schriftlich“ die Angabe „oder elektronisch“ eingefügt.

5. § 15 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 wird nach der Angabe „Signatur“ die Angabe „oder mit einem dauerhaft überprüfbaren Siegel“ eingefügt.

b) Nach Satz 6 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Sätze 3, 4 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).“

6. § 17 Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ist während der Fahrt in der jeweils erteilten Form mitzuführen

1. die Genehmigungsurkunde,

2. eine gekürzte amtliche Ausfertigung oder

3. eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz.

Schriftlich ausgestellte Dokumente sind auf Verlangen den zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen; elektronisch ausgestellte Dokumente sind auf Verlangen den zuständigen Personen zur Prüfung vorzulegen. Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gelten die Sätze 1 und 2 nur, wenn die Genehmigungsurkunde eine entsprechende Auflage enthält.“

7. § 21 Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) § 21 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).“

8. In § 25 Absatz 1 Satz 2 wird nach der Angabe „schriftlicher“ die Angabe „oder elektronischer“ eingefügt.

9. In § 39 Absatz 1 Satz 3 wird nach der Angabe „Dienstleistungsauftrages“ die Angabe „oder einer allgemeinen Vorschrift nach Artikel 2 Buchstabe l der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung vom 14. Dezember 2016“ eingefügt.

10. In § 52 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ durch die Angabe „Bundesamt für Logistik und Mobilität“ ersetzt.

11. In § 53 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ durch die Angabe „Bundesamt für Logistik und Mobilität“ ersetzt.

12. § 61 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 Buchstabe b wird die Angabe „Mitführen und Aushändigen“ durch die Angabe „Mitführen, Aushändigen und Vorlegen“ ersetzt.

b) Nach Nummer 3 werden die folgenden Nummern 3a bis 3c eingefügt:

„3a. entgegen § 50 Absatz 1 Satz 2 einen Auftrag ausführt,

3b. entgegen § 50 Absatz 1 Satz 5 ein Zeichen oder ein Merkmal verwendet,

3c. entgegen § 50 Absatz 2 Satz 1 eine Person befördert,“.

c) Die bisherigen Nummern 3a und 3b werden zu den Nummern 3d und 3e.

d) In Nummer 4 wird nach der Angabe „schriftlichen“ die Angabe „oder elektronischen“ und nach der Angabe „schriftliche“ die Angabe „oder elektronische“ eingefügt.

13. § 62 wird durch den folgenden § 62 ersetzt:

„§ 62

Übergangsbestimmung

Öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung vom 14. Dezember 2016 dürfen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung vom 14. Dezember 2016 vergeben werden. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde ausgewiesenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung vom 14. Dezember 2016, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung dieses Gesetzes nicht berührt.“

Artikel 5

Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes

Das Gefahrgutbeförderungsgesetz vom 6. August 1975 (BGBl. I Seite 2121), das zuletzt durch Artikel 26 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wie folgt geändert:

In § 9a Absatz 5 wird die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 wird die Angabe „Genehmigung und“ gestrichen.

   b) Satz 3 wird gestrichen.

2. § 10 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird die Angabe „(1)“ gestrichen.

   b) Absatz 2 wird gestrichen.

3. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) Die Absätze 3, 3a, 4 und 5 werden gestrichen.

b) Absatz 6 wird zu Absatz 3.

c) Im neuen Absatz 3 wird Satz 5 gestrichen.

d) Absatz 7 wird zu Absatz 4.

4. § 12a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird gestrichen.

b) Absatz 3 wird zu Absatz 2 und nach Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt: „Der Aushang der Fahrpläne nach Satz 2 kann entweder in Papierform oder mittels eines elektronischen Informations- und Kommunikationssystems an der Zugangsstelle öffentlich zugänglich erfolgen.“

5. § 28 Absatz 1 Nummer 3 wird gestrichen.

Artikel 7

Änderung der Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Das Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 285) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 19 Absatz 1 Satz 4 wird die Angabe „auch in Schriftform“ gestrichen.

Artikel 8

Änderung des Bundesbahngesetzes

Das Bundesbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 331 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 23 wird gestrichen.

Artikel 9

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. Nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Maßnahmen zur Elektrifizierung im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 sind solche zur Herstellung der Nutzbarkeit der Infrastruktur mit elektrischen Antrieben durch den Bau von Oberleitungen oder den Bau von Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken.“

2. In Absatz 3 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

3. Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Der volkswirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen für Maßnahmen die der Elektrifizierung oder der Nutzbarmachung für alternative Antriebe gemäß Absatz 1a dienen, ist aus Klimaschutzgründen gegeben, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen“.

Artikel 10

Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz

Das Gesetz zum Schienenlärmschutz vom 7. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 301) wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) In der Überschrift werden die Angaben„ Zugangsberechtigung und“ gestrichen.

   b) Die Absätze 1, 2, 4 und 5 werden jeweils durch die Angabe „(weggefallen)“ ersetzt.

   c) Der bisherige Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

      „(3) Betreibt ein Betreiber von Schienenwegen leisere Strecken, so muss er auf seiner Internetseite veröffentlichen, welche Strecken seines Netzes „leise Strecken“ sind“.

2. In § 4 wird der Absatz 1 Satz 1 wie folgt neu gefasst:

   „Die zuständige Behörde kann von den Zugangsberechtigten sowie den Betreibern der Schienenwege verlangen, ihr diejenigen Daten zu übermitteln, die erforderlich sind, um die Überwachung nach § 6 durchzuführen“.

3. In § 6 wird Absatz1 wie folgt neu gefasst:

   „(1) Die nach § 5 zuständige Behörde hat die Einhaltung des Betriebsverbots nach Artikel 5a der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 sowie der Pflichten der Betreiber der Schienenwege nach § 3 zu überwachen“.

4. § 8 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 1 wird gestrichen

   b) die bisherige Nummer 2 wird zu neuen Nummer 1.

   c) Die bisherige Nummer 3 wird zu Nummer 2

Artikel 11

Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), das zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 156) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 wird gestrichen.

2. Absatz 4 wird zu Absatz 3.

Artikel 12

Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung

Die Seeleute-Befähigungsverordnung vom 8. Mai 2014 (BGBl. I S. 460), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 2 wird gestrichen.

2. Die Absätze 3 bis 5 werden zu den Absätzen 2 bis 4.

Artikel 13

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 29. März 2026 (BGBl. I S. 2026 I Nr. 84) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

[In § 3 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Barrierefreiheit“ die Wörter „gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes“ eingefügt.

Artikel 14

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 40) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 2 Satz 1 wird die Nummer 8 gestrichen

2. § 2 Absatz 7 Satz 2 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. die Luftfahrzeuge in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eingetragen und zum Verkehr zugelassen sind und über ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis nach Artikel 14 der Verordnung (EU) 2018/1139 oder ein gültiges eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis nach Artikel 18 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 verfügen,“.

3. § 19d Satz 2 wird durch folgenden Satz 2 ersetzt:

„Dabei sind die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel Barrierefreiheit gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erreichen.“

4. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Satz 3 gilt nicht für Tätigkeiten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 2 wird die Angabe „erfolgt oder“ durch die Angabe „erfolgt,“ ersetzt.

bbb) Nach Nummer 2 wird die folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. Starts und Landungen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes, der Brandbekämpfung, der Notfall- und Katastrophenhilfe, von medizinischen Flügen, von Einsätzen der Polizei und des Zolls oder im Rahmen der Küstenwache erfolgen oder“.

ccc) Die bisherige Nummer 3 wird zu Nummer 4.

bb) In Satz 2 wird die Angabe „sein Halter“ durch die Angabe „der Betreiber oder der Fernpilot“ ersetzt.

cc) Nach Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Einer Erlaubnis der Luftfahrtbehörde nach Absatz 1 Satz 1 bedarf es nicht, wenn es sich um ein Flugmodell oder ein unbemanntes Fluggerät handelt, das in der Betriebskategorie „offen“ oder „speziell“ nach den Artikeln 4 und 5 in Verbindung mit den Artikeln 12 und 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betrieben wird.“

5. § 26a Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Verbote nach Absatz 1 werden auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und in den Aeronautical Information Products gemäß Anhang 15 zum Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 S. 411, 412), zuletzt geändert durch die Protokolle vom 6. Oktober 2016 (BGBl. 2018 II S. 306, 307), bekannt gegeben.“

6. § 64 Absatz 3 Nummer 5 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstaben a ersetzt:

„a) bei natürlichen Personen: Identifikationsnummer, Familienname, Vorname, Anschrift, Tag und Ort der Geburt,“

7. § 66a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird nach der Angabe „oder mehr,“ die Angabe „das bei einem Aufprall auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen kann,“ gestrichen.

bb) Nach Nummer 1 wird die folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. ein unbemanntes Fluggerät, das auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen kann,“.

cc) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden zu den Nummern 3 und 4.

b) Absatz 9 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die nach Absatz 2 gespeicherten Daten sind vom Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 nicht mehr erforderlich sind. Das Luftfahrt-Bundesamt legt im Benehmen mit der oder dem Bundesbeauftragten für Datenschutz und die Informationsfreiheit die konkreten Speicher- und Löschfristen sowie die Verfahren zu deren regelmäßiger Überprüfung fest.“

Artikel 15

Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 6 und 7 wird durch die folgenden Absätze 6 und 7 ersetzt:

„(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen den Geltungsbereich dieses Gesetzes nur mit Erlaubnis verlassen. Dieser Erlaubnis bedarf es nicht, wenn in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen und zugelassen sind, dürfen nur mit Erlaubnis in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen oder auf andere Weise dorthin verbracht werden, um dort zu verkehren. Dieser Erlaubnis bedarf es nicht, wenn

1. in diesem Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt wird, oder

2. aufgrund eines Abkommens zwischen dem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen etwas anderes bestimmt wird.“

2. § 22 wird durch den folgenden § 22 ersetzt:

„§ 22

(1) Gewerblicher Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (Gelegenheitsverkehr), bedarf abweichend von § 2 Absatz 6 und 7 keiner Erlaubnis, sondern ist bei der zuständigen Behörde anzuzeigen. Weder einer Anzeige noch einer Erlaubnis nach § 2 Absatz 6 und 7 bedarf es, wenn

1. das Luftverkehrsrecht der Europäischen Union, ein Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat, in dem oder aus dem der Luftverkehr stattfinden soll, oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen etwas anderes bestimmt oder

2. der Luftverkehr zum Zweck des gewerblichen Geschäftsflugverkehrs von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das eine Betriebsgenehmigung nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr.1008/2008 besitzt.

(2) Die zuständige Behörde kann für den Luftverkehr nach Absatz 1 allgemein oder für den Einzelfall Bedingungen, Auflagen und Befristungen festsetzen oder Beförderungen ganz oder teilweise untersagen. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen diese Entscheidungen haben keine aufschiebende Wirkung.“

Artikel 16

Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1766) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 und 2 wird jeweils nach der Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Nummer 20 wird die Angabe „geändert worden ist.“ durch die Angabe „geändert worden ist,“ ersetzt.

      bb) Nach Nummer 20 wird die folgende Nummer 21 eingefügt:

         „21. das Erstellen flugbetrieblicher Risikobewertungen für Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr nach § 26a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes.“

   b) In Absatz 2 wird nach der Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

3. In § 3 Absatz 1 wird nach der Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

Artikel 17

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 10 tritt am 13. Dezember 2026 in Kraft.

(3) Artikel 15 tritt am 1. Mai 2028 in Kraft.

EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist,

2. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1; L 230 vom 25.8.2012, S. 5; L 149 vom 13.6.2017, S. 98; L 132 vom 30.5.2018, S. 48; L 202 vom 9.8.2018, S. 13; L 74 vom 4.3.2021, S. 47; L 321 vom 15.12.2022, S. 79; L, 2024/90441, 22.7.2024), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2025/2253 vom 11. November 2025 (ABl. L, 2025/2253, 12.11.2025) zuletzt geändert worden ist,

3. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1; L 145 vom 31.5.2013, S. 38; L 37 vom 13.2.2015, S. 24; L 214 vom 13.8.2015, S. 28; L 17 vom 19.1.2023, S. 100, die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1111 vom 10. April 2024 (ABl. L, 2024/1111, 23.5.2024) geändert worden ist,

4. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32; L 67 vom 12.3.2015 S. 32), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 vom 4. September 2017 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist

5. Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2014, S. 1; L 213 vom 12.8.2015, S. 65; L 65 vom 4.3.2020, S. 25), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2025/2293 vom 10. November 2025 (ABl. L, 2025/2293, 11.11.2025) geändert worden ist,

6. Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35),

7. Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1; L 296 vom 22.11.2018, S. 41), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2025/1044 der Kommission vom 23. Mai 2025 (ABl. L,2025/1044, 6.8.2025) geändert worden ist,

8. Verordnung (EU) Nr. /2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1),

9. Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, L, 2025/90901, 5.12.2025).

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ziel und Notwendigkeit der Regelungen

Die Sicherstellung der nationalen Wettbewerbsfähigkeit erfordert eine kontinuierliche Anpassung des ordnungsrechtlichen Rahmens an den technologischen Wandel und globale Marktbedingungen. Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode „Verantwortung für Deutschland“ gibt hierfür die Richtung vor: Staatliches Handeln soll durch den Rückbau entbehrlicher bürokratischer Hürden effizienter bürgernäher und agiler gestaltet werden.

Im Bereich des Verkehrs- und Infrastrukturrechts haben sich über die letzten Jahrzehnte hinweg Regelungsdichten entwickelt, die heute oft in keinem angemessenen Verhältnis mehr zum administrativen Aufwand und dem damit verbundenen Zeitbedarf stehen. Viele der bestehenden Genehmigungsvorbehalte und starre Berichtsintervalle basieren auf analogen Prozesslogiken, die durch die fortschreitende Digitalisierung und verbesserte Sicherheitsstandards in der Praxis teilweise obsolet geworden sind. Diese Sedimentierung von Vorschriften bindet wertvolle personelle und finanzielle Kapazitäten in Verwaltung und Wirtschaft, ohne dass hierdurch zwingend ein zusätzlicher Nutzen für Sicherheit, Effizienz oder Umwelt erzielt wird. Hinzu treten teilweise historisch gewachsene Zuständigkeitsverteilungen, die zu zusätzlichen Abstimmungsaufwänden führen können. Eine Bündelung operativer Aufgaben bei fachlich zuständigen Behörden kann dazu beitragen, Verwaltungsabläufe zu vereinfachen, Doppelstrukturen abzubauen und vorhandene Ressourcen effizienter einzusetzen. Dies gilt auch für zentrale Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Schiene. Der Koalitionsvertrag sieht vor, die Elektrifizierung des Schienennetzes zu beschleunigen. Hierfür ist es erforderlich, bestehende Bewertungs- und Verfahrensstrukturen im Infrastrukturbereich daraufhin zu überprüfen, ob sie den Ausbauvorhaben weiterhin angemessen Rechnung tragen oder zu vermeidbaren Verzögerungen führen. Um die hierfür erforderlichen Investitionen und Ausbauvorhaben zügiger umsetzen zu können, bedarf es auch einer Überprüfung bestehender Bewertungs- und Verfahrensstrukturen im einschlägigen Rechtsrahmen.

Die Identifikation dieser Belastungsschwerpunkte erfolgte unter systematischer Einbeziehung der Fachbereiche sowie einer kritischen Bestandsaufnahme bestehender Hemmnisse. Ziel ist, die Eigenverantwortung der Akteure zu stärken und staatliche Aufsichtsressourcen auf Bereiche mit tatsächlicher Risikorelevanz zu konzentrieren. Damit wird die notwendige rechtliche Grundalge geschaffen, um Modernisierungsziele der Bundesregierung im Verkehrssektor operativ umsetzbar zu machen.

Mit diesem Entwurf (im Folgenden BRBG-Verkehr) und einer begleitenden Sammelverordnung zum Bürokratierückbau auf Ebene des Verordnungsrechts bringt das Bundesministerium für Verkehr ein Maßnahmepaket auf den Weg, das Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung von unnötiger Bürokratie entlastet. Unnötig im Sinne dieses Entwurfs sind dabei Regelungen, deren Verwaltungsaufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum regulatorischen Nutzen steht.

Im Übrigen wird nationales Recht an Bestimmungen des Rechts der Europäischen Union angepasst, um so Doppelregelungen zu vermeiden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Entwurf bündelt eine Reihe von Einzelmaßnahmen, die Bürgerinnen und Bürger, die Unternehmen und die Verwaltung von unnötiger Bürokratie entlasten. Die wesentlichen Schwerpunkte des Bürokratierückbaus lassen sich in folgende Kategorien zusammenfassen:

- Verkürzung von Aufbewahrungsfristen und Registeroptimierung,
- Abbau von Genehmigungspflichten und staatlichen Zustimmungsvorbehalten,
- Modernisierung von Formvorschriften (insbesondere durch Einführung digitaler Siegel),
- Streichung veralteter Informations- und Berichtspflichten,
- Bündelung von Verkehren,
- Abbau von Doppelstrukturen,
- Verwaltungsvereinfachung und -beschleunigung durch Entfall verzichtbarer Rechtsschutzschritte (z. B. Wegfall bestimmter Prüf- und Widerspruchsverfahren oder von zusätzlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen) sowie
- Harmonisierung nationaler Regelungen mit Vorgaben des Rechts der EU

Diese Schwerpunkte werden durch die Änderungen in den Fachgesetzen wie folgt konkretisiert:

1. Nachhaltige Mobilität und Fahrzeugbeschaffung (Artikel 2)

- Berichtspflichten werden gestrafft und nicht mehr anwendbare Pflichten zugunsten elektronischer und digitalisierter Informationssysteme aufgehoben.

2**. Infrastruktur (Artikel 3)**

- Durch die Streichung des nicht erforderlichen Zustimmungsvorbehaltes zugunsten der für Verkehr und Haushalt zuständigen Ausschüsse des Bundestages betreffend eines Planungs- und Controllinginstruments zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und dem Bundesministerium für Verkehr (FRP) können Ressourcen in der Bundes- und Bundestagsverwaltung eingespart werden.

3. Personenbeförderung (Artikel 4)

- **Digitale Siegel (§ 5, § 14 PBefG):** Einführung qualifizierter elektronischer Siegel für Genehmigungsurkunden, um Medienbrüche in der Verwaltung zu vermeiden.
- **Praxisgerechte Barrierefreiheit (§ 8 PBefG):** Ablösung starrer Fristen durch eine strukturierte Maßnahmenplanung, die topografische und technische Realitäten anerkennt.
- **Bündelung von Verkehren (§§ 9, 44 PBefG):** Erleichterung der Zusammenfassung von Linienbedarfsverkehren zur Stärkung integrativer Verkehrsangebote
- **Entlastung der Fernbusbranche (§§ 15, 21 PBefG):** Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und Wegfall der Betriebspflicht.

4. Gefahrgut (Artikel 5)

- Bündelung von Verwaltungszuständigkeiten für Amtshilfeersuchen auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie Bündelung, damit operative Aufgaben stärker bei den zuständigen Fachbehörden konzentriert und Verwaltungsabläufe vereinfacht werden.

5. Eisenbahnverkehr (Artikel 6 bis 10)

- **Wegfall der Genehmigungspflicht (§ 12 AEG):** Eisenbahnverkehrsunternehmen können ihre Beförderungsbedingungen künftig ohne präventive staatliche Genehmigung festlegen.

- **Streichung von Planungspflichten (§ 12a AEG):** Die Pflicht zur Aufstellung von Fahrradbeförderungsplänen entfällt.

- **Elektronische Kommunikation (§ 19 ERegG):** Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen nicht mehr in Schriftform zur Verfügung gestellt werden.

- **Interne Entlastung (§ 23 BbahnG):** Wegfall der Zustimmungspflicht des Bundes zu Richtlinien für Belohnungen und Dienstpostenvergütungen.

- **Elektrifizierung (§ 3 BSWAG):** Die Elektrifizierung von Bedarfsplanvorhaben wird erleichtert.

- **Schienenlärm (§§ 3, 6, 7 und 8 SchlärmG):** Konzentration der Durchsetzung des Betriebsverbots lauter Güterwagen auf die behördliche Stichprobenüberwachung.

6. Maritime Aufgaben und Berichtsmanagement (Artikel 11 und 12)

- Bereinigung von Doppelstrukturen im Seeaufgabengesetz und Aufhebung veralteter analoger Aushangpflichten.

7. Luftverkehr (Artikel 14 bis 16)

Im Bereich des Luftverkehrsrechts erfolgt eine konsequente risikobasierte Kalibrierung:

- **Technische Deregulierung (§ 1 LuftVG):** Rettungsfallschirme werden als luftfahrttechnische Erzeugnisse eingestuft.

- **Registeroptimierung (§ 66a LuftVG):** Die Löschfristen im Register für unbemannte Fluggeräte werden angepasst, um kostenintensive Neuregistrierungen durch Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft zu vermeiden und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand beim Luftfahrt-Bundesamt zu senken.

III. Exekutiver Fußabdruck

Es haben keine Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte wesentlich zum Inhalt des Entwurfs beigetragen.

IV. Alternativen

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die das mit dem Entwurf angestrebte Ziel, mit einem fachübergreifenden Gesetz zeitnah sowohl Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen als auch die Verwaltung von Bürokratie zu entlasten, wirkungsvoller mit weniger Aufwand erreichen könnten.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die in diesem Entwurf enthaltenen Regelungen ergibt sich aus den nachfolgenden Bestimmungen des Grundgesetzes (GG):

- **Berichtsmanagement / Saubere Fahrzeuge (Artikel 2):** Die Gesetzgebungszuständigkeit beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebung im Bereich der Luftreinhaltung nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes.) sowie Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes (Recht der Wirtschaft). Die bundeseinheitliche Regelung der Materie nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes ist gemäß Artikel 72 Absatz 2 zweite Variante des Grundgesetzes zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine bundesgesetzliche Regelung zwingend erforderlich ist, um Sekundärrecht der Europäischen Union sachgerecht umzusetzen. Die Richtlinie (EU) 2019/1161 beinhaltet Vorgaben und Mindestziele zur Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge. Die Umsetzung dieser Vorgaben und Mindestziele einschließlich weitergehender Anforderungen kann sachgerecht nur auf Bundesebene erfolgen. Es braucht ein koordinierendes Tätigwerden, das die Einhaltung der Vorgaben und Mindestziele, die sich insgesamt an den Mitgliedstaat richten, auf gesamtstaatlicher Ebene einerseits sicherstellt und andererseits flexible Lösungen aufgrund regionaler Gegebenheiten zulässt.

- **Infrastrukturgesellschaft (Artikel 3):** Die Gesetzgebungszuständigkeit zur Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes ergibt sich aus Artikel 90 Absatz 2 Satz 6 GG.

- **Personenbeförderung und Straßenverkehr (Artikel 4):** Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus der konkurrierenden Gesetzgebung für den Straßenverkehr und das Recht der Zulassung zu diesen Berufen gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Änderungen sind zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich, um verschiedene Regelungen in den Ländern für die meist bundesweit tätigen Unternehmen zu vermeiden. Unterschiedliche Regelungen im Bundesgebiet würden insbesondere Fernbusunternehmen erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen.

- **Gefahrgutbeförderung (Artikel 5):** Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebung für den Verkehr zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Regelung ist zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich, um unterschiedliche Regelungen für die meist bundesweit tätigen Unternehmen zu vermeiden. Im Übrigen liegt die Gewährleistung eines einheitlichen Sicherheitsstandards im gesamtstaatlichen Interesse. Die sicherheitstechnischen Anforderungen sind im Wesentlichen in international gültigen, multimodal harmonisierten Übereinkommen festgelegt. Unterschiedliche Anforderungen würden das Sicherheitsniveau reduzieren und die Tätigkeiten der Unternehmen erheblich erschweren.

- **Eisenbahnverkehr (Artikel 6 bis 10):** Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes beruht auf der ausschließlichen Gesetzgebung für Eisenbahnen des Bundes

gemäß Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG sowie auf der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG. Mit der Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz vom 7. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 301) wird die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (GG) und des Rechts der Ordnungswidrigkeiten aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG (Strafrecht) in Anspruch genommen.

- **Seeschifffahrt / Maritime Aufgaben (Artikel 11 und 12):** Die Gesetzgebungszuständigkeit beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Seeschifffahrt gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 GG.

- **Bundesfernstraßenverkehr (Artikel 13):** Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebung gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nr. 22 GG. Die Regelung ist zur Wahrung der Rechtseinheit im Sinne des Artikel 72 Absatz 2 GG erforderlich, um bundeseinheitliche Anforderungen an die Barrierefreiheit im zusammenhängenden Bundesfernstraßennetz sicherzustellen.

- **Luftverkehr (Artikel 14 bis 16):** Der Bund hat zur Regelung des Luftverkehrs die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes).

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

Der Gesetzentwurf schreibt auf nationaler Ebene insbesondere Zuständigkeiten deutscher Behörden fest, die auf Ebene des Rechts der Europäischen Union vorgegeben werden. Durch die Festlegung der örtlichen, sachlichen und funktionalen Zuständigkeit entsteht Rechtsklarheit. Entgegenstehende völkerrechtliche Vorgaben sind nicht ersichtlich.

VII. Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf folgt dem Ziel der Geschlechtergerechtigkeit und hat die gleichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf Frauen und Männer. Unbeabsichtigte Nebenwirkungen sind nicht ersichtlich.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf sieht Möglichkeiten vor, mit denen Dokumentationspflichten und erneute Registrierungen auf Grund von bestehenden Löschfristen im Bereich der unbemannten Luftfahrt entfallen. Hierdurch wird die Zusammenarbeit zwischen den Wirtschaftsbeteiligten und den zuständigen Behörden flexibilisiert.

Durch diesen Gesetzesentwurf werden Regelungen, die nicht weiter erforderlich sind, aufgehoben sowie in Teilbereichen vereinfacht. Hierdurch wird die Rechtsanwendung insgesamt von bürokratischen Anforderungen entlastet.

Durch den Gesetzentwurf werden u. a. Schriftformerfordernisse und behördliche Doppelprüfungen abgeschafft sowie Bündelungsmöglichkeiten bei der Erteilung von Genehmigungen ermöglicht.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetzgebungsvorhaben berücksichtigt die Vorgaben einer nachhaltigen Entwicklung (§ 44 Absatz 1 Satz 4 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien). […]

Das Gesetz entspricht den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung dient.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Mit diesem Gesetz wird für den Normadressaten Bürgerinnen und Bürger ein geringerer laufender Erfüllungsaufwand wie folgt erreicht:

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der **Bürgerinnen und Bürger**

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „gering-fügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
1.1	§ 66a Absatz 3 LuftVG; Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt		-112.000	Zeitaufwand: 15 Minuten	Zeitaufwand: -28.000 Stunden	
1.2	§ 66a Absatz 9 LuftVG;	Ja	-140.000	Zeitaufwand: 15 Minuten	Zeitaufwand: -35.000 Stunden	
1.3	§ 2 SeeAufgG; Erteilung und Verlängerung von Befähigungsnachweisen für Seeleute		-25	Zeitaufwand: -145 Minuten Sachaufwand: -20 Euro	Zeitaufwand: 60 Stunden Sachkosten: 1 Tsd. Euro	
	Summe Zeitaufwand (Stunden)				**-62.940**	
	Summe Sachaufwand (Tsd. Euro)				**1**	
	aus nationalem Recht				-27.940 Stunden 1 Tsd. Euro	
	aus EU- Vorgaben				-35.000 Stunden 0 Tsd. Euro	

*Spiegelvorgaben werden in der Spalte 'Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe' einheitlich gekennzeichnet.

Einmaliger Erfüllungsaufwand der **Bürgerinnen und Bürger**

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Einmalige Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „gering-fügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
1.4						
	Summe in Tsd. Euro					
	Summe Sachaufwand (Tsd. Euro)					
	aus nationalem Recht					
	aus EU- Vorgaben					

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Änderung des **jährlichen** Erfüllungsaufwands der **Wirtschaft**

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
2.1	§ 8 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG; Nachweispflicht für den Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen (Abschaffung)		Ja	-10.200	6,43 Euro = (10 / 60) h × 38,60 Euro/h	-66	
2.2	§§ 2 Absätze 6 und 7 und § 22 LuftVG; Bearbeitung von Genehmigungen (Abschaffung)		Ja	-1040	19,30 Euro = (30 / 60) h × 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O)	-20	
2.3	§§ 2 Absätze 6 und 7 und § 22 LuftVG; Anzeigepflicht von gewerblichen Gelegenheitsverkehr (Neu)		Ja	230	3,86 Euro = (6/ 60) h × 38,60 Euro/h (WZ: H)	0,9	

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
2.1	§ 8 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG; Nachweispflicht für den Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen (Abschaffung)		Ja	-10.200	6,43 Euro = (10 / 60) h × 38,60 Euro/h	-66	
2.5	§ 66a Absatz 9 LuftVG; Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt		Ja	-28 000	15,63 Euro = (15 / 60) h × 62,50 Euro/h (WZ: H)	-438	
	Summe in Tsd. Euro					-	
	davon aus Informationspflichten (IP)					-523	
	aus nationalem Recht					-523	
	aus EU-Vorgaben					0	

* Spiegelvorgaben werden in der Spalte „Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe“ einheitlich gekennzeichnet.

Einmaliger Erfüllungsaufwand der **Wirtschaft**

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Einmalige Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
	Summe in Tsd. Euro					
	aus nationalem Recht					
	aus EU-Vorgaben				0	

Vorgabe: Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 66a Absatz 3 LuftVG (Informationspflicht)

Durch die geplante gesetzliche Änderung entfällt die erneute Zertifizierung nach § 66a Absatz 3 LuftVG. Es wird angenommen, dass pro Jahr ca. 140.000 erneute Registrierungen notwendig sind, die zukünftig entfallen. Zudem wird angenommen, dass 20 Prozent bzw. 28 000 Fälle auf den Normadressaten Wirtschaft entfallen. Als zeitlicher Aufwand werden 15 Minuten pro Fall in Ansatz gebracht. Unter der Berücksichtigung des Lohnsatzes für die Gesamtwirtschaft im Qualifikationsniveau hoch in Höhe von 62,50 Euro pro Stunde ergibt

sich ein um ca. 438.000 Euro geringerer jährlicher laufender Erfüllungsaufwand. Dabei handelt es sich vollständig um Bürokratiekosten aus der Erfüllung einer Informationspflicht. Durch die gesetzliche Änderung wird für den Normadressaten Wirtschaft ein um 438.000 Euro geringerer laufender Erfüllungsaufwand aus einer Informationspflicht gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt erreicht. Bei dem Betrag handelt es sich vollständig um Bürokratiekosten.

Vorgabe: Erteilung und Verlängerung von Befähigungsnachweisen für Seeleute gemäß § 2 Absatz 3 SeeAufgG

Der Hafen- und Seemannsamt Rostock ist für die Erstausstellung der Befähigungszeugnisse zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier, zum Technischen Wachoffizier und zum Nautischen Wachoffizier für Absolventinnen und Absolventen der Seefahrtschulen Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Pro Jahr betrifft das ca. 25 Fälle. Um ein entsprechendes Befähigungszeugnis zu bekommen, müssen die Antragsteller online bereitgestellte Vordrucke ausfüllen, ausdrucken und unterschreiben sowie erforderliche Nachweise inclusive Passbild zusammenstellen, kopieren und beifügen und den Antrag schließlich versenden. Hierfür wird im Mittel ein Zeitaufwand von 2 Stunden und 15 Minuten je Fall angesetzt. Insgesamt entsteht dadurch ein Aufwand für die Antragstellerinnen und Antragsteller in Höhe von jährlich 56 Stunden und 15 Minuten.
Die Sachkosten belaufen sich geschätzt auf ca. 20,00 € je Fall für Druckkosten, Versand und Passbildbeschaffung, insgesamt 500,00 €.

Vorgabe: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Durch die Aufhebung der Schriftformerfordernisses kommt es für die Wirtschaft zu geringen Einsparungen. Zur Aufhebung der Tarifgenehmigungspflicht (Artikel 11): Durch die Aufhebung der Tarifgenehmigungspflicht kommt es für die Wirtschaft zu geringen Einsparungen. Die Tarifaufstellungspflicht nach § 12 Absatz 2 AEG und die Pflicht zur Bekanntmachung des Tarifs nach § 12 Absatz 3 AEG bleiben bestehen („Sowieso-Kosten“). Es entfällt die Pflicht zur Beantragung der Genehmigung.

Vorgabe: Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Durch den Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für Vorhaben zur Elektrifizierung mit Änderung des § 3 Absatz 3 Satz 4 BSWAG wird der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft [auszufüllen nach Verbändeanhörung].

4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch die gesetzliche Änderung wird für den Normadressaten Verwaltung folgende Reduzierung beim laufenden Erfüllungsaufwand erreicht:

Änderung des **jährlichen** Erfüllungsaufwands der **Verwaltung**

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
3.1	§ 1 Absatz 2 Nummer 8 LuftVG		Bund			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
3.2	§§ 2 Absätze 6 und 7 und § 22 LuftVG; Ertei-		Bund	-1.040	22,20 Euro = (30 / 60) h × 44,40 Euro/h	-23	

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
	lung von Genehmigungen (Abschaffung)				(100% Durchschnitt)		
3.3	§§ 2 Absätze 6 und 7 und § 22 LuftVG ; Anzeigepflicht von gewerblichen Gelegenheitsverkehr (neu)		Bund	230	66,60 Euro = (90/ 60) h × 44,40 Euro/h (100% Durchschnitt)	5	
3.4	§ 64 Absatz 3 Nr. 5 a LuftVG		Bund	3.000		geringfügig	geringfügiger Aufwand pro Fall
3.5	§ 66a Absatz 9 LuftVG Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt		Bund	-140.000	1,48 Euro = (2 / 60) h × 44,40 Euro/h (100% Durchschnitt)	-207	
3.6	§ 9 PBefG; Erteilen von Genehmigungen bei Linienverkehr		Land			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
3.7	§ 39 Absatz 1 PBefG; Anzeige der Beförderungsentgelte bei der Genehmigungsbehörde		Land			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
3.8	§ 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG		Bund	-0,2	12.516,78 Euro = (13.620 / 60) h × 55,14 Euro/h (46% gD; 54% hD)	-3	
3.9	§ 3 Absatz 3 Satz 4 BSWAG	Nein	Bund			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
3.10	§ 10 Absatz 2 AEG ; Pflicht der EVU zur Aufstellung und Veröffentlichung von Plänen zur verstärkten und verbesserten Beförderung von Fahrrädern (Überwachung ohne Rechtsmittelverfahren)		Bund	-38,61	246,10 Euro = (398 / 60) h × 37,10 Euro/h (50% mD; 50% gD)	-10	
3.11	§ 10 Absatz 2 AEG ; Pflicht der EVU zur Aufstellung und Veröffentlichung von		Bund	0,39	2.228,47 Euro = (3.604 / 60) h × 37,10 Euro/h	1	

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
	Plänen zur verstärkten und verbesserten Beförderung von Fahrrädern (Überwachung mit Rechtsmittelverfahren)				(50% mD; 50% gD)		
3.12	§ 12a Absatz 3 AEG; Ermöglichung des Aushangs neben der Papierform auch mittels eines öffentlich zugänglichen elektronischen Informations- und Kommunikationssystems		Bund			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
3.13	§ 12 AEG ; Wegfall der Genehmigung der Beförderungsbedingungen	Nein	Bund	-42	20,20 Euro = (30 / 60) h × 40,40 Euro/h (100% gD)	-1	
	Summe in Tsd. Euro					**-240**	
	davon Bund					-240	
	davon Land (inkl. Kommunen)					0	
	aus nationalem Recht					-240	
	aus EU-Vorgaben					0	

* Spiegelvorgaben werden in der Spalte „Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe“ einheitlich gekennzeichnet.

Einmaliger Erfüllungsaufwand der **Verwaltung**

lfd. Nr.	**Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe**	**EU-Recht**	**Bund /Land**	**Einmalige Fallzahl und Einheit**	**Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sach-aufwand)**	**Einmaliger Erfüllungs-aufwand in Tsd. Euro oder „ge-ring-fügig“**	**Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit**
3.4							
	Summe in Tsd. Euro						
	davon Bund						

	davon Land (inkl. Kommunen)						
	aus nationalem Recht						
	aus EU-Vorgaben						

Vorgabe: Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 66a Absatz 3 LuftVG

Durch die geplante gesetzliche Änderung entfällt die erneute Zertifizierung nach § 66a Absatz 3 LuftVG. Es wird angenommen, dass pro Jahr ca. 140 000 erneute Registrierungen notwendig sind, die zukünftig entfallen. Als zeitlicher Aufwand werden durchschnittlich 2 Minuten pro Fall auf Seiten des Luftfahrt-Bundesamtes in Ansatz gebracht. Unter der Berücksichtigung des durchschnittlichen Lohnsatzes für die Bundesverwaltung in Höhe von 44,40 Euro pro Stunde ergibt sich ein um ca. 207 200 Euro geringerer jährlicher laufender Erfüllungsaufwand für den Normadressaten Verwaltung.

Vorgabe: Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Die Aufhebung des Schriftformerfordernisses in § 19 Absatz 1 Satz 4 ERegG hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Verwaltung, weil die dortige Pflicht an die Betreiber der Schienenwege und damit an die Wirtschaft gerichtet ist.

Vorgabe: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht ist eng mit der Tarifaufsicht nach § 5 Absatz 4 AEG verknüpft. Denn Rechtsfragen, die bislang im Rahmen der Tarifgenehmigung geprüft wurden, werden künftig bei Bedarf im Rahmen der Aufsicht über bestehende Beförderungsbedingungen durch die Aufsichtsbehörde aufgegriffen. Der sich daraus ergebende zusätzliche Aufwand bei der Aufsichtstätigkeit des Bundes wird sich dadurch geringfügig, nicht bezifferbar, erhöhen. Die Aufsicht erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt, Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte. Bei Abstimmungen zu Rechtsfragen grundsätzlicher Art wird hier auch das BMV als fachaufsichtsführende Behörde einbezogen.

Vorgabe: Änderung des Bundesbahngesetzes

Die Aufhebung des § 23 BBahnG hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Verwaltung.

Vorgabe: Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Durch den Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für Vorhaben zur Elektrifizierung mit Änderung des § 3 Absatz 3 Satz 4 BSWAG wird der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung geringfügig vermindert.

5. Weitere Kosten

Durch die gesetzliche Änderung in § 66a Absatz 9 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes fallen für die Normadressaten Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft keine weiteren Kosten in Höhe von etwa 3,64 Millionen Euro jährlich für Gebührenzahlung im Rahmen der erneuten Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt an. Davon würden etwa 2 240 000 Euro pro Jahr auf Bürgerinnen und Bürger entfallen (140 000 x 0,8 x 20 Euro) und etwa 1 400 000 Euro pro Jahr auf den Normadressaten Wirtschaft (140 000 x 0,2 x 50 Euro).

Die Gebühren für die Erteilung und Verlängerung von Befähigungszeugnissen durch das Hafen- und Seemannsamt Rostock betragen € 50,00 je Fall. Durch den Wegfall der gesonderten Erteilung werden den Bürgerinnen und Bürgern insgesamt Gebühren in Höhe von € 1250,00 erspart.

6. Weitere Gesetzesfolgen

VIII. Befristung; Evaluierung

Befristungen und Evaluierungen sind nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches)

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 2 dieses Gesetzes. Es entfällt die Genehmigungspflicht für Tarife der Eisenbahnen nach § 12 AEG. Weiterhin bestehen bleibt jedoch die Pflicht, Tarife aufzustellen und diese im Internet bekannt zu machen. Durch die Bekanntmachung im Internet, für die die Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich sind, ist sichergestellt, dass die Fahrgäste auf einfachem Weg von den Tarifen Kenntnis erlangen können. Eine Einbeziehung in den Beförderungsvertrag erfolgt nach der Vorschrift des § 305 BGB.

Zu Artikel 2 (Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 8 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)

Zu Buchstabe a

§ 8 Absatz 1 wird gestrichen, da die Regelung in zeitlicher Hinsicht überholt ist. Die Anwendbarkeit von § 8 Absatz 1 war nur bis zum 24.10.2023 gegeben. Die Regelung betraf die Berichterstattung über beschaffte saubere bzw. nicht saubere Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Clean-Vehicles-Directive, die zuvor durch die (Richtlinie (EU) 2019/1161) mittels der TED-Standardformulare zur Datenerhebung über die bundesweite Quotenerfüllung erfolgte. Diese Formulare wurden ab dem 25.10.2023 durch das Inkrafttreten der neuen elektronischen Standardformulare (eForms-DE) abgelöst. Anzuwenden ist daher ausschließlich die Regelung im bisherigen Absatz 2.

Zu Buchstabe b

Durch die Streichung des Absatzes 1 ändert sich die Nummerierung der Folgeabsätze.

Zu Nummer 2 (§ 9 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurde.

Zu Buchstabe b

Die Regelung betreffend die Berichtszeiträume in Absatz 2 für die Berichterstattung nach Absatz 1 werden an den aktuellen Stand von Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2009/33/EG (Clean Vehicles Directive), der zuvor durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 geändert wurde, angepasst. Mit Artikel 2 des Beschlusses (EU) 2024/1254 des Europäischen

Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 zur Änderung der Richtlinien 2009/12/EG, 2009/33/EG und (EU) 2022/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 96/67/EG des Rates im Hinblick auf bestimmte Berichtspflichten in den Bereichen Straßenverkehr und Luftfahrt wurden die in Artikel 10 Absatz 2 der betreffenden Clean Vehicles Directive vorgesehenen Berichtszeiträume von 3 auf 5 Jahre verlängert und damit an die mehrjährigen Referenzzeiträume, in denen die Mindestbeschaffungsquoten einzuhalten sind, angepasst.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurde.

Zu Artikel 3 (Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes)

Seit dem 01.01.2021 nimmt die Autobahn GmbH des Bundes (die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes - InfrGG) die Ausführung der Aufgaben Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung für die Bundesautobahnen wahr. Gleiches gilt für Bundesstraßen, die auf Antrag eines Landes ebenfalls in Bundesverwaltung überführt worden sind, Art. 90 Absatz 4, Art. 143e Absatz 2 GG.

Die Autobahn GmbH des Bundes (Gesellschaft) erstellt gem. § 8 Absatz 1 Satz1 InfrGG nach Maßgabe des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen einen Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) über alle der Gesellschaft bei Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 InfrGG entstehenden Kosten für einen Zeitraum von regelmäßig jeweils fünf Jahren. Der FRP wird mit dem Bundesministerium für Verkehr abgestimmt und bedarf der Zustimmung des Gesellschafters. Nach geltender Rechtslage bedarf er gem. 8 Absatz 1 Satz 2 InfrGG außerdem der Zustimmung der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages.

Der FRP im Sinne des InfrGG ist allerdings kein Finanzierungsplan im wortwörtlichen Sinne. Er dient vielmehr als Planungsinstrument oder Absichtserklärung der Gesellschaft für regelmäßig jeweils die nächsten fünf Jahre, dessen finanzieller Rahmen durch die mittelfristige Finanzplanung des Bundes geprägt ist. Die hierfür bereitgestellten Investitionen werden jedoch erst mit den jährlichen Haushaltsgesetzen des Bundes definiert.

Auch die Funktion eines Realisierungsplans kann der FRP aufgrund übergeordneter Zwänge nur eingeschränkt wahrnehmen. So hängen die im FRP aufgelisteten zu realisierenden Projekte über die fünfjährige Laufzeit von unterschiedlichen Faktoren ab, die die Gesellschaft nur bedingt beeinflussen kann und die zu einer Abweichung von der geplanten Realisierung führen kann. Zu nennen ist beispielsweise die nur schwer vorhersehbare Baurechtschaffung, die Entwicklung der Baupreise oder eben auch die letztendliche Mittelbereitstellung durch die jährlichen Haushaltsgesetze des Bundes.

Vor dem Hintergrund empfiehlt der Bundesrechnungshof in seiner Stellungnahme vom 6. Oktober 2025 (V 4 – 0001680), den FRP zukünftig nicht mehr dem Haushalts- und Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zur Zustimmung vorzulegen. Diese Auffassung wird von dem für Haushalt zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages bestätigt (Maßgabebeschluss vom 17. Dezember 2025, Ausschussdrucksache 3392), indem er u. a. feststellt, dass die Finanzmittel für den fünf Jahre abdeckenden FRP nicht durch die einmalige Zustimmung der zuständigen Ausschüsse bereitgestellt werden, sondern durch die jährlichen Haushaltsgesetze und die verpflichtende Zustimmung der Ausschüsse künftig entfallen soll. Dies soll mit der avisierten Gesetzesänderung umgesetzt werden.

Darüber hinaus trägt die Gesetzesänderung zum Bürokratieabbau im Sinne des geltenden Koalitionsvertrages (insbes. Rn. 1711 – 1712) bei. Durch den Wegfall der Befassung der

Ausschüsse mit dem FRP entfallen auch die umfangreichen Vorarbeiten im Bundesministerium für Verkehr und der Bundestagsverwaltung.

Der FRP soll zukünftig als Planungs- und Controllinginstrument zwischen der Gesellschaft und dem BMV fungieren. Er soll weiterhin für einen Zeitraum von regelmäßig fünf Jahren aufgestellt werden und mit dem BMV abgestimmt werden. Er bedarf der Zustimmung des alleinigen Gesellschafters Bund.

Zu Artikel 4 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 5 Personenbeförderungsgesetz)

Durch das Fünfte Gesetz zur Änderung verwaltungsverfahrensrechtlicher Vorschriften sowie zur Änderung des Sechsten Buches Sozialgesetzbuchs (5. VwVfÄndG) vom 4. Dezember 2023 (BGBl. I Nummer 344) wurde die Möglichkeit geschaffen, die Schriftform bei elektronischen Verwaltungsakten auch durch ein qualifiziertes elektronisches Siegel der Behörde zu ersetzen (§ 3a Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a Verwaltungsverfahrensgesetz). Als Folgeänderung wurde auch § 37 Absatz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz entsprechend ergänzt. Diese Änderungen werden nun auch im Personenbeförderungsgesetz nachvollzogen, so dass die zuständigen Behörden bei der Erteilung eines elektronischen Verwaltungsaktes im Sinne des § 5 künftig zwischen diesen beiden Möglichkeiten wählen können. Damit wird ein Beitrag zur Verwaltungsmodernisierung und -vereinfachung und damit zum Bürokratierückbau geleistet.

Zu Nummer 2 (§ 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz)

Seit dem Jahr 2013 enthält § 8 Absatz 3 Satz 3 die Zielvorgabe, vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1 Januar 2022 zu erreichen. Abweichungen von dieser Frist sind nach § 8 Absatz 3 Satz 4 nur zulässig, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahre 2013 hat u. a. durch die Nennung einer konkreten Frist in der Praxis dazu geführt, dass erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, diesem Ziel möglichst nahe zu kommen. Es wurden Bestandsaufnahmen durchgeführt (z. B. Haltestellenkataster), systematisch ausgewertet und Missstände festgehalten. Ferner wurden Handlungspläne erstellt sowie Prioritäten für den weiteren Ausbau gesetzt. Gleichwohl sind weitere Bemühungen notwendig, um dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV näher zu kommen.

Vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, ist wünschenswert, aber nicht realistisch. Zu diesem Ergebnis kommt auch das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführte Forschungsprojekt „ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität“ im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) in seinem Schlussbericht. Der Forschungsbericht gibt für § 8 Absatz 3 folgende Handlungsempfehlungen ab:

In Bezug auf § 8 Absatz 3 Satz 3 wird empfohlen, die dort genannte zeitlich überschrittene Frist zur Herstellung der Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 zu streichen. Außerdem wird empfohlen, die Ausnahmevorschrift gemäß § 8 Absatz 3 Satz 4 im Interesse der umfassenden Durchsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV anspruchsvoller und klarer zu fassen. Insbesondere sollten Regelbeispiele festgelegt werden (z. B. Topografie, technischer Machbarkeit). Das Erfordernis der konkreten Begründung der jeweiligen Ausnahmen sollte (noch) deutlicher gefasst werden.

Ähnlich hatten sich die Länder bei der Verkehrsministerkonferenz am 12./13.10.2022 (TOP 5.2) geäußert.

Die Handlungsempfehlungen des Forschungsberichts sollen nun aufgegriffen werden. Unter anderem wird dazu in dem neuen § 8 Absatz 3 Satz 6 ein abschließender Katalog von

Ausnahmegründen eingeführt; danach sind Abweichungen von dem in Satz 5 genannten Ziel der vollständigen Barrierefreiheit nur aus topografischen, technischen oder rechtlichen Gründen zulässig. Als rechtliche Gründe kommen z. B. der Denkmal- und Naturschutz in Frage. Das Vorliegen einer Ausnahme ist zudem an die Voraussetzung geknüpft, dass das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit „nicht oder nur mit einem unangemessen hohen wirtschaftlichen Aufwand erreicht werden“ kann. Diese zusätzliche tatbestandliche Voraussetzung stellt zugleich klar, dass ein unangemessener wirtschaftlicher Aufwand allein keinen Grund darstellt, eine Maßnahme nicht vorzunehmen. Beruht der unangemessen hohe wirtschaftliche Aufwand, z. B. für den barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle, aber darauf, dass die Barrierefreiheit des Haltestellenumfeldes nicht gewährleistet ist, wie es im überörtlichen Verkehr auf Landstraßen häufig vorkommt (topografische Gründe), dann ist eine (ggf. zeitlich befristete) Ausnahme gerechtfertigt. Gleiches gilt z. B., wenn die aufwändige barrierefreie Umrüstung von Bussen oder Schienenfahrzeugen (technische Gründe) aufgrund des erforderlichen Investitionsvolumens wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Angesichts des angestrebten Nutzens für Menschen mit Behinderungen ist aber eine enge Auslegung des Begriffs des „unangemessen hohen wirtschaftlichen Aufwands“ vorzunehmen. Soweit Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gründen nicht vollständig hergestellt werden kann, ist sie soweit umzusetzen wie möglich und die Ausnahme in der Regel zu befristen.

Außerdem wurden die Sätze in § 8 Absatz 3 teilweise in eine neue Reihenfolge gebracht. Dadurch wird der § 8 Absatz 3 plausibel strukturiert und besser lesbar, ohne den Inhalt zu verändern.

Zu Nummer 3 (§ 9 Personenbeförderungsgesetz)

Zu Buchstabe a

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) wurde die neue Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs in § 44 eingeführt. Voraussetzung dafür, dass ein Linienbedarfsverkehr vorliegt, sind gemäß § 44 Satz 1 festgelegte Bedienzeiten. Der Genehmigungsantrag soll die Bedienzeiten gemäß § 12 Absatz 1 Nummer 3a Buchstabe c zwar enthalten, sie bedürfen anders als die Fahrpläne (§ 40) aber nicht der (ausdrücklichen) Zustimmung der Genehmigungsbehörde (§ 45 Absatz 2 Nummer 3). Daher müssen sie vom Umfang der Genehmigung umfasst sein, um rechtsverbindlich festgelegt werden zu können. Dies wurde bei der Einfügung der Nummer 3a versehentlich vergessen und wird nun nachgeholt.

Zu Buchstabe b

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) wurde die neue Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs in § 44 eingeführt und dementsprechend in § 9 Absatz 1 eine neue Nummer 3a eingefügt. Es ist sachgerecht, die in § 9 Absatz 2 vorgesehene genehmigungsrechtliche Bündelungsmöglichkeit für Linienverkehre (§ 9 Absatz 1 Nummern 1 bis 3) auch auf den Linienbedarfsverkehr zu erweitern, da dieser das vorhandene Liniennetz bzw. die Linienbündel ergänzen soll, um eine möglichst flächendeckende Rund-um-die-Uhr-Versorgung zu ermöglichen. Dies entspricht einer integrativen Nahverkehrsgestaltung, indem verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden. So wird ein Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung und damit zum Bürokratierückbau geleistet.

Zu Nummer 4 (§ 14 Absatz 4 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz)

Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) können Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen auch elektronisch erteilt werden. Im Zuge dessen verlieren auch die zwingenden Schriftformerfordernisse im Genehmigungsverfahren ihre Berechtigung und sollten

für die elektronische Form geöffnet werden. Dies gilt auch für die Äußerungen im Anhörungsverfahren, wo kein Grund ersichtlich ist, an der zwingenden Schriftform festzuhalten. Eine nachvollziehbare und dauerhafte Dokumentation ist auch elektronisch möglich. Künftig können damit auch Äußerungen im Anhörungsverfahren per einfacher E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur (vgl. § 3a Absatz 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz) abgegeben werden. Das trägt zur Verwaltungsmodernisierung und zum Bürokratierückbau bei.

Zu Nummer 5 (§ 15 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung aus der Änderung des § 5.

Zu Buchstabe b

Die Anfügung eines neuen Satzes in Absatz 1 greift den Hinweis der Fernbusbranche auf, wonach das Genehmigungsverfahren viel Zeit in Anspruch nehme. Die Abschaffung der Verlängerungsmöglichkeit bis zum Eintritt der Genehmigungsfiktion soll daher zu einer Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und damit zum Bürokratierückbau im Personenfernverkehr beitragen. Die Verlängerungsmöglichkeiten sind im Personenfernverkehr nicht erforderlich, da einige Verfahrensschritte im Personenfernverkehr nicht anfallen. So müssen z. B. nicht alle Versagungsgründe (§ 13 Absatz 2 Satz 2) geprüft und nicht alle Personen und Stellen angehört werden (§ 14 Absatz 5 Satz 2). Auch deuten die abnehmenden Genehmigungszahlen im innerdeutschen Personenfernverkehr darauf hin (im Jahr 2025 wurden nach Angaben der Länder vier Genehmigungen neu erteilt), dass die Genehmigungsbehörden der Länder durch die Verkürzung der Frist nicht überlastet werden. Durch diese Änderung wird das Genehmigungsverfahren, das auch die Prüfung der eingereichten Fahrpläne beinhaltet, quasi einem Anzeigeverfahren gleichgestellt, hat aber für den Antragsteller den Vorteil, dass er gemäß § 15 Absatz 2 Satz 1 eine Genehmigungsurkunde und somit Rechtssicherheit erhält.

Zu Nummer 6 (§ 17 Absatz 4 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz)

Der derzeitige Wortlaut des § 17 Absatz 4 Satz 1 lässt auch die elektronische Mitführung einer beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz während der Fahrt zu. Dies widerspricht der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, die eine elektronische Erteilung und Mitführung der Gemeinschaftslizenz oder deren beglaubigte Kopien nicht vorsieht. Vielmehr müssen die Gemeinschaftslizenz und deren beglaubigte Kopien gemäß Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 dem Muster des Anhangs II entsprechen. Danach muss Zellulosepapier 100g/m2 oder mehr verwendet werden. Im Übrigen sind die Sicherheitsmerkmale gemäß Anhang I zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, die am Papier anknüpfen, elektronisch nicht überprüfbar. Im Ergebnis muss die Gemeinschaftslizenz weiterhin schriftlich erteilt und die beglaubigte Abschrift schriftlich mitgeführt und ausgehändigt werden. Anstelle der Aushändigung als Schriftstück werden die elektronisch erteilten Dokumente vorgelegt und damit den Kontrollberechtigten elektronisch zugänglich oder lesbar gemacht. Das wird durch die Änderungen sichergestellt.

Zu Nummer 7 (§ 21 Absatz 5 Personenbeförderungsgesetz)

Schon bislang galt die Betriebspflicht für den Personenfernverkehr nur eingeschränkt. Da es sich beim Personenfernverkehr ausschließlich um eigenwirtschaftliche Verkehre handelt, kann im Sinne der Gewerbe- und Berufsfreiheit auf die Betriebspflicht im Personenfernverkehr gänzlich verzichtet werden. Das öffentliche Interesse an der Kontinuität der Verkehrsbedienung tritt hinter die Gewerbe- und Berufsfreiheit zurück. Es liegt im wirtschaftlichen Interesse der Fernbusunternehmen, die Linien nicht kurzfristig und nur mit angemessener begleitender Information einzustellen, um keine Fahrgäste zu verlieren.

Zu Nummer 8 (§ 25 Absatz 1 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz)

Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) können Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen auch elektronisch erteilt und widerrufen werden. Im Zuge dessen verlieren auch die zwingenden Schriftformerfordernisse im Genehmigungsverfahren ihre Berechtigung und sollten für die elektronische Form geöffnet werden. Dies gilt auch für die Mahnung im Widerrufsverfahren, wo kein Grund ersichtlich ist, an der zwingenden Schriftform festzuhalten. Eine nachvollziehbare und dauerhafte Dokumentation ist hier auch elektronisch möglich. Künftig können damit Mahnungen auch per einfacher E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur (vgl. § 3a Absatz 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz) verschickt werden. Das trägt zur Verwaltungsmodernisierung und zum Bürokratierückbau bei.

Zu Nummer 9 (§ 39 Absatz 1 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz)

Die Ausnahme für öffentliche Dienstleistungsaufträge wird auf allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erweitert. Die Beschränkung der Ausnahmevorschrift auf öffentliche Dienstleistungsaufträge führt zu nicht sachgerechten Ergebnissen. Denn dies hat eine Ungleichbehandlung von in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vorgegebenen Beförderungsentgelten (Anzeigepflicht) und in allgemeinen Vorschriften festgesetzten Beförderungsentgelten (Zustimmungspflicht) zur Folge, für die keine sachliche Rechtfertigung ersichtlich ist und die der Intention des Gesetzgebers, hoheitlich festgelegte Beförderungsentgelte/Tarife nicht nochmal behördlich überprüfen zu lassen, widerspricht (BT-Drucksache 17/8233, S. 17). Denn der Gesetzgeber ging bei der Einführung der Ausnahmevorschrift davon aus, dass das Genehmigungsverfahren entbehrlich ist, wenn die Beförderungsentgelte nicht mehr vom Verkehrsunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen frei kalkuliert werden können, sondern einseitig von der zuständigen Behörde vorgegeben werden. Für diese gesetzgeberische Wertung ist es aber nicht von Bedeutung, in welcher Form (öffentlicher Dienstleistungsauftrag oder allgemeine Vorschriften) diese Vorgabe festgelegt wird. Daher hat das Bundesministerium für Verkehr bereits mit Schreiben vom 25.09.2023 den Ländern mitgeteilt, dass eine analoge Anwendung des § 39 Absatz 1 Satz 3 auf allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für sachgerecht gehalten werde.

Da die allgemeine Vorschrift, in der sowohl die Tarife als auch die als Gegenleistung vorgesehenen Ausgleichsleistungen festgesetzt werden, ohnehin in Einklang mit den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stehen muss, waren die Genehmigungsverfahren gemäß § 39 Absatz 1 Satz 1 weitgehend inhaltsleer und zeitraubend. Damit wird mit der Rechtsänderung auch ein Beitrag zum Bürokratierückbau geleistet.

Zu Nummer 10 und 11 (§ 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz)

Die Herstellung des Benehmens bei Anträgen, die einen grenzüberschreitenden Linienverkehr betreffen, wurde mit Erlass des Bundesministeriums für Verkehr vom 15.10.1998 auf das damalige Bundesamt für Güterverkehr und jetzige Bundesamt für Logistik und Mobilität übertragen, da es sich um eine klassische Vollzugs- und keine ministerielle Aufgabe handelt. Diese Aufgabenübertragung liegt nun über 27 Jahre zurück, so dass sie im Personenbeförderungsgesetz nachvollzogen werden sollte. Dies dient auch der Transparenz und der Rechtsklarheit. Die Herstellung des Benehmens durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität hat sich bewährt, das Verfahren mit den zuständigen Länderbehörden ist eingespielt. Die Entscheidung, welche das Bundesministerium für Verkehr gemäß § 11 Absatz 4 Satz 2 in Zweifelsfällen und gemäß § 11 Absatz 4 Satz 3 bei fehlendem Einvernehmen der beteiligten Länder zu treffen hat, bleibt auch bei der entsprechenden Anwendung dieser Vorschriften gemäß § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2 unberührt.

Zu Nummer 12 (§ 61 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz)

Zu Buchstabe a

Durch die Änderung des § 17 Absatz 4 Satz 1 muss als Folgeänderung auch der entsprechende Bußgeldtatbestand angepasst werden.

Zu Buchstabe b

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) wurde die neue Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs in § 50 eingeführt, ohne dass eine entsprechende Bußgeldvorschrift für Zuwiderhandlungen gegen die dort geregelten Ge- und Verbote in § 61 aufgenommen wurde. Da sich der gebündelte Bedarfsverkehr in unmittelbaren Wettbewerb mit den Taxen- und Mietwagenverkehr befindet, für die bereits entsprechende Bußgeldvorschriften existieren, ist aus Gründen der Gleichbehandlung eine Ergänzung erforderlich. Es ist nicht sachgerecht, die Vollzugsbehörden allein auf verwaltungsrechtliche Durchsetzungsmaßnahmen (z. B. Ordnungsverfügung, Zwangsgeld) zu verweisen, die zudem mit höherem bürokratischem Aufwand verbunden sind. Im Übrigen handelt es sich beim Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen um eine Beförderungsdienstleistung, die insbesondere in Großstädten einem intensiven Wettbewerb unterliegt, so dass Ungleichbehandlungen besonders ins Gewicht fallen.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung.

Zu Buchstabe d

Für Verfügungen der zuständigen Behörden, die auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes oder der darauf beruhenden Rechtsverordnungen erlassen werden und nicht unter § 5 fallen – etwa im Rahmen von Aufsichtsmaßnahmen – gibt es keine speziellen Formvorschriften. Es gelten damit die allgemeinen Regelungen des § 37 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz, wonach ein Verwaltungsakt, schriftlich, elektronisch, mündlich oder in anderer Weise erlassen werden kann. Derzeit sind jedoch nur Zuwiderhandlungen gegen schriftliche Verfügungen bußgeldgewehrt. Diese Einschränkung wird dem heutigen Stand der digitalen Verwaltung nicht mehr gerecht und widerspricht den Zielen der Verwaltungsmodernisierung und Digitalisierung. Mit der Änderung soll dem nun Rechnung getragen. Dies stärkt die Rechtsdurchsetzung, erhöht die Akzeptanz elektronischer Verwaltungsakte und fördert eine zeitgemäße, effiziente Verwaltungspraxis.

Zu Nummer 13 (§ 62 Personenbeförderungsgesetz)

Die Ausnahmeregelung gemäß § 62 Absatz 2 wird aufgehoben, da sie bisher von keinem Land in Anspruch genommen wurde. Die Übergangsbestimmung in § 62 Absatz 3 hat sich durch Zeitablauf erledigt und kann deshalb zur Rechtsbereinigung aufgehoben werden.

Der neue § 62 und frühere § 62 Absatz 1 wird zudem aus rechtsförmlichen Gründen geringfügig angepasst

Zu Artikel 5 (Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes)

Die Verlagerung der Zuständigkeit für die Übermittlung von Amtshilfeersuchen bei Zuwiderhandlungen von Gebietsfremden vom Bundesministerium für Verkehr auf die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt entspricht der entsprechenden Zuständigkeit von oberen Bundesbehörden im Bereich Straßenverkehr und Schienenverkehr. Damit einher geht

auch die Zuständigkeit als Ordnungswidrigkeitenbehörde nach § 10 Absatz 3 Gefahrgutbeförderungsgesetz und bündelt diese mit der Zuständigkeit nach § 16 Absatz 4 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Zu Artikel 6 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Folgeänderung zur Aufhebung der Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung zur Aufhebung der Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG.

Zu Nummer 2

Die Vorschrift kann entfallen. Im Wege des Bürokratieabbaus ist auf die durch das EU-Recht eröffnete Möglichkeit der verpflichtenden Aufstellung und durchgängigen Aktualisierung von Plänen für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern zu verzichten. Das EU-Recht enthält in Artikel 6 VO (EU) 2021/782 bereits unmittelbare Vorgaben zur Fahrradmitnahme.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Folgeänderung zur Aufhebung der Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung aufgrund der Aufhebung der Absätze 3 bis 5.

Zu Buchstabe c

Mit der Anpassung des § 12 AEG wird die Genehmigungspflicht für Tarife der Eisenbahnen aufgehoben. Die Pflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Tarife aufzustellen und diese im Internet bekannt zu machen, bleibt bestehen. Jeder Fahrgast hat damit auf einfachem Weg die Möglichkeit, sich über die Beförderungsbedingungen zu informieren. Die Aufhebung der Genehmigungspflicht sorgt für bürokratische Entlastung, ohne die Fahrgäste als Vertragspartner der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu benachteiligen oder gar rechtlos zu stellen. Die Abschaffung der Genehmigungspflicht steht in Einklang mit der bestehenden Rechtslage im Bereich des Luft- und Schiffsverkehrs, in welchem eine solche Genehmigungspflicht nicht besteht. Für die im Rahmen des bisherigen Genehmigungsverfahrens insbesondere, neben den gesetzlichen Vorgaben der Verordnung (EU) 2021/782 und der Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO), zu berücksichtigenden Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, stehen dem Fahrgast weiterhin für seinen Schutz Klagemöglichen zur Verfügung, so dass er nicht schutzlos gestellt ist. In Betracht kommt z.B. auch eine Unterstützung durch Verbraucherzentralen oder die Möglichkeit der Durchführung eines Schlichtungsverfahrens. Zudem bleibt die Tarifaufsicht bestehen, so dass die zuständigen Tarifaufsichtsbehörden im Einzelfall tätig werden können. Die bestehenden fahrgastrechtlichen Regelungen (Verordnung (EU) 2021/782 und EVO) und die darin enthaltenen Informationspflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Fahrkartenverkäufer gegenüber dem Fahrgast haben zudem dazu geführt, dass der Fahrgast heute über seine Rechte aufgeklärter und mündiger ist als früher, so dass das Erfordernis der Genehmigung von Beförderungsbedingungen

neben der Tarifaufsicht im Sinne der Gewährleistung der schutzwürdigen Interessen des Fahrgasts im Ergebnis nicht mehr besteht.

Zu Buchstabe d

Folgeänderung aufgrund der Aufhebung der Absätze 3 bis 5.

Zu Buchstabe e

Folgeänderung zur Aufhebung der Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Es handelt sich nicht um eine EU-rechtliche Verpflichtung. Die Verpflichtung zur Information nach Artikel 9 Absatz 2 VO (EU) 2021/782 bleibt bestehen. Die Datenbereitstellung über Plattformen oder aufgrund bilateraler Vereinbarungen wird zunehmend Standard, auch durch regulatorische Eingriffe.

Zu Buchstabe b

Die Umsetzung der Informationspflicht über gültige gemeinsame Fahrpläne wird technologieoffen gestaltet.

Zu Nummer 5

Aufgrund des Wegfalls der Verpflichtungsnorm ist der Bußgeldtatbestand zu streichen

Zu Artikel 7 (Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes)

Die Pflicht zur Verfügungstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Schriftform ist in Artikel 27 Absatz 1 RL 2012/34/EU nicht vorgesehen. Diese überschießende Umsetzung wird gestrichen.

Die Internetveröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen reicht aus.

Zu Artikel 8 (Änderung des Bundesbahngesetzes)

Die Vorschrift findet keine Anwendung mehr.

Zu Artikel 9 (Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)

Die Elektrifizierung der Schiene hat eine hohe Priorität. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist folgendes politisches Ziel hinterlegt: „Elektrifizierung ist Klimaschutz: Wir werden sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten.“ Überwiegend dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienengüterverehr (SGV) dienende Elektrifizierungsmaßnahmen gehören gemäß § 3 Absatz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zu den Ausbaumaßnahmen des BSWAG.

Für die Erreichung der im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) festgeschriebenen Ziele ist aufgrund der Klimaschutzvorgaben generell ein Betrieb mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen für den Personenfern- und Güterverkehr zu ermöglichen. Mit der Neuregelung soll der Elektrifizierungsbegriff im Sinne des klimapolitischen Ziels der Treibhausgasneutralität aufgeweitet und darunter nicht nur der Bau einer durchgehenden Oberleitung, sondern auch der Bau von Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken verstanden werden. Die jeweils wirtschaftlichste Alternative ist im Rahmen der Vorhabenplanung zu ermitteln.

Derzeit werden Bedarfsplanvorhaben im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung und der begleitenden Erfolgskontrolle hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit einer vollständigen Nutzen-Kosten-Untersuchung vor dem Hintergrund der jeweils geltenden Verkehrsprognose und Methodik der Bundesverkehrswegeplanung unterzogen. Dabei zeigt sich, dass die im Rahmen einer projektspezifischen Bewertung identifizierten Vorteile der Elektrifizierung (Beitrag zum Klimaschutz) für durchgehende interoperable Verkehre bei oftmals sehr hohen Investitionskosten, z. B. aufgrund von topografischen Begebenheiten, nicht immer vollständig die Investitionskosten egalisieren können.

Der Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für Vorhaben zur Elektrifizierung entspricht einer Empfehlung der durch die Bundesregierung im Jahr 2022 ins Leben gerufenen Beschleunigungskommission Schiene. Mit diesem Gesetz wird dieser Empfehlung dem Grunde nach gefolgt und in auf die haushaltsrechtlichen und verkehrlichen Belange abgestimmter Form umgesetzt, um die klimapolitisch erforderliche Elektrifizierung beschleunigt und mit reduziertem Verwaltungsaufwand umzusetzen. Für Vorhaben, die anteilig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden, soll dies entsprechend im Rahmen der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr mit Verweis auf die Regelung im BSWAG umgesetzt werden.

Dazu muss sichergestellt werden, dass die prognostizierten langlaufenden Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehre restriktionsfrei und emissionsfrei betrieben werden können. Der verkehrliche, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzen infrastruktureller Maßnahmen zur Herstellung der elektrischen Betriebsleistung des Bedarfsplans ist daher aus Gründen des Klimaschutzes als gegeben zu betrachten.

Ein wirtschaftlicher Einsatz der Mittel muss jedoch nachgewiesen werden, da haushaltsrechtlich nach § 7 BHO eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen ist. Dieser Anforderung wird bei diesem Vorgehen durch die gesetzliche Festlegung der Wirtschaftlichkeit und die Bestimmung der optimalen Art der Elektrifizierung im Zuge der Variantenplanung entsprochen.

Zu Artikel 10 (Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Die Ergebnisse der Überwachungen des Eisenbahn-Bundesamts zeigen, dass das Betriebsverbot für laute Güterwagen Seit Einführung sehr gut eingehalten wird. In der ersten Fahrplanperiode 2020/2021 wurden 70.637 Güterwagen durch das Eisenbahn-Bundesamt überprüft und davon 245 (0,3 %) Güterwagen als ‚laut' identifiziert. Über die Jahre ging die Verstoßquote zurück, in der angelaufenen Fahrplanperiode 2024/2025 wurden bei 43.315 kontrollierten Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr festgestellt (Stand 17.11.2025).

Vor diesem Hintergrund ist es nicht mehr notwendig, die Beachtung des Betriebsverbots für laute Güterwagen in den Prozess der Trassenanmeldung zu implementieren, so dass die Absätze 1, 2, 4 und 5 gestrichen werden. Die Überwachung des Betriebsverbots durch die zuständige Behörde gemäß § 6 bleibt erhalten.

Zu Buchstabe c

§ 3 Absatz 3 Satz 1 regelt die Bereitstellung von Informationen zur Berücksichtigung des Betriebsverbots lauter Güterwagen bei der Trassenanmeldung durch den Betreiber der Schienenwege, und kann bei Streichung von § 3 Absätze 1, 2 und 4 ebenfalls entfallen.

Erhalten bleibt Satz 2, so dass der Betreiber der Schienenwege weiterhin darüber informiert, welche Strecken leisere Strecken sind. Konkretisierend wird ergänzt, dass die Veröffentlichung auf seiner Internetseite erfolgen soll.

Zu Nummer 2

Durch die Erleichterungen für die Wirtschaft durch Novellierung des § 3 entstehen Lücken in der behördlichen Überwachung des Verbots lauter Güterwagen. Um weiterhin die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben zu einer effektiven Überwachung erfüllen, ist die entstehende Lücke zu schließen, in indem klarstellt wird, dass auch solche Daten zu übermitteln sind, die erforderlich sind, um die Überwachung nach § 6 durchzuführen.

Zu Nummer 3

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 4

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Artikel 11 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

§ 2 Absatz 3 Seeaufgabengesetz schafft für den Bund die Möglichkeit, Landesbehörden im Wege der Organleihe für die Erteilung oder Verlängerung von Nachweisen über Befähigungen im Schiffsdienst heranzuziehen. Sie werden dann neben dem an sich zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ausführende Behörde.

Eine Organleihe kommt in Betracht, wenn Landesbehörden vergleichbare Aufgaben durchführen und deshalb eine Verwaltungsvereinfachung erreicht werden kann.

Derzeit ist Mecklenburg-Vorpommern (MV) noch das einzige Bundesland, das neben dem BSH eine Zuständigkeit für die Erteilung von Seeleute-Zeugnissen hat. Es besteht kein Bedarf des Bundes mehr an entsprechenden Unterstützungsleistungen, weshalb die Organleihe mit allen anderen Küstenländern schon seit Langem beendet wurde. Auf der anderen Seite muss das BSH zusätzliche Ressourcen des Bundes, insbesondere für IT-Infrastruktur, Datentransfer und personelle Unterstützungsleistungen bei Anfragen von Reedereien aufbringen, der für den Erhalt der Zuständigkeit von MV (ca. 25 Zeugnisse pro Jahr) neben der des BSH (ca. 14 000 Zeugnisse pro Jahr) in keinem Verhältnis steht.

Die Regelung benachteiligt angehende Seeleute aus MV, da diese zwingend Anträge in Rostock und beim BSH stellen müssen, um ihre Zeugnisse zu erhalten, denn MV stellt nicht alle notwendigen Zeugnisse aus. Damit müssen Absolventinnen und Absolventen der Seefahrtschulen MV ein doppeltes Verfahren durchlaufen, welches beim BSH schneller und mit weniger Aufwand für die Antragstellerinnen und Antragsteller zentral durchgeführt werden kann.

Zu Artikel 12 (Folgeänderung Seeleute-Befähigungsverordnung)

Folgeänderung zur Änderung des Seeaufgabengesetzes in Artikel 4. Infolge der fehlenden Grundlage für die Organleihe ist die Bestimmung der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde durch das Land Mecklenburg-Vorpommern unnötig.

Zu Artikel 13 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

Die bisherige gesetzliche Formulierung enthielt keine ausdrückliche Bezugnahme auf die Legaldefinition der Barrierefreiheit nach § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes

(BGG). Durch die Ergänzung wird der Begriff der Barrierefreiheit systematisch an die bundesrechtliche Definition angeglichen und inhaltlich konkretisiert.

Die Änderung dient der Klarstellung und Vereinheitlichung der Rechtsanwendung. Eine inhaltliche Änderung der bestehenden Anforderungen ist damit nicht verbunden; insbesondere bleibt der bestehende Abwägungsrahmen unberührt.

Zu Artikel 14 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (zu § 1 Absatz 2 LuftVG)

Für Rettungsfallschirme wird entsprechend der Verordnung (EU) 2018/1139 kein eigenes Lufttüchtigkeitszeugnis, sondern für deren Einsatz eine bestimmte Zulassung nach der sogenannten „European Technical Standard Order“ (ETSO), erteilt. Dementsprechend sind Rettungsfallschirme im Luftrecht nicht als Luftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, sondern als ein luftfahrtechnisches Erzeugnis zu behandeln. Die Streichung der Nummer 8 dient der Klarstellung und vermeidet hierdurch etwaige Rückfragen bei den zuständigen Vollzugsbehörden.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 7 Satz 2 Nummer 2 LuftVG)

Die redaktionelle Änderung ist nach der Neufassung der Verordnung (EG) Nummer 216/2018 durch die Verordnung (EU) 2018/1139 erforderlich.

Zu Nummer 3

Umsetzung der Handlungsempfehlung des Forschunsvorhabens "ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich der Mobilität"

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Der neue § 25 Absatz 1 Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes nimmt bestimmte Tätigkeiten von dem Genehmigungserfordernis nach Satz 3 aus. Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1), sogenannte SERA-Verordnung, sieht Ausnahmen für den besonderen Flugbetrieb vor. Danach können die zuständigen Behörden Ausnahmen von den spezifischen Anforderungen der SERA-Verordnung für diese Stellen für die folgenden Tätigkeiten von öffentlichem Interesse und für die zur sicheren Durchführung der Tätigkeiten notwendige Ausbildung gewähren: Einsätze von Polizei und Zoll; Einsätze zur Verkehrsüberwachung und -verfolgung; Einsätze zur Umweltkontrolle, die von oder im Namen öffentlicher Behörden durchgeführt werden; Suche und Rettung; medizinische Flüge; Evakuierung; Brandbekämpfung und zur Gewährleistung der Gefahrenabwehr bei Flügen von Staatsoberhäuptern, Ministern und vergleichbaren staatlichen Funktionsträgern erforderliche Ausnahmen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Folgeänderung nach Einfügen des Satzes 4 in § 25 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Der Änderungsbefehl bereitet die Einfügung einer neuen Nummer 3 vor. Eine inhaltliche Änderung erfolgt nicht.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Die Ergänzung der Nummer 3 in § 25 Absatz 2 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes knüpft an die Änderung in § 25 Absatz 1 Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes – neu – an. Auf die dortige Begründung wird verwiesen. Die Klarstellung in der Nummer 3 berücksichtigt nunmehr auch die Diskussion über die Abgrenzung von Such- und Rettungsdienst zu medizinischen Flügen (sogenannte „Sekundärtransporte“ bzw. Verlegung von Patienten). In Anlehnung an Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 wird die Aufzählung um medizinische Flüge, Einsätze von Polizei und Zoll sowie Flüge im Rahmen der Küstenwache ergänzt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es handelt sich um eine klarstellende Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Ergänzung des § 25 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes um einen neuen Satz 4 dient der Anpassung an europarechtliche Vorgaben. Unbemannte Fluggeräte sind vom Flugplatzzwang auszunehmen, sofern sie in der Betriebskategorie „offen“ oder „speziell“ im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45) betrieben werden. Eine Genehmigungspflicht bei Außenstarts und -landungen von unbemannten Luftfahrtsystemen in den genannten Kategorien würde dem EU-Recht im Bereich der unbemannten Luftfahrt zuwiderlaufen. Die nach § 25 Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes vorgesehene private Zustimmung bleibt erhalten; Berechtigte können ihre Zustimmung für Starts und Landungen auf ihrem Grundstück verweigern. An- und Abflugstrecken mit Lärmemission entfallen, wenn unbemanntes Fluggerät direkt am Einsatzort, z.B. in der Landwirtschaft (Rehkitzrettung) oder Inspektion von Solarfeldern, starten und landen. Energie-, Umwelt- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung sind berücksichtigt.

Zu Nummer 5 (§ 26a Absatz 4 LuftVG)

§ 26a Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes wurde durch das Erste Gesetz zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I 2017, Nummer 9 vom 03.03.2017, S. 298) eingefügt. Die Verfügungen nach Absatz 1 wurden auf dieser Grundlage auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (nunmehr: Bundesministerium für Verkehr) veröffentlicht und zusätzlich als „Notice to Airmen (NOTAM)“ in englischer Sprache bekannt gemacht.

Mit der Änderung des § 26a Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes wird die Verwendung einer ressourcenschonenderen Alternative zur bisherigen gesetzlich festgeschriebenen Veröffentlichungsform der „Notice to Air Missions“ (NOTAM) eröffnet.

Nach Anhang 15 (Aeronautical Information) zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 412), präzisiert in ICAO Doc 10066, „Aeronautical Information Management, Procedures for Air Navigation Services“, Ziffer 6.1.4.5 und Ziffer 6.1.3 des ICAO Doc 8126 (Aeronautical Information Services Manual), soll die Geltungsdauer einer NOTAM drei Monate nicht überschreiten.

Bei langanhaltenden kriegerischen Auseinandersetzungen wäre statt einer Veröffentlichung des Flugverbots als NOTAM die Veröffentlichung eines Flugverbots im „Aeronautical Information Circular (AIC)“ die beste Variante. AICs sind – wie NOTAM – Bestandteil des sogenannten „Integrated Information Package“ und müssen von allen Luftraumnutzern im Rahmen der Flugvorbereitung zur Kenntnis genommen werden (Flugberatungsdienst der Flugsicherung). AICs haben den Vorteil, dass sie keiner Gültigkeitsbeschränkung unterliegen und für einen längeren Zeitraum veröffentlicht werden können. Die Änderung/Aufhebung von AICs ist jeden Monat zu einem festgelegten Termin möglich. Die Veröffentlichung im „AIC-Format“ wird auch von anderen Vertragsstaaten der ICAO (derzeit Kanada, Frankreich) in vergleichbaren Fällen praktiziert. Das Veröffentlichungsmedium NOTAM soll in eiligen Fällen auch zukünftig verwendet werden.

Durch Nutzung des AIC wird die Flugvorbereitung für rein innerdeutsche Flüge entlastet, da NOTAM mit Flugverboten darin grundsätzlich nicht mehr zur Kenntnis gegeben werden.

Parallel zur Veröffentlichung eines Flugverbotes als „NOTAM“ oder als „AIC“ erfolgt auch künftig die Veröffentlichung des Flugverbotes als Allgemeinverfügung im Sinne von § 35 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr. Eine detailliertere Festlegung des Veröffentlichungsmediums im Gesetz ist nicht erforderlich.

Zu Nummer 6 (§ 64 LuftVG)

Mit dem Gesetz zur Einführung und Verwendung einer Identifikationsnummer in der öffentlichen Verwaltung (Identifikationsnummerngesetz - IDNrG) vom 28. März 2021 (BGBl. I S. 591; 2023 I Nummer 230), das zuletzt durch Artikel 8f des Gesetzes vom 19. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nummer 245) geändert worden ist, hat der Bundesgesetzgeber ein zusätzliches Ordnungsmerkmal für Register vorgegeben und in Nummer 48 der Anlage zu § 1 des Identifikationsnummerngesetzes die Luftfahrzeugrolle nach § 64 Absatz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes als Bezugsregister genannt. Der Änderungsbefehl in § 64 Absatz 3 Nummer 5 Buchstabe a des Luftverkehrsgesetzes setzt die Vorgaben eines Datenabrufersuchen gemäß § 6 Absatz 3 Nummer 2 des Identifikationsnummerngesetzes um. Diese Änderung dient dem Ziel der Registermodernisierung und zielt darauf ab, die verwaltungsverfahren im Luftfahrt-Bundesamt noch weiter zu digitalisieren.

Zu Nummer 7 (§ 66a LuftVG)

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen, vgl. Artikel 1 Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/525 der Kommission vom 1. April 2022 zur Berichtigung bestimmter Sprachfassungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 105 vom 4.4.2022, S. 3). Danach hat der Artikel 14 Absatz 5 Buchstabe a Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45) folgende Fassung erhalten: „ein Luftfahrzeug mit einer MTOM von 250 g oder mehr, oder ein Luftfahrzeug, das bei einem Aufprall auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen kann“. Zur besseren sprachlichen Verständlichkeit und Lesbarkeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Verständlichkeit erfolgt eine Aufteilung in zwei Nummern.

Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden als redaktionelle Folgeänderungen zu Nummern 3 und 4; eine inhaltliche Änderung des § 66a Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes ist damit nicht verbunden.

Zu Buchstabe b

Die Änderung dient der Anpassung datenschutzrechtlicher Vorgaben. Das Luftfahrt-Bundesamt legt im Benehmen mit der oder dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und Informationsfreiheit die konkreten Speicher- und Löschfristen sowie die Verfahren zu deren regelmäßiger Überprüfung fest. Nach der bisherigen Regelung mussten die in § 66a Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes genannten Daten spätestens nach fünf Jahren gelöscht werden, auch wenn die Registrierung weiterhin aktiv ist. Eine derartige Höchstspeicherfrist ist vorliegend nicht zweckdienlich, da die Betreiberdaten langfristig für die Aufgabenerfüllung notwendig sind. Die Änderung knüpft nun an den Status der Betreibereigenschaft an. Die im Register gespeicherten Daten sind erst dann unverzüglich zu löschen, sobald feststeht, dass diese zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Eine Löschung der Daten ist insbesondere dann zu veranlassen, wenn für mehr als drei Monate die Betreibereigenschaft nicht mehr besteht. Die Notwendigkeit eines Systems zur genauen Registrierung von Betreibern von unbemanntem Fluggerät findet seine Grundlage in Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45).

Die Gesetzesbegründung zur Einführung der Löschungsregeln des § 66a Absatz 9 Luftverkehrsgesetz führt aus, dass zum damaligen Zeitpunkt noch keine Erfahrungen darüber vorlagen, wie lange die nach § 66a Luftverkehrsgesetz registrierten Betreiber die unbemannten Fluggeräte tatsächlich betreiben oder die nach § 66b Luftverkehrsgesetz registrierten zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräte betrieben werden, weshalb eine Speicherfrist von zunächst fünf Jahren als angemessen erschien und eine darüberhinausgehende Speicherung nur zulässig ist, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes nach § 66a Absatz 1 Satz 2 beziehungsweise § 66b Absatz 1 Satz 2 erforderlich ist (BT-Drs. 19/28179, S. 50). Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass die überwiegende Zahl der Betreiber ihre unbemannten Fluggeräte auf unbestimmte Zeit betreibt, weshalb die Anpassung der Löschungsregeln auch im Sinne besserer Rechtsetzung, Verfahrensvereinfachung und Bürokratierückbau geboten ist. Auch nach der nun erfolgenden Anpassung der Löschungsregelung ist eine Löschung des Eintrags auf Antrag des Betreibers jederzeit möglich, wenn die Voraussetzungen des Eintrags nicht mehr vorliegen (z. B. kein Betrieb eines unbemannten Fluggerätes mehr). Die im Register gespeicherten Daten sind unverzüglich zu löschen, sobald feststeht, dass diese zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind.

Ohne die Änderung müssten Daten von insgesamt ca. 200 000 Betreibern von unbemanntem Fluggerät ab dem 31.12.2025 sukzessive gelöscht werden und sich im Anschluss diese ca. 200 000 UAS-Betreiber im Jahr 2026 erneut kostenpflichtig registrieren. Damit würde eine erhebliche bürokratische Belastung sowohl seitens des Luftfahrt-Bundesamtes als auch der Betreiber und Verbände entstehen, die es daher zu vermeiden gilt. Durch die gesetzliche Änderung entfällt für die Normadressaten Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft eine im Rahmen der erneuten Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt zu leistende Gebührenpflicht in Höhe von etwa 3,64 Millionen Euro jährlich.

Ein vollständiges und aktuelles Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten ist für eine zweifelsfreie Identifikation und Zuordnung zu den Betreibern mittels der im Register hinterlegten Daten zwingend erforderlich. Dies spiegelt sich auch in der in § 66a Absatz 3 Satz 2 Luftverkehrsgesetz normierten Pflicht der registrierten Betreiber wider, ihre Angaben auf dem aktuellen Stand zu halten, und dient einer effektiven Verfolgung von Straftaten und Gefahrenabwehr, was vor dem Hintergrund der geänderten geopolitischen Lage immer bedeutender wird.

Zu Artikel 15 (Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 6 und Absatz 7 LuftVG)

Die bestehenden Regelungen für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr sind aufgrund fortschreitender Anpassungen in den letzten Jahrzehnten sowie zwischenzeitlicher Anforderungen durch das EU-Recht einer starken Zersplitterung unterworfen.

Im Zuge der anstehenden Digitalisierung der Fluggenehmigungsverfahren im Luftfahrt-Bundesamt werden die Regelungen zum gewerblichen Gelegenheitsverkehr neu ausgerichtet. Die Änderungen in § 2 Absatz 6 und Absatz 7 sowie in § 22 LuftVG stellen einen systematischen Regimewechsel weg von Antrags- und Genehmigungsverfahren und hin zu einem übergreifenden Anzeigeverfahren für alle Luftfahrtunternehmen dar, die im gewerblichen Gelegenheitsverkehr vor/nach Deutschland ein- und ausfliegen. Die Anzeige wird in § 22 Absatz 1 LuftVG-E geregelt. Die Änderungen des § 2 Absatz 6 und Absatz 7 LuftVG verweisen auf diese gesetzliche Regelungen. Um die notwendigen digitalen Systeme zu schaffen und den Betroffenen ausreichend Vorlaufzeit für das neue Verfahren zu gewähren ist ein Inkrafttreten dieser Änderungen zum 01.05.2028 vorgesehen.

Durch die Neuausrichtung wird nicht nur dem EU-rechtlichen Diskriminierungsverbot Rechnung getragen, sondern werden auch Entlastungen und Effizienzvorteile bei den Unternehmen und dem Luftfahrt-Bundesamt erzielt.

Den besonderen Anforderungen des gewerblichen Geschäftsflugverkehrs (Business Aviation) nach einem Höchstmaß an Flexibilität und Kurzfristigkeit wird Rechnung getragen, indem deutsche und in der Europäischen Union ansässige Unternehmen vom Anzeigeverfahren freigestellt werden.

Trotz des Regimewechsels muss die Festsetzung von Bedingungen, Auflagen und Befristungen sowie die Untersagung von Beförderungen weiterhin möglich sein. Die detaillierten Untersagungsgründe finden sich in §§ 92a und 96a LuftVZO-E, die mit der begleitenden Verordnungsänderung angepasst werden.

Zu Nummer 2 (§ 22 LuftVG - neu)

Die bestehenden Regelungen für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr sind aufgrund fortschreitender Anpassungen in den letzten Jahrzehnten sowie zwischenzeitlicher Anforderungen durch das EU-Recht einer starken Zersplitterung unterworfen.

Im Zuge der anstehenden Digitalisierung der Fluggenehmigungsverfahren im Luftfahrt-Bundesamt werden die Regelungen zum gewerblichen Gelegenheitsverkehr neu ausgerichtet. Die Änderungen in § 2 Absatz 6 und Absatz 7 sowie in § 22 LuftVG stellen einen systematischen Regimewechsel weg von Antrags- und Genehmigungsverfahren und hin zu einem übergreifenden „Anzeigeverfahren“ für alle Luftfahrtunternehmen dar, die im gewerblichen Gelegenheitsverkehr von/nach Deutschland ein- und ausfliegen. Die Anzeige wird in § 22 Abs. 1 LuftVG-E geregelt. Die Änderungen des § 2 Absatz 6 und Absatz 7 LuftVG verweisen auf diese gesetzliche Regelung. Um die notwendigen digitalen Systeme zu schaffen und den Betroffenen ausreichend Vorlaufzeit für das neue Verfahren zu gewähren, ist ein Inkrafttreten dieser Änderungen zum 01.05.2028 vorgesehen.

Durch die Neuausrichtung wird nicht nur dem EU-rechtlichen Diskriminierungsverbot Rechnung getragen, sondern werden auch Entlastungen und Effizienzvorteile bei den Unternehmen und dem Luftfahrt-Bundesamt erzielt.

Den besonderen Anforderungen des gewerblichen Geschäftsflugverkehrs (Business Aviation) nach einem Höchstmaß an Flexibilität und Kurzfristigkeit wird Rechnung getragen, indem deutsche und in der Europäischen Union ansässige Unternehmen vom Anzeigeverfahren freigestellt werden.

Trotz des Regimewechsels muss die Festsetzung von Bedingungen, Auflagen und Befristungen sowie die Untersagung von Beförderungen weiterhin möglich sein. Die detaillierten Untersagungsgründe finden sich in §§ 92a und 96a LuftVZO-E, die mit der begleitenden Verordnungsänderung angepasst werden.

Die Umstellung auf ein Anzeigeverfahren für den gewerblichen Gelegenheitsflugverkehr macht es zudem erforderlich, dass diese Ent-scheidungen sofort vollziehbar sind. Auf Grund der kurzen Frist des § 95 Absatz 2 LuftVZO ist der Zeitraum zwischen einer möglichen Untersagung und dem geplanten Flug sehr kurz. Hätten Widerspruch und Anfechtungsklage aufschiebende Wirkung, könnte ein Flug trotz Untersagung durchgeführt und die in §§ 92a und 96a LuftVZO-E genannten Rechtsgüter irreversibel geschädigt werden. Eine Untersagung würde regelmäßig ins Leere gehen. Deshalb wird in § 22 Absatz 2 LuftVG-E die sofortige Vollziehbarkeit geregelt.

Zu Artikel 16 (Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt)

Zu Nummer 1

Der Änderungsbefehl bereitet die Einfügung einer neuen Nummer 21 vor. Eine inhaltliche Änderung erfolgt nicht.

Zu Nummer 2

Mit Erlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 10. November 2017 wurde dem Luftfahrt-Bundesamt die Aufgabe der flugbetrieblichen Bewertung der jeweiligen konkreten Gefährdungslagen im Rahmen des § 26a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes übertragen. Die innerbehördliche Zuweisung der Aufgabe an ein neues Sachgebiet im Luftfahrt-Bundesamt folgte am 4. Mai 2018. Seit dem Abschuss des Luftfahrzeugs der Malaysian Airlines (Flugnummer MH17) über der Ukraine am 17. Juli 2014 unterstützt das LBA das Bundesministerium für Verkehr durch die Erstellung flugbetrieblicher Bedrohungs- und Risikoanalysen im Bereich des zivilen Luftverkehrs bei Nutzung des Luftraums außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland. Die Ergänzung dieser Aufgabe in den gesetzlichen Aufgabenkatalog des Luftfahrt-Bundesamtes führt zu mehr Transparenz in der behördlichen Aufgabenwahrnehmung.

Zu Artikel 17 (Inkrafttreten)

Artikel 17 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Inkrafttreten mit dem Tag nach der Verkündung in Absatz 1 ist insbesondere notwendig, um die Regelungen zur Bürokratieentlastung möglichst zeitnah einführen zu können und die Löschfrist für das für das Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten rechtzeitig anzupassen (§ 66a Absatz 9 des Luftverkehrsgesetzes). Im Interesse aller Beteiligten soll eine möglichst zeitnahe Umsetzung ermöglicht werden, sodass das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung vorgesehen ist.

Artikel 10 soll zum periodischen Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 in Kraft treten (Absatz 2).

Um die notwendigen digitalen Systeme zu schaffen und den Betroffenen ausreichend Vorlaufzeit für das neue Verfahren zu gewähren, ist in Absatz 3 ein Inkrafttreten der Änderungen in Artikel 15 zum 01.05.2028 vorgesehen.