bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

# Stellungnahme

## „Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich“ (BRBG Verkehr) sowie „Verordnung zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich“ (BRBV Verkehr)

**Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo)**

Reinhardtstraße 25
10117 Berlin

Tel. 030 | 240 08 93 - 00

www.bdo.org
info@bdo.org

Lobbyregister-Nr.: R004442
EU-Transparenzregister-Nr.: 78124596498-25

Stand: 03.06.2026

## I. Allgemeines

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo) begrüßt ausdrücklich die Zielsetzung des Bundesministeriums für Verkehr, mit dem vorliegenden Referentenentwurf zum Gesetz zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich sowie zur Verordnung zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich bestehende Verwaltungsverfahren zu vereinfachen, Genehmigungsprozesse zu beschleunigen und Unternehmen im Verkehrssektor von unnötigen bürokratischen Belastungen zu entlasten. Gerade die mittelständisch geprägte Busbranche ist in besonderem Maße auf effiziente, praxisnahe und digitalisierte Verwaltungsabläufe angewiesen. Immer wieder hatte der bdo im Vorfeld darum gebeten, unnötige Bürokratie abzubauen.

Die privaten und mittelständischen Busunternehmen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung klimafreundlicher Mobilität, zur Daseinsvorsorge im öffentlichen Personennahverkehr sowie zur Vernetzung urbaner und ländlicher Räume. Angesichts des anhaltenden Fachkräftemangels, steigender Kostenbelastungen und wachsender regulatorischer Anforderungen besteht ein erheblicher Bedarf, Unternehmen von vermeidbarem Verwaltungsaufwand zu entlasten und staatliche Verfahren stärker an praktischen Erfordernissen auszurichten.

Allerdings ist die konkrete Umsetzung aus Sicht des privaten Busgewerbes kritisch zu bewerten. Auf der einen Seite kratzen die im Gesetz enthaltenen Entlastungsmaßnahmen nur an der Spitze des „Bürokratie-Eisberges“. Auf der anderen Seite wird mit der Neufassung des § 39 PBefG materiellrechtlich ein Frontalangriff auf die Eigenwirtschaftlichkeit gefahren – und das mit dem Mäntelchen des Bürokratieabbaus kaschiert. Entsprechend sieht der bdo trotz guter Ansätze erheblichen Nachbesserungsbedarf im laufenden Gesetzgebungsverfahren und regt dringend an, dass sowohl national als auch auf EU-Ebene weitere Anstrengungen unternommen werden, weitere bürokratische Lasten abzubauen. Zu den Entwürfen im Konkreten:

## II. Gesetz zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich (BRBG Verkehr)

### 1. Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (§ 39 Absatz 1 Satz 3 PBefG-E)

**Der bdo lehnt die beabsichtigte Erweiterung, die Ausnahme von der Zustimmungspflicht der Genehmigungsbehörde bei Beförderungsentgelten und deren Änderungen nach § 39 Absatz 1 Satz 1, entsprechend Abs. 1 Satz 2 auch auf allgemeine Vorschriften auszudehnen, entschieden ab.**

#### a) Die geplante Änderung hat erhebliche materiellrechtliche Auswirkungen auf Eigenwirtschaftlichkeit und Finanzhaushalt.

Mit dem Änderungsvorschlag würde § 39 PBefG insgesamt inhaltlich ausgehöhlt und die Ausnahme einer Anzeigepflicht zum Regelfall gemacht. Der Vorschlag kommt damit einer Abschaffung von § 39 PBefG gleich. **Dies ist ein Frontalangriff auf die Eigenwirtschaftlichkeit unter dem Deckmantel des Bürokratieabbaus. § 39 PBefG versetzt die Genehmigungsbehörden als neutrale Aufsichtsbehörden in die Lage, vorgelegte Angebote zur eigenwirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen auch auf Auskömmlichkeit zu prüfen. Dies ist notwendig, um sicherzustellen, dass das beantragende Unternehmen auch in der Lage ist, den beantragten Verkehr über die gesamte Verkehrsdauer zu erbringen. Damit werden implizit auch allgemeine Vorschriften auf ihre ausreichende Auskömmlichkeit hin überprüft.** Dies muss auch in Zukunft so bleiben, will man ein ausreichendes Verkehrsangebot auch in Zukunft sicherstellen.

Zudem kommt der Genehmigungsbehörde mit § 39 Abs.1 eine große Verantwortung zu; denn sie ist hierdurch nach eigenem Ermessen ermächtigt, eigenwirtschaftliche Anträge abzulehnen und damit den gesamten Verkehr in die Gemeinwirtschaftlichkeit zu überführen. Durch die beabsichtigte Änderung wird den Genehmigungsbehörden diese zentrale Aufgabe entzogen. Eine neutrale Prüfung, ob ein Verkehr noch eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, würde damit entfallen. Die im PBefG angelegte – verfassungsrechtlich und haushalterisch – zu begründende Zweistufigkeit von eigenwirtschaftlichen Verkehren auf der ersten Stufe und kostenintensiveren gemeinwirtschaftlichen Verkehren auf der zweiten Stufe wird damit der Kontrolle einer Aufsichtsbehörde entzogen. Damit ist klar, dass die beabsichtige Änderung den gemäß § 8 Abs. 4 PBefG verankerten Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit aushöhlt, damit den Busmittelstand massiv schadet und den ÖPNV in Deutschland verteuern wird. Die Zustimmungspflicht im Genehmigungsverfahren nach § 39 Abs.1 Satz 1 hat daher erhebliche materielle Bedeutung und ist, anders als die Gesetzesbegründung vorträgt, keinesfalls „weitgehend inhaltsleer und zeitraubend“.

### b) Die geplante Änderung hat negative Auswirkungen auf die Sicherstellung des Deutschland-Tickets.

Gerade vor dem Hintergrund des Deutschland-Tickets kommt der Prüfung von Beförderungsentgelten, bzw. Tarifen durch eine neutrale Genehmigungsbehörde eine noch größere Rolle als bislang zu.
Die Verkehrsunternehmen werde deutschlandweit verpflichtet das Deutschlandticket anzuerkennen, wenn sie eine auskömmliche allgemeine Vorschrift oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erhalten. Dies ergibt sich aus der Musterrichtlinie zur Finanzierung des Deutschland-Tickets, sowie aus dem BEAV, den die Verkehrsunternehmen unterzeichnen. Ungefähr die Hälfte aller auf deutschen Straßen fahrenden Busse werden vom privaten Mittelstand betrieben; ein erheblicher Anteil hiervon eigenwirtschaftlich auf Grundlage durch die Aufgabenträger einseitig erlassener allgemeiner Vorschriften.

Daher kommt der neutralen Genehmigungsbehörde auch hier die wichtige Aufgabe zu, die dem beantragten Verkehr zugrundeliegende allgemeine Vorschrift auf ihre Auskömmlichkeit zu überprüfen. **Will der Aufgabenträger das Verkehrsangebot auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift eigenwirtschaftlich durchführen lassen, so muss diese allgemeine Vorschrift auskömmlich sein; denn ansonsten drohen Notvergaben und teure Ausschreibungen.** Damit dies nicht passiert kommt der Genehmigungsbehörde nach § 39 Abs.1 eine wesentliche Prüfungsaufgabe zu. Das geschieht auch aktuell Tag für Tag. So liegen dem bdo zahlreiche Beispiele vor, nach denen allgemeine Vorschriften zur Sicherstellung der Deutschlandticket-Flatrate nach Prüfung durch die Genehmigungsbehörde nachgebessert werden mussten und erst nach diesem Schritt ein ausreichendes Verkehrsangebot sichergestellt werden konnte. Auch dies zeigt, dass die Vorschrift keinesfalls „weitgehend inhaltsleer und zeitraubend“ ist.

### c) Die bisherige Unterscheidung in § 39 PBefG ist sachlich gerechtfertigt.

**Als zweites Argument für die beabsichtige Änderung ist der Gesetzesbegründung zu entnehmen, die Unterscheidung zwischen allgemeiner Vorschrift und öffentlichem Dienstleistungsauftrag sei sachlich nicht zu rechtfertigen. Auch dies ist unzutreffend.**

Die Beantragung geänderter Beförderungsentgelte im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist von der Beantragung geänderter Beförderungsentgelte aufgrund allgemeiner Vorschriften schon vom Grunde her zu unterscheiden. Während der öffentliche Dienstleistungsauftrag auf einem gegenseitig geschlossenen Vertrag zwischen zwei Parteien beruht, die sich im Rahmen des Vertragsverfahrens über eine Inhouse- oder Direktvergabe auf Augenhöhe

auch über die Höhe der Beförderungsentgelte geeinigt haben, stellt der Erlass einer allgemeinen Vorschrift einen einseitigen Verwaltungsakt dar, der nicht für ein einzelnes Unternehmen gilt, sondern für eine Vielzahl von Unternehmen gleichermaßen transparent und diskriminierungsfrei zu erfolgen hat.

**Das Verkehrsunternehmen hat auf diese Entscheidung keinerlei Einfluss, ebenso wenig darauf, ob die allgemeine Vorschrift tatsächlich einen auskömmlichen Ausgleich gewährt. Damit unterscheidet sich schon vom Rechtsgrund her die allgemeine Vorschrift ganz wesentlich von einem bilateralen öffentlichen Dienstleistungsauftrag.** Der Gesetzgeber hatte daher bewusst und richtig entschieden, dass zumindest bei allgemeinen Vorschriften eine neutrale Genehmigungsbehörde auf Grundlage des Nahverkehrsplans über Auskömmlichkeit und/oder zur Sicherstellung des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit die Höhe des Ausgleichs und weitere Bedingungen nach eigenem Ermessen prüfen muss. Dies ist auch in Zukunft zwingend geboten.

**d) Das Schreiben der Ampelregierung vom 25.09.2023 ist fehlerhaft und wird nicht durch Länder angewendet.**

**Anders als die Gesetzessbegründung beschreibt, ist der Gesetzgeber bei Einführung der Ausnahmevorschrift gerade nicht davon ausgegangen, dass das Genehmigungsverfahren entbehrlich ist.** Wenn dies so gewesen wäre, wäre § 39 PBefG schon damals geändert worden. Hierüber hatte es tatsächlich intensive Debatten im Novellierungsprozess zu § 39 PBefG gegeben. Man hatte sich aber auf den jetzigen Wortlaut am Ende geeinigt und damit die Zustimmungspflicht der neutralen Genehmigungsbehörde bei eigenwirtschaftlichen Verkehren bewusst erhalten. Die damaligen Debatten bei der Überführung der EU VO 1370/07 in das PBefG zeigen aber gerade deutlich, dass es den aktuellen Befürwortern der Anzeigepflicht gerade nicht um Bürokratieabbau, sondern um den erneuten Versuch geht, den Mittelstand in seinen Rechten einzuschränken und den ÖPNV damit weiter zu kommunalisieren.

**Nach alldem überzeugt die Gesetzesbegründung zur geplanten Anzeigepflicht bei allgemeinen Vorschriften nicht. Das in der Gesetzesbegründung erwähnte Schreiben der gescheiterten Ampelregierung vom 25.09.2023 zur analogen Anwendung von § 39 PBefG hält der bdo für nicht rechtskonform.** Auch die Länder sehen das offensichtlich so, denn nach unserem Kenntnisstand erfolgt in Ländern mit einem hohen Anteil von eigenwirtschaftlichen Verkehren bei allgemeinen Vorschriften auch weiterhin eine Prüfung durch die Genehmigungsbehörden. Dies macht erneut deutlich, dass auch die Länder in dem Entwurf eine wesentliche materiellrechtliche Änderung sehen, ansonsten hätten sie die analoge Anwendung sicherlich vorgenommen.

**e) Der Busmittelstand als einziger Betroffener lehnt die Änderung ab.**

**In keinem Fall kann der bdo die Erweiterung einer Zustimmungsfiktion bei allgemeinen Vorschriften akzeptieren. Im Gegenteil würden wir begrüßen, die bisherige Ausnahme von der Genehmigungspflicht für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag abzuschaffen, denn auch hier wäre aus haushälterischen Gründen in Zeiten leerer Kassen durchaus die Überprüfung durch eine neutrale Genehmigungsbehörde angezeigt.**

Da die bisherige Genehmigungsplicht ausschließlich den privaten Mittelstand betrifft und dieser sich fundamental gegen eine Abschaffung wehrt, liegt auf der Hand, dass es den Befürwortern einer Anpassung des § 39 PBefG nicht um Bürokratieabbau, sondern vielmehr um Marktabschottung geht.
Leider nehmen nicht alle Bundesländer den Auftrag des PBefG mit seinem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ernst. So gibt es Bundesländer, wie die Stadtstaaten aber auch die neuen Bundesländer, in denen eigenwirtschaftliche Verkehre kaum noch vorkommen und der Busmittelstand

massiv zurückgedrängt wird. Es ist daher nicht überraschend, wenn aus diesen Reihen der Vorschlag kommt, den Aufgabenträgern eine „ungemütliche“ Überprüfung politisch gewünschter Vorgaben und Haushaltsrecht durch eine neutrale Genehmigungsbehörde „vom Hals zu halten“. Das ist verständlich aus Sicht dieser Akteure, die ihren Aufgabenträgern damit den Weg frei machen, den Genehmigungswettbewerb um eigenwirtschaftliche Verkehre abzuschaffen. Das Stufenverhältnis von eigenwirtschaftlichen Verkehren als Grundlage und den gemeinwirtschaftlichen Verkehren, erst dann wenn eigenwirtschaftliche Anträge ausbleiben, würde damit über den einseitigen Akt des Erlasses von allgemeinen Vorschriften außer Kraft gesetzt. Eine neutrale Überprüfung durch eine Aufsichtsbehörde fände nicht mehr statt.

**Die Unternehmen hätte keine Möglichkeit des rechtlichen Gehörs. Eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote könnten allein durch von Aufgabenträgern politisch motivierte Beförderungsentgelte und -tarife über § 39 Absatz 1 Satz 3 unterbunden werden. Die notwendige Kontrolle durch die neutrale Aufsichtsbehörde fände nicht mehr statt. Der bdo spricht sich daher gegen die beabsichtigte Änderung bei § 39 PBefG aus.**

### 2. Bürokratieabbau beim Busfernlinienverkehr

#### a) Entfall der Betriebspflicht (§ 21 Abs. 5 PBefG-E)

Der vollständige Entfall der Betriebspflicht für nationalen Personenfernverkehr ist richtig und überfällig. Im Fernbus gibt es keinen Genehmigungsschutz für Dritte, dem eine Betriebspflicht als Korrektiv dienen müsste. Der Markt ist wettbewerblich organisiert.

Unterschiedliche Regelung zur EU-Verordnung bleibt bestehen: Für grenzüberschreitende Linien mit EU-Genehmigung gilt unverändert die unionsrechtliche Betriebspflicht einschließlich der 3-Monats-Kündigungsfrist aus Art. 10 VO 1073/2009. Da ein wesentlicher Teil des Fernbusnetzes grenzüberschreitend operiert, greift die Neuregelung für diese Linien faktisch ins Leere.

Eine Anpassung der VO 1073/2009 ist der saubere, aber zeitintensive Weg. Parallel sollte geprüft werden, ob Deutschland die geltende Verordnung bereits heute praxisgerechter auslegen kann. Andere Mitgliedstaaten, etwa die Niederlande, verstehen Art. 10 und 11 der VO 1073/2009 nicht als zwingende direkte Betriebspflicht für grenzüberschreitende Linien. Wenn Deutschland die nationale Betriebspflicht streicht, wäre es konsequent, sich dieser Auslegungspraxis anzuschließen. So entstünde eine kohärente Rechtslage für nationale und grenzüberschreitende Linien, ohne den langen Weg über eine EU-Reform abwarten zu müssen.

Die Bundesregierung sollte prüfen, ob sich Deutschland der in anderen Mitgliedstaaten bereits etablierten Auslegung der VO 1073/2009 anschließen kann. Parallel sollte sie sich auf EU-Ebene weiterhin für eine Anpassung der Verordnung einsetzen, um das Ziel des nationalen Gesetzgebers auch für grenzüberschreitende Linien dauerhaft rechtssicher zu verwirklichen.

#### b) Beschleunigung Genehmigungsverfahren (§ 15 Abs. 1 PBefG-E)

Die Streichung der Fristverlängerungsmöglichkeit für Fernbusverkehr verkürzt die effektiven Verfahrenslaufzeiten. Das ist zu begrüßen. Allerdings sollte vollständig auf ein Anzeigeverfahren umgestellt werden. Das Fernbus-Genehmigungsverfahren entspricht rechtlich und praktisch bereits einem Anzeigeverfahren. Die maßgeblichen Versagungsgründe aus § 13 Abs. 2 PBefG gelten im Fernbus nicht und die Anhörungspflichten des § 14 Abs. 5 PBefG sind im Fernbuskontext ohne materiellen Gehalt. Die Genehmigungsurkunde schafft Rechtssicherheit, die auch ein

Bestätigungsdokument im Anzeigeverfahren leisten kann. Eine vollständige Umstellung würde den Verwaltungsaufwand auf beiden Seiten erheblich reduzieren, ohne Rechtssicherheit einzubüßen. Dieser Schritt sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren geprüft werden.

### c) Digitalisierung des Genehmigungsverfahrens auch auf EU-Ebene vorantreiben

Die Einführung dauerhaft prüfbarer elektronischer Siegel für Genehmigungsurkunden sowie die Öffnung des Genehmigungsverfahrens für elektronische Formen sind sinnvoll und praxistauglich. Dass die Gemeinschaftslizenz weiterhin zwingend in Papierform vorliegen muss (EU-Recht, Anhang II VO 1073/2009), ist bekannt. Hier besteht weiterer Handlungsbedarf auf EU-Ebene.

### d) Fahrplanaushang an Haltestellen digitalisieren

Die Pflicht zum gedruckten Fahrplanaushang an jeder Haltestelle entspricht nicht mehr der Realität moderner Fahrgastinformation. Statische Aushänge sind in einem dynamischen Fernbusnetz schnell überholt und binden in der Praxis erhebliche Ressourcen, ohne den Fahrgästen einen Informationsvorteil zu bieten. Eine Umstellung auf maschinenlesbare Lösungen, etwa über QR-Codes an den Haltestellen mit Verlinkung auf den jeweils aktuellen Fahrplan, wäre deutlich praxistauglicher.

## III. Verordnung zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich (BRBV Verkehr)

**Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung: § 48 FeV**
Nach dem Referentenentwurf soll der bisher bundesrechtlich vorgesehene Fachkundenachweis für Taxen, Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr nicht bundeseinheitlich entfallen, sondern künftig von einer landesrechtlichen Verordnungsermächtigung abhängig gemacht werden (§ 48 Abs. 4 Nr. 7 FeV).

Diese Regelungstechnik überzeugt aus Sicht des bdo nicht. Sie führt nicht zu einem bundesweit einheitlichen Bürokratierückbau, sondern droht einen Flickenteppich unterschiedlicher landesrechtlicher Anforderungen zu schaffen. Für bundeslandübergreifend tätige Unternehmen entstehen dadurch neue Rechtsunsicherheiten, zusätzliche Prüf- und Nachweispflichten sowie erhebliche Vollzugsfragen.

Besonders problematisch ist, dass der Entwurf nicht hinreichend mit dem parallel laufenden Verfahren zur „Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ verzahnt ist. Dort wird in Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe a vorgesehen, in § 48 Abs. 2 Nr. 4 FeV die Ausnahme für Taxen, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr zu streichen. Inhaberinnen und Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen D oder D1 werden damit künftig auch in diesen Verkehren keiner zusätzlichen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mehr bedürfen. Diese Änderung ist aus Sicht des bdo zwingend erforderlich und entspricht einem seit langem vorgetragenen Anliegen der Busbranche. Wer zum Führen eines Kraftomnibusses mit Fahrgästen qualifiziert ist, darf nicht zusätzlichen fahrerlaubnisrechtlichen Zugangshürden unterworfen werden, weil er im Betrieb ausnahmsweise oder ergänzend ein kleineres Fahrzeug im Mietwagenverkehr oder im gebündelten Bedarfsverkehr führt.

Gerade deshalb bedarf es im Rahmen der vorgesehenen Neuregelung des § 48 Abs. 4a FeV einer ausdrücklichen und rechtssicheren Abgrenzung. Der neue Absatz 4a knüpft seinem Wortlaut nach an die Voraussetzungen des Absatzes 4 an. Wenn Inhaberinnen und Inhaber der Klassen D und D1 aufgrund der parallel vorgesehenen Änderung des § 48 Abs. 2 Nr. 4 FeV keiner Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (FzF) mehr bedürfen, dürfen sie auch nicht mittelbar über landesrechtliche Fachkundeanforderungen wieder in ein entsprechendes Nachweissystem einbezogen werden.

Der bdo bittet daher, in § 48 FeV ausdrücklich klarzustellen, dass landesrechtliche Fachkundeanforderungen nach § 48 Abs. 4a FeV nicht für Fahrerinnen und Fahrer gelten, die aufgrund der Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und ihrem neuen § 48 Abs. 2 Nr. 4 FeV keiner Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bedürfen.

## IV. Weiterer Anpassungsbedarf

Der bdo sieht weitere Anpassungsbedarfe, die über das BRBG und die BRBV hinausgehen. Diese wurden dem BMV bereits während der Abfrage zu möglichen Bürokratieentlastungsmaßnahmen durch den bdo vorgelegt. Ohne hier die vollständige Liste aufführen zu wollen, möchten wir trotzdem noch auf einige Konkrete Punkte eingehen, welche die privaten Busunternehmen erheblich entlasten würden.

- **Beantragung/Verlängerung PBefG-Genehmigungen (§ 13 PBefG i.V.m. §§ 1 und 2 PBZugV):** Zum Nachweis der persönlichen Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit muss der Antragsteller grundsätzlich Nachweise wie Registerauszüge, Unbedenklichkeitsbescheinigungen oder Ähnliches beibringen. Es ist zu prüfen, ob und in welchem Bereich entsprechende Dokumente digital oder in einer anderen Weise innerhalb der Behörden (ggf. mit Einwilligung des Betroffenen) ausgetauscht werden können. Damit würde die Situation verhindert werden, dass der Betroffene das Dokument bei der Behörde A beantragen muss, um es nach Ausstellung bei der Behörde B einreichen zu können.

- **Ausweitung von Online-Antragstellung und -Bearbeitung in den Bereichen Fahrerlaubnis und Fahrzeugzulassun**g: Das Voranbringen von Online-Antragstellung und -Bearbeitung in den Bereichen Fahrerlaubnis (bspw. die Verlängerung von Führerscheinen) und Zulassung (bspw. An- und Abmeldung von Fahrzeugen). Dies würde in den Unternehmen Flexibilität schaffen und die Ämter aufgrund weniger Termine vor Ort entlasten.

- **Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation (§§ 2, 3 BKrFQG):** Zwar wurde mit der jüngsten Änderung des § 3 Abs. 7 BKrFQG eine Übergangsregelung geschaffen, diese Regelung erfasst jedoch ihrem Wortlaut und ihrer systematischen Stellung nach nur Fälle, in denen die Qualifikation im Rahmen einer Berufsausbildung erworben wurde. Für Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger, die die Grundqualifikation oder beschleunigte Grundqualifikation außerhalb eines Berufsausbildungsverhältnisses erwerben, besteht eine entsprechende ausdrückliche Übergangsregelung bislang nicht. Die Nachweiserleichterung sollte daher auch für den Erwerb der Grundqualifikation nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 BKrFQG sowie der beschleunigten Grundqualifikation nach § 2 Abs. 2 BKrFQG gelten. Wenn die Qualifikation im Berufskraftfahrerqualifikationsregister des KBA eingetragen ist, sollte dies bis zur Ausstellung der FQN-Karte als Nachweis genügen. Das wäre rechtssicher, kontrollierbar und echter Bürokratieabbau.

- **Bundesstatistikgesetz und Landesstatistikgesetze im Allgemeinen (§ 17 i.V.m. § 26 Verkehrsstatistikgesetz im Konkreten):** Jährliche und vierteljährliche statistische Meldungen an das Statistische Bundesamt und an die Statistischen Landesämter - u.a. zur Personenverkehrsstatistik bedeuten einen unverhältnismäßigen Aufwand. Grundsätzlich erachten wir es zwar für sinnvoll, dass in Deutschland belastbares Zahlenmaterial für das Personenbeförderungsgewerbe vorliegt, aber es muss kritisch hinterfragt werden, welche Zahlen tatsächlich in welcher Detailtiefe benötigt werden und welche Mehrwerte damit generiert werden. Hier besteht erhebliches Potenzial für den Abbau von Bürokratie.

## Der Verband

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e. V. ist der Spitzenverband der privaten Busunternehmen in Deutschland. Er vertritt einen überwiegend mittelständisch und familiengeführten Wirtschaftszweig, der öffentliche Mobilität, Schüler- und Berufsverkehre, Bustouristik und Fernlinienverkehr in Deutschland und Europa zuverlässig trägt.

Private Busunternehmen sichern gesellschaftliche Teilhabe, stärken regionale Wirtschaftskreisläufe und leisten einen wichtigen Beitrag zu bezahlbarer und klimafreundlicher Mobilität. Ihre Arbeit ist Teil der Daseinsvorsorge ebenso wie des Tourismus und der Verkehrswende.

Der bdo bringt die Praxiserfahrung der Unternehmen in politische Entscheidungen auf Bundes- und europäischer Ebene ein. Im Mittelpunkt stehen verlässliche Finanzierung, fairer Wettbewerb, mittelstandsgerechte Regulierung und eine realistische Antriebswende. Entscheidend ist, dass politische Vorgaben nicht nur ambitioniert sind, sondern im betrieblichen Alltag auch funktionieren.

Grundlage der Verbandsarbeit ist der enge Austausch mit den 17 Landesverbänden und den Unternehmen vor Ort. So verbindet der bdo politische Interessenvertretung mit konkreter Erfahrung aus dem täglichen Busbetrieb.