bitkom

Stellungnahme

Juni 2026

Referentenentwürfe zum Bürokratierückbaupaket Verkehr (BRBG Verkehr & BRBV Verkehr)

Zusammenfassung

Bitkom begrüßt die Bestrebungen des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), Bürokratie im Verkehrssektor gezielt zurückzubauen und somit Verbraucherinnen und Verbraucher und Unternehmen zu entlasten.

Die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Anpassungen, wie etwa die Ermöglichung der elektronischen Form bei Anhörungsverfahren gem. §14 PBefG und die Streichung der Verlängerungsmöglichkeit bis zur Genehmigungsfiktion bei der Genehmigung von Personenfernverkehren sind grundsätzlich positiv, ermöglichen aber keine vollständige Digitalisierung der Prozesse, da die bestehende Möglichkeit zur Nutzung der digitalen Form bislang auf Verwaltungsseite nicht genutzt wird. Zudem enthält der Entwurf eine an sich zu begrüßende Regelung für den Verkehrsträger Schiene, die in der vorliegenden Form sogar zu stärker papiergestützten Prozessen führen würde. Eine ebenfalls für den Schienensektor vorgesehen Regelung würde die nicht nur in diesem Sektor knappen Prüfkapazitäten weiter beschränken.

Ein spürbarer Bürokratierückbau gelingt, auch zur Vermeidung solcher Auswirkungen, nur mit einem Zweiklang aus kritischer Überprüfung bestehender Regelungen durch frühzeitige Einbindung der Unternehmen und konsequenter Digitalisierung von Verfahren auf Behördenseite. Bei beiden Erfordernissen spielen Datenplattformen, digitale Modelle und Register sowie, insbesondere z.B. bei planungsrechtlichen und verkehrlichen Genehmigungsverfahren, Geodaten eine zentrale Rolle – ihre Nutzung muss, wo noch nicht der Fall, rechtlich ermöglicht werden.

Über einzelne Use Cases hinaus braucht der Bürokratierückbau ein klares Zielbild: eine bundesweit nutzbare, plattformbasierte und registergestützte Mobilitätsverwaltung. »Digital by default« muss zum Regelfall werden, mit End-to-End-Automatisierung statt Formular-Digitalisierung. Erforderlich sind standardisierte APIs, eindeutige

Identifikatoren, interoperable Datenmodelle, Once-Only-fähige Register, Cloud-Infrastrukturen sowie klare Governance- und Betriebsmodelle.

Bitkom bringt Fahrzeughersteller, Tech-Unternehmen, neue Mobilitätsdienstleister, Zulieferer und Verkehrsunternehmen des Nah- und Fernverkehrs zusammen. Im Weiteren werden aus Sicht der Digital- und Mobilitätsbranche die wichtigsten Bürokratierückbauvorhaben skizziert, die in den bisherigen Entwürfen nicht oder nur teilweise adressiert wurden.

Vorschläge im Einzelnen

Vereinfachung und vollständige Digitalisierung der Genehmigungsprozesse und Urkunden im Personenbeförderungsgesetz

Ausgangslage

Die derzeit geltenden Genehmigungspflichten im Personenfernverkehr führen zu einem sehr hohen bürokratischen Aufwand, langen Bearbeitungszeiten und belasten sowohl Unternehmen als auch Behörden. Der Beantragungsprozess von Personenfernverkehren nach § 42a PBefG sowie von Gelegenheitsverkehren nach §§46 ff. PBefG existiert aktuell nahezu ausschließlich in Papierform. Auch die Genehmigungsurkunden sind im Original in Schriftform im Fahrzeug mitzuführen und nach Ablauf auch wieder an die Behörde zurückzusenden. Die aktuellen Regelungen verursachen sowohl bei den Genehmigungsbehörden als auch bei den Antragstellern einen enormen bürokratischen Aufwand und hohe Kosten.

Bewertung & Lösungsansatz

Eine digitale Lösung, z. B. mit digitalen Endgeräten, ein digitaler bundeseinheitlicher Anzeigeprozess anstelle eines Genehmigungsprozesses für den Linienfernverkehr, sowie ein digitaler Antragsprozess für den Gelegenheitsverkehr wären für das Antragsverfahren und die Rücksendung der Urkunden sehr praktikabel und würden sowohl die Behörden als auch die Beförderungsunternehmen enorm entlasten. Für Fernbusse bedarf es keines Antrages und statt einer Genehmigung eine Anzeige bei der zuständigen Genehmigungsbehörde. Im Personenfernverkehr muss der Unternehmer vor Betriebsaufnahme für alle Haltepunkte der Linie das Einverständnis des Haltestellenbetreibers einholen. § 5 PBefG sieht eine elektronische Form der Urkunden bereits vor, es müssen aber weitere Anreize bei den zuständigen Behörden zur Anwendung der Digitalisierung des Antragsprozesses geschaffen werden. Entsprechende Vorhaben des OZG-Umsetzungskataloges sind zu implementieren.

Vollständiger Entfall der Betriebspflicht im Personenfernverkehr und kohärente Anwendung im grenzüberschreitenden Verkehr

Ausgangslage

Der Referentenentwurf sieht in § 21 Abs. 5 PBefG-E den vollständigen Entfall der Betriebspflicht für den nationalen Personenfernverkehr vor. Dies ist der richtige Weg, denn die nationale Betriebspflicht verursacht in der heutigen Praxis erheblichen administrativen Aufwand, da jede Anpassung von Fahrplänen, Kapazitäten oder Linien gegenüber Behörden und Haltestellenträgern dokumentiert und kommuniziert werden muss. Der dafür eingesetzte Aufwand steht in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Steuerungsgewinn der Behörden, zumal der Fernbus wettbewerblich organisiert ist und kein Genehmigungsschutz Dritter besteht, für den die Betriebspflicht ein Korrektiv darstellen müsste.

Für grenzüberschreitende Linien mit Genehmigung nach VO 1073/2009 bleibt die unionsrechtliche Betriebspflicht einschließlich der dreimonatigen Kündigungsfrist (Art. 10) hingegen bestehen. Da ein wesentlicher Teil des deutschen Fernbusnetzes grenzüberschreitend verkehrt, läuft die nationale Reform für einen erheblichen Teil des Marktes faktisch ins Leere.

Bewertung & Lösungsansatz

Der vollständige Entfall der nationalen Betriebspflicht ist sachgerecht und überfällig. Damit die Reform ihre Wirkung tatsächlich entfaltet, sind zwei Schritte erforderlich:

- Kohärente Auslegung der VO 1073/2009 für grenzüberschreitende Linien. Eine Anpassung der Verordnung auf EU-Ebene ist der saubere, aber zeitintensive Weg. Parallel sollte Deutschland prüfen, ob es sich der Auslegungspraxis anderer Mitgliedstaaten anschließen kann. Die Niederlande etwa verstehen Art. 10 und 11 VO 1073/2009 nicht als zwingende direkte Betriebspflicht für grenzüberschreitende Linien. Eine entsprechende Auslegung in Deutschland würde sicherstellen, dass das gesetzgeberische Ziel auch grenzüberschreitend wirkt, ohne den langen Weg über eine EU-Reform abwarten zu müssen.
- Digitalisierung der operativen Folgekommunikation. Der Entfall der Betriebspflicht entlastet Unternehmen und Behörden nur dann spürbar, wenn die heute analog ablaufenden Folgeprozesse konsequent digital abgebildet werden. Notwendig ist eine standardisierte digitale Schnittstelle, über die Verkehrsunternehmen Linieneinstellungen und Fahrplanänderungen einmalig an die zuständige Behörde übermitteln können und über die diese Information automatisiert an alle betroffenen Haltestellenträger weitergeleitet wird. Ein solcher Datenfluss ersetzt die heute parallel zu führende, kleinteilige Einzelkommunikation und stellt zugleich sicher, dass die Aktualität der Fahrgastinformation an den Haltestellen erhalten bleibt. Bürokratierückbau gelingt hier nicht durch Streichung allein, sondern durch das Zusammenspiel aus Streichung und digitalem Verfahren.

Konkret sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren klargestellt werden, dass die Fahrplanbeantragung einer 7/7-Erlaubnis entspricht, dass kleinere Minderleistungen keine separate Informationspflicht gegenüber Haltestellen auslösen und dass die Bussteignutzung als Erlaubnis zur beantragten Zeit, nicht als Betriebspflicht ausgestaltet ist. Die genannte digitale Schnittstelle sollte als Bestandteil des OZG-Umsetzungskataloges verankert werden.

Umstellung des Genehmigungsverfahrens im Linienfernverkehr auf ein digitales Anzeigeverfahren

Ausgangslage

Das Linienfernverkehrsverfahren nach § 42a PBefG ist heute formal ein Genehmigungsverfahren, entspricht in der Praxis jedoch bereits weitgehend einem Anzeigeverfahren. Die in § 13 Abs. 2 PBefG enthaltenen Versagungsgründe gelten im Fernbus systematisch nicht, da kein Konkurrenzschutz besteht. Die Anhörungspflichten nach § 14 Abs. 5 PBefG bleiben im Fernbuskontext ohne materiellen Gehalt. Trotzdem werden Anträge in der heutigen Praxis nahezu ausschließlich in Papierform gestellt, händisch geprüft und mit einer Genehmigungsurkunde im Original abgeschlossen. Der Referentenentwurf adressiert diesen Strukturbruch nur teilweise: Er beschleunigt das Verfahren über die Streichung der Verlängerungsmöglichkeit und ermöglicht elektronische Siegel, hält aber an der Genehmigungspflicht und an einem überwiegend papierbasierten Ablauf fest. Damit bleibt eine zentrale Bürokratiequelle bestehen, die sowohl Behörden als auch Unternehmen bindet, ohne einen materiellen Mehrwert zu erzeugen.

Bewertung & Lösungsansatz

Das BRBG bietet die Gelegenheit, den Linienfernverkehr in einem Schritt regulatorisch und digital auf den Stand zu bringen, den Bitkom an anderer Stelle bereits skizziert: einen digitalen, bundeseinheitlichen Anzeigeprozess anstelle des bisherigen Genehmigungsverfahrens. Der Schritt umfasst zwei Ebenen:

- Regulatorische Umstellung auf ein Anzeigeverfahren. Die materiellen Voraussetzungen liegen vor: Der Versagungsgrund-Katalog des § 13 PBefG greift im Fernbus nicht, ein Konkurrenzschutz besteht nicht, die Anhörungspflichten haben in diesem Marktsegment keine materielle Funktion. Die Genehmigungsurkunde kann durch ein behördliches Bestätigungsdokument im Anzeigeverfahren ersetzt werden, das die gleiche Rechtssicherheit bietet. Eine Umstellung würde den Verwaltungsaufwand auf beiden Seiten substanziell reduzieren, ohne Schutzgüter zu berühren.
- Vollständig digitale Verfahrensgestaltung von Beginn an. Wird ein neues Verfahren eingeführt, sollte es nicht erneut analog konzipiert und nachträglich digitalisiert werden. Das Anzeigeverfahren sollte als bundeseinheitliche digitale Schnittstelle

aufgesetzt sein, über die Linien, Fahrpläne, Halte und Kapazitäten strukturiert übermittelt werden. Die Behörde quittiert die Anzeige digital, die Bestätigung wird mit einem dauerhaft prüfbaren elektronischen Siegel versehen und ist im Fahrzeug elektronisch vorzeigbar. Halte- und Bussteignutzung sollten an dieselbe Datenbasis angebunden werden, sodass Haltestellenträger und Fahrgastauskunftssysteme die Information automatisiert erhalten und keine separaten Meldewege erforderlich sind. Der Aufbau orientiert sich an den bereits genannten Prinzipien des automatisierten Datenabrufs aus bestehenden Registern und der regelbasierten Prüfung im Standardfall.

Eine so ausgestaltete Lösung verbindet zwei Effekte, die im Referentenentwurf bislang getrennt verfolgt werden: den Abbau materieller Genehmigungsanforderungen, die im Fernbus keine Funktion mehr erfüllen, und die Digitalisierung des Verfahrens, die ohne diese Umstellung weiterhin auf einem überholten Verfahrensgerüst aufsetzen müsste. Beides zusammen ergibt einen kohärenten, OZG-konformen Prozess, der Behörden, Verkehrsunternehmen und Haltestellenträger gleichermaßen entlastet. Empfehlung: Der Referentenentwurf sollte um eine entsprechende Anpassung des § 42a PBefG ergänzt und die Einführung eines bundeseinheitlichen digitalen Anzeigeverfahrens für den Linienfernverkehr in den OZG-Umsetzungskatalog aufgenommen werden.

Beförderungsregeln im PBefG zeitgemäß gestalten

Ausgangslage

Gemäß § 49 (4) Personenbeförderungsgesetz hat ein Mietwagen mit Fahrer »nach Ausführung des Beförderungsauftrags [...] unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren«, sofern er nicht bereits einen neuen Beförderungsauftrag erhalten hat. Die Rückkehrpflicht ist aus Bitkom-Sicht sachlich nicht zu begründen und führt zu unnötigen und klimaschädlichen Leerfahrten. Weiterhin dürfen gemäß §49 (4), Satz 2 PBefG »nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind«, Fahrerinnen und Fahrer dürfen die Aufträge dementsprechend nicht automatisch selbst annehmen.

Lösungsansätze

Beide Regelungen sind nicht mehr zeitgemäß und sollten im Rahmen des vorliegenden Pakets gestrichen werden.

Bündelung von Genehmigungen und Angebotsflexibilisierung (§ 9 PBefG)

Ausgangslage

Verkehrsunternehmen stehen zunehmend vor der Aufgabe, den klassischen Linienverkehr durch flexible, bedarfsgerechte und digital gestützte Angebotsformen zu ergänzen, insbesondere im Hinblick auf neue Mobilitätsbedürfnisse. Die bisherige Genehmigungspraxis war hierfür häufig zu kleinteilig, zeitaufwendig und wenig anschlussfähig.

Bewertung & Lösungsansätze

Die Erweiterung der Möglichkeiten zur Bündelung von Genehmigungen für mehrere Linien, Bediengebiete sowie für Linienbedarfsverkehre wird ausdrücklich begrüßt. Sie stellt einen wichtigen Schritt dar, um den regulatorischen Rahmen an die veränderten Anforderungen im kommunalen ÖPNV anzupassen. Die nun vorgesehene Bündelung von Genehmigungen reduziert den administrativen Aufwand, erleichtert die Integration von On-Demand-Verkehren in den bestehenden ÖPNV und schafft größere Spielräume für eine dynamische Angebotsentwicklung. Voraussetzung für die gewünschte Wirkung ist jedoch, dass die zuständigen Genehmigungsbehörden die neuen Bündelungsmöglichkeiten aktiv und pragmatisch anwenden und nicht durch restriktive Auslegung faktisch wieder einschränken.

Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen

Ausgangslage

Komplexe Verkehrsinfrastrukturvorhaben lassen sich wegen der Vielzahl der betroffenen Interessen auch bei bester Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung i. d. R. nicht völlig konfliktfrei realisieren. Daher bedarf es insbesondere bei Großprojekten schon vor dem Genehmigungsverfahren einer klaren politischen Willensbildung, an deren Abschluss eine konsequente Projektentscheidung steht (insbesondere Bundesverkehrswegeplan-Aufstellung und Anlage 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz aber auch lokale Projektentscheidungen). Demokratisch gefasste Projektentscheidungen sind entsprechend ihrer hohen Legitimation als primäre Planrechtfertigung bindend zu berücksichtigen und dürfen nur in Ausnahmefällen durch Behörden in Frage gestellt werden (Bund, Länder, Gemeinden).

Bewertung & Lösungsansatz

§ 1a PBefG sollte um den Grundsatz ergänzt werden, dass Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen »im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen«.

Digitales Register für Mietwagen- und Taxilizenzen

Ausgangslage

Für die Nutzung von Vermittlungsplattformen müssen sich die jeweiligen Taxi- und Mietwagenunternehmen, die die tatsächliche Dienstleistung durchführen, auf den Plattformen registrieren und Ihre gültige Taxi- oder Mietwagenkonzession nachweisen. Aktuell gibt es keine öffentlich einsehbaren, digitalen oder analogen Register dieser Konzessionen, was die Überprüfung kompliziert macht und mit erheblichem Aufwand einhergeht. Erschwerend kommt hinzu, dass die Daten in jeder Kommune einzeln vorgehalten werden.

Lösungsansatz

Einrichtung eines bundesweiten digitalen Registers für Mietwagen- und Taxilizenzen, über welches diese Daten abgerufen werden können. Eine bundesweite Lösung ist – auch im Sinne der öffentlichen Hand - zu bevorzugen, um zu vermeiden, dass jede Kommune ihr eigenes Register aufbauen muss. Eine solche Lösung ist in vielen EU-Ländern wie beispielsweise in den Niederlanden, Polen oder Litauen bereits gebräuchlich und trägt erheblich zu einer höheren Transparenz und somit auch Rechtssicherheit auf allen Seiten bei.

Digitale Abwicklung von Ordnungswidrigkeiten

Ausgangslage

Für Betreiber von Sharing-Flotten – insbesondere im Carsharing und E-Scooter-Bereich – ist die Abwicklung von Ordnungswidrigkeiten mit einem unverhältnismäßig hohen manuellen Aufwand verbunden. Bußgeldbescheide werden ausnahmslos auf dem Postweg zugestellt: ohne digitale Übermittlung, ohne einheitliches Format, vielfach ohne Beweisfoto. Allein die manuelle Erfassung, Prüfung und Weiterleitung dieser Bescheide an die betreffenden Nutzenden bindet mehrere Vollzeitstellen pro Unternehmen. Dabei handelt es sich nicht um ein marginales Einzelproblem, sondern um einen strukturell bedingten, vermeidbaren Verwaltungsaufwand.

Ein weiteres Problem ergibt sich daraus, dass sich ohne ein Beweisfoto in der Ordnungswidrigkeitenanzeige nicht überprüfen lässt, ob das Fahrzeug tatsächlich unzulässig abgestellt wurde. Bei E-Scootern ist die Klärung der Verantwortlichkeit zusätzlich erschwert: Da die Fahrzeuge einfach versetzt werden können, kommt als Verursacher eines Verstoßes potenziell auch eine dritte Person in Betracht. Eine Weiterleitung der Ordnungswidrigkeit an den Nutzer wird daher nur vorgenommen, wenn das beim Abstellvorgang verpflichtend erstellte Foto eine eindeutige Zuordnung erlaubt. Der Abgleich zwischen dem Nutzerfoto und dem Beweismaterial des Bußgeldbescheids erfolgt manuell – und verursacht erheblichen Personalaufwand. Die technischen Voraussetzungen für eine automatisierte Prüfung wären grundsätzlich vorhanden, da Nutzer ihr Fahrzeug bei Mietende fotografieren. Der analoge Bescheidprozess verhindert jedoch bislang eine entsprechende Automatisierung.

Lösungsansatz

Als Lösung bietet sich ein digitales Ordnungswidrigkeitsverfahren auf Basis von drei Kernelementen an:

- Ein zentrales kommunales Bußgeldportal mit einheitlicher Schnittstelle für gewerbliche Flottenbetreiber, das für alle Kommunen verbindlich gilt
- Digitale Zustellung von Bußgeldbescheiden einschließlich Beweismaterial (Lichtbild) als Regelfall
- Maschinenlesbares und kopierbares Bescheidformat zur automatisierten Weiterverarbeitung und Nutzerbenachrichtigung

Die Digitalisierung des Zustellungsverfahrens käme nicht nur Flottenbetreibern zugute, sondern würde auch die Behörden selbst entlasten. Porto- und Druckkosten sowie der Aufwand für Kuvertierung und Versand jedes einzelnen Bescheids würden entfallen. Ein digitaler Bußgeldprozess ist daher eine Maßnahme, von der Unternehmen und öffentliche Verwaltung gleichermaßen profitieren würden.

Digitale Führerscheinvalidierung

Ausgangslage

Sharing-Plattformen, die das Führen von Kraftfahrzeugen ermöglichen, sind derzeit auf manuelle oder stichprobenartige Prüfungen der Fahrerlaubnis angewiesen. Eine API-basierte Echtzeit-Validierung würde die Plattformsicherheit erheblich verbessern und gleichzeitig Behörden entlasten.

Konkret ergäben sich folgende Vorteile:

- Sofortige automatische Sperrung bei Verlust der Fahrerlaubnis, ohne zusätzlichen Kommunikationsaufwand zwischen Behörden und Plattformbetreibern
- Schließung der bestehenden Sicherheitslücke, da die Gültigkeit der Fahrerlaubnis nicht nur einmalig bei Registrierung, sondern fortlaufend tagesaktuell geprüft wird
- Reduktion manueller Prüfprozesse auf beiden Seiten durch vollautomatisierten Datenaustausch

Lösungsansatz

Die technische Umsetzbarkeit ist bereits erwiesen: Mehrere EU-Mitgliedstaaten – darunter die baltischen Staaten – betreiben vergleichbare Schnittstellen im Regelbetrieb und belegen deren rechtssichere Praktikabilität. Deutschland sollte eine entsprechende digitale Infrastruktur zur tagesgenauen Führerscheinvalidierung schaffen und damit den Anschluss an den europäischen Standard herstellen.

Nutzung georeferenzierter Daten bei der Einbindung von Shared Mobility-Diensten

Ausgangslage

Bei der Einbindung und Genehmigung von Betriebsbereichen von Shared Mobility-Diensten melden Behörden die Flächenangaben oftmals in Form händischer Karten-Einzeichnungen in PDF-Form, was eine genaue Verortung in den digitalen Apps der Anbieter erschwert. Eine einheitliche Verortung über alle Anbieter hinweg, kann nur über georeferenzierte Daten der Städte sichergestellt werden.

Lösungsansatz

Von der Genehmigungsbehörde übermittelte Angaben zu Betriebsflächen und vergleichbare Informationen sollten, z.B. im Zuge der Betriebsgenehmigung, als georeferenzierte Daten übermittelt werden. Gleichzeitig sollte sichergestellt werden, dass diese georeferenzierten Daten in kommunalen Prozessen standardisiert integriert, weiterverarbeitet und bruchfrei integriert weitergenutzt werden können.

Digitales Versicherungskennzeichen für Elektrokleinstfahrzeuge

Ausgangslage

Die heutigen Bestimmungen zum jährlichen Kennzeichenwechsel bei Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scootern) sind auf Privatbesitz ausgelegt. Für Anbieter von Großflotten ist daher der jährliche Wechsel in einem sehr engen Zeitfenster mit einem enormen Aufwand verbunden.

In § 26 der Fahrzeugzulassungsverordnung wird ein Verkehrsjahr vom 1. März eines Jahres bis zum Ablauf des Monats Februar des nächsten Jahres definiert. Kennzeichen müssen zum Stichtag gewechselt werden. Für Anbieter sehr großer Flotten ist es operativ unmöglich, diese Vorgaben einzuhalten. Nicht nur ist der Zeitaufwand beträchtlich, auch entspricht der zusätzliche Personalbedarf einem Vielfachen der üblichen Personalstärke. Selbst mit monatelanger, sehr akkurater Planung ist ein Wechsel der Kennzeichen nicht im vorgegebenen kurzen Zeitfenster zu bewältigen – insbesondere angesichts steigender Flottengrößen im Miet- und Sharing-Bereich. In Anbetracht eines kaum vorhanden Nutzen ist der bürokratische Aufwand daher unverhältnismäßig.

Lösungsansätze

- Einführung einer zeitgemäßen Lösung, beispielsweise mit einem «digitalen Kennzeichen", das die Aktualisierung durch Versicherer und die Überprüfung durch Behörden erleichtert. Ein digitales Versicherungskennzeichen könnte zentral im Zentralen Fahrzeugregister hinterlegt sein, das bereits heute für die Polizei abrufbar ist.

- Alternativ: Einführung eines Kennzeichens für gewerbliche Großflotten mit unbeschränkter Gültigkeitsdauer bis zur Ab- oder Ummeldung. Gestaltet in einer anderen Farbe wäre dieses durch Behörden identifizierbar, ähnlich wie ein E-Fahrzeug. Zudem wäre ein Kennzeichen-Diebstahl für private Eigentümer nicht mehr möglich, da die Zuordnung visuell gegeben wäre. Gewerbliche Großflotten sind zudem optisch gut von E-Scootern in Privatbesitz unterscheidbar.

Fahrzeugzulassung beschleunigen und transparenter gestalten

Ausgangslage

Die geltenden Zulassungsanforderungen nach der FZV sind auf den Betrieb dynamisch wechselnder Sharing-Flotten nur unzureichend ausgerichtet. Langwierige und schwer kalkulierbare Bearbeitungszeiten beeinträchtigen die operative Planungssicherheit gewerblicher Mobilitätsanbieter in erheblichem Maße.

Für Unternehmen mit größeren Fahrzeugflotten schlägt die Zulassungsdauer unmittelbar auf die Wirtschaftlichkeit durch. Der deutsche Standardprozess nimmt derzeit im Schnitt rund zwei Wochen in Anspruch – ein Zeitraum, in dem Fahrzeuge nicht eingesetzt werden können, während Personalkapazitäten und Betriebsmittel bereits gebunden sind.

Hinzu kommt, dass nicht die Gesamtdauer, sondern deren Unvorhersehbarkeit das eigentliche Planungsproblem darstellt: Wer nicht weiß, wann ein Fahrzeug einsatzbereit ist, kann weder Personal noch Kapazitäten effizient steuern. Dass es auch anders geht, zeigen mehrere EU-Mitgliedstaaten – in den baltischen Staaten etwa werden Fahrzeuge in weniger als einem Tag zugelassen. Gleichzeitig würde eine stärkere Automatisierung des Verfahrens auch die Behördenseite entlasten.

Über die allgemeine Verfahrensbeschleunigung hinaus sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrzeuge zu einem selbst gewählten Wunschdatum zuzulassen. Dieses Modell ist in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten bereits im Regelbetrieb erprobt.

Der wesentliche Nutzen liegt in der Synchronisierbarkeit von Zulassung, Versicherungsbeginn und Betriebsaufnahme. Da Kfz-Versicherungen stichtagsbezogen abgeschlossen werden, entstehen bei Verzögerungen im Behördenverfahren zwangsläufig Zeiträume, in denen Versicherungsschutz besteht, das Fahrzeug aber noch nicht einsatzfähig ist. Parallel dazu ist der Einsatz im Betriebsgebiet erst möglich, wenn beide Voraussetzungen – Zulassung und Versicherungsnachweis – gleichzeitig vorliegen. Jede Verschiebung im Zulassungsprozess setzt sich damit direkt in die betriebliche Steuerung fort.

Lösungsansätze

Schnelle und nachvollziehbare Zulassungsverfahren sind keine branchenspezifische Sonderforderung, sondern eine Voraussetzung für funktionierenden Wettbewerb und einen leistungsfähigen Mobilitätsstandort Deutschland.

Empfohlen werden folgende Maßnahmen:

- Automatisierter Datenabruf aus bestehenden Registern – darunter elektronische Versicherungsbestätigungen, Nachweise über Hauptuntersuchungen sowie Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamts
- Regelbasierte Prüfung im Standardfall ohne manuelle Eingriffe
- Laufende digitale Statusrückmeldung an Antragsteller, um Fahrzeugeinsatz, Personalplanung und Betriebsaufnahme verlässlich aufeinander abstimmen zu können

Die Umsetzung einer tagesaktuellen Zulassung erfordert gezielte Investitionen in die Verwaltungsinfrastruktur:

- Eine API-fähige Zulassungsstelle auf Bundesebene, die vollständig digitale und ortsunabhängige Antragstellung ermöglicht
- Automatisierter, registerübergreifender Datenaustausch – insbesondere zwischen Versicherern und Zulassungsbehörden – mit dem Ziel, manuelle Prüfschritte im Regelfall vollständig zu ersetzen

Dass dieses Modell keine theoretische Zukunftsvision ist, belegen die Erfahrungen aus den baltischen Staaten, wo Zulassungsverfahren heute in wenigen Minuten abgeschlossen werden. Die dortige Praxis bietet eine konkrete Orientierung für eine überfällige Reform der Fahrzeug-Zulassungsverordnung. Zudem besteht mit der Großkunden-Schnittstelle des KBA bereits die grundlegende Infrastruktur für eine effiziente Zulassung großer Fahrzeugflotten – in der Praxis stoßen Betreiber allerdings noch auf Hürden.

Digitale Zulassungsbescheinigung für Flottenbetreiber

Ausgangslage

Ausweislich § 11 Abs. 6 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) ist die Zulassungsbescheinigung vom jeweiligen Fahrer eines Kraftfahrzeuges im Original mitzuführen. Diese Regelung führt bei Flottenbetreibern zu massiven Herausforderungen. Das Flottengeschäft ist schnelllebig und wird insbesondere durch Skalierbarkeit (Größe) ausgezeichnet. Flottenfahrzeuge werden in unterschiedlichsten Geschäftsfeldern eingesetzt: im Car-Sharing, im Mietwagen-Bereich, im Ersatzwagengeschäft sowie in Unternehmensflotten.

Aufgrund des täglichen Einsatzes des Fahrzeugs durch oft wechselnde Fahrerinnen und Fahrern sowie die Reinigungsvorgänge kann nicht ausgeschlossen werden, dass Dokumente abhandenkommen oder gestohlen werden. Nach entsprechender Feststellung müssen betroffene Fahrzeuge für die Dauer der Ersatzbeschaffung kurzfristig aus der Flotte genommen werden, was Zeit-, Personal- und Kostenaufwand mit sich bringt und schlicht ineffizient ist.

Zudem gibt es Rechtsprechung (vgl. OLG Celle, VersR 2008, 204) die davon ausgeht, dass die Lagerung von Originaldokumenten im Fahrzeug im Fall eines Fahrzeug-Diebstahls gefahrerhöhend ist, sodass der Kaskoschutz entfallen könnte. Entsprechende Urteile bedeuten im Grunde, dass Kunden Originaldokumente, etwa während das Fahrzeug geparkt und unbeaufsichtigt ist, aus den Fahrzeugen herausnehmen müssen, da andernfalls ein erhöhtes Diebstahlrisiko gegeben ist.

Lösungsansätze

- Eine digitale Lösung für die beschriebene Herausforderung zu realisieren, ist der sinnvollste Weg. Entsprechende Lösungen sind in anderen Mitgliedsstaaten bereits lange Realität, etwa in Spanien. Mit der Bereitstellung des Digitalen Fahrzeugscheins für Unternehmen über die i-Kfz-App hat das Bundesministerium für Verkehr im Frühjahr 2026 einen wichtigen ersten Schritt getan, allerdings braucht es eine tragfähige, skalierbare Lösung zur Einbindung des digitalen Fahrzeugscheins in die Systeme von Flottenbetreibern, etwa durch geeignete Schnittstellen.
- Kurzfristig könnten Flottenbetreiber mittels einer Ausnahmeregelung unterstützt werden. Dem stünden europäische Vorgaben auch nicht entgegen. In der entsprechenden EU-Richtlinie wird die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung als fälschungssicheres Dokument vorgeschrieben (EU 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, Artikel 3 in Verbindung mit Anhang I). Bei der Frage der Mitführungspflicht der Zulassungsbescheinigung Teil I im Fahrzeug selbst (vgl. Artikel 5) handelt es sich für die Mitgliedstaaten um eine Kann-Vorschrift. Ein gangbarer Weg könnte daher die Änderung von § 11 Abs. 6 FZV dahingehend sein, dass das Originaldokument an zentraler Stelle außerhalb des Fahrzeugs vorgehalten und verwahrt werden kann.

Einbeziehung der Eisenbahntarife in den Beförderungsvertrag weiterhin erleichtern

Ausgangslage

Der Gesetzentwurf sieht neben dem zu begrüßenden Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht im Eisenbahnverkehr durch die Art der Änderung des § 305a Nr. 1 BGB auch den Wegfall der erleichterten Einbeziehung der Eisenbahntarife in die

Beförderungsbedingungen vor. Diese Änderung führt zu unverhältnismäßigen finanziellen und organisatorischen Belastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der die Nahverkehre bestellenden Ländern. Es würde hieraus die Erfordernis der physische Vorhaltung aller Tarif- und Bedingungswerke, ggf. in digitaler Form, z.B. als Tablet, in allen Verkaufsstellen resultieren. Der Eisenbahnverkehr ist als tägliches Massengeschäft nicht mit typischen Einzelvertragskonstellationen vergleichbar. Die Regelung in § 305a BGB, die die erleichterte Einbeziehung von Tarifen in die Beförderungsbedingungen ausdrücklich vorsieht, sollte daher bestehen bleiben.

Lösungsansatz:

- Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht entsprechend der Empfehlung des Bundesrates in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Infrastrukturzukunftsgesetz (Drs. 780/27). – insbesondere zur Art der Änderung des § 305a Nr. 1 BGB

Prüfkapazitäten für die Flotteninstandhaltung im Schienenverkehr nicht reduzieren

Ausgangslage

Der im Verordnungsentwurf vorgesehene der Wegfall des § 33 Abs. 5 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) hätte erhebliche Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Schienenfahrzeugen sowie auf deren Instandhaltungsprozesse. Es entfiele die rechtliche Grundlage für die Prüfung überwachungsbedürftiger Anlagen (Ü-Anlagen). Dies hätte zur Folge, dass alle Fahrzeuge, deren Zulassung auf Basis dieser Ü-Anlagen (v.a. die Druckluftbehälter für die Bremsanlagen und explosionsgefährdete Anlagen wie bspw. Batterien) erfolgt ist, im Rahmen der Instandhaltung nicht mehr ordnungsgemäß fertiggestellt werden könnten.

Bisher können entsprechenden Prüfungen in den Instandhaltungswerken durch Sachverständige durchgeführt werden. Würde wie vorgesehen hierfür die Rechtsgrundlage entfallen, dürften diese Prüfungen nur noch durch externe zugelassenen Überwachungsstelle (ZÜS) erfolgen. Zusätzlich zu höheren Prüfkosten bestehen erhebliche Zweifel daran, dass die am Markt für die spezielle Aufgabe verfügbaren ZÜS-Stellen den bestehenden Prüfbedarf in dem erforderlichen Umfang und innerhalb der notwendigen Fristen abdecken können. Ferner besteht auch laut des Verordnungsentwurfs keine Erfordernis zwingend aus EU-rechtlichen Gründen die EBO zu ändern.

Lösungsansatz

- Keine Änderung des § 33 Abs. 5 EBO

Einsatz innovativer Technologien (z. B. Drohnen) regulatorisch erleichtern

Ausgangslage

Der Einsatz innovativer Technologien wie unbemannter Luftfahrtsysteme (Drohnen) wird durch komplexe Genehmigungsanforderungen und fragmentierte Zuständigkeiten erheblich erschwert. Dies betrifft insbesondere Anwendungen entlang linearer Infrastrukturen wie der Schiene, wo Drohnen und andere innovative Technologien im Bereich Wartung, Inspektion und für betriebliche Aufgaben zum Einsatz zur Anwendung kommen.

Lösungsansätze

- Reduktion zusätzlicher Zustimmungserfordernisse bei Vorliegen umfassender Betriebsgenehmigungen
- Harmonisierung von Verfahren und Zuständigkeiten
- stärkere Standardisierung und Digitalisierung der Genehmigungsprozesse

Vereinfachung und Digitalisierung von Inbetriebnahmeverfahren im Schienenbereich

Ausgangslage

Die Verfahren zur Inbetriebnahme von Schieneninfrastruktur und Fahrzeugen sind derzeit durch hohe regulatorische Komplexität, umfangreiche Nachweisanforderungen und Mehrfachprüfungen geprägt. Dies führt zu erheblichen Verzögerungen bei Infrastrukturprojekten sowie bei der Einführung digitaler Technologien.

Lösungsansätze

- Reduktion von Doppelprüfungen zwischen nationalen und europäischen Vorgaben
- Einführung von Stichtagsregelungen (»Frozen Standards«) für technische Anforderungen
- Digitalisierung und Standardisierung der Genehmigungs- und Nachweisverfahren
- stärkere Nutzung qualifizierter digitaler Nachweise und bereits vorhandener Prüfergebnisse

Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Schieneninfrastrukturbereich

Ausgangslage

Planungs- und Genehmigungsverfahren im Schieneninfrastrukturbereich sind weiterhin zeitintensiv und durch komplexe regulatorische Anforderungen geprägt. Dies betrifft insbesondere planrechtliche Verfahren sowie deren Verzahnung mit weiteren Prüf- und Bewertungsprozessen.

Lösungsansätze

- Weitergehende Vereinfachung planungsrechtlicher Verfahren
- Vermeidung von Doppelprüfungen durch bessere Verzahnung bestehender Instrumente
- konsequente Nutzung digitaler Verfahren und Datenmodelle
- stärkere Orientierung an standardisierten, bundeseinheitlichen Verfahren

Technologieoffene und digitale Fahrgastinformation weiter stärken

Ausgangslage

Informationspflichten im Verkehrsbereich sind oft noch auf analoge Formate ausgerichtet, obwohl digitale Lösungen längst verfügbar und verbreitet sind. Gleichzeitig bestehen regulatorische Unsicherheiten hinsichtlich zulässiger digitaler Bereitstellungsformen.

Lösungsansätze

- Klarstellung der Technologieoffenheit bei Informationspflichten
- Ermöglichung digitaler Zugangslösungen (z. B. QR-Codes oder digitale Verweise)
- Nutzung bestehender digitaler Endgeräte der Nutzerinnen und Nutzer

Entbürokratisierung und Beschleunigung der Umsetzung planfeststellungspflichtiger Vorhaben

Ausgangslage

Die Regelung des § 38 BauGB zielt auf eine Privilegierung planfeststellungspflichtiger Vorhaben. Die Verwendung des Begriffs der überörtlichen Bedeutung führt jedoch in der Praxis zu erheblichen Rechtsunsicherheiten, da oftmals nicht klar ist, ob das konkrete Vorhaben überörtliche Bedeutung hat (und ggf. eine Bauleitplanung erforderlich ist). Die gesetzlich intendierte Privilegierung ist daher in ihrer Wirkung eingeschränkt.

Bewertung & Lösungsansatz

Um diese Rechtsunsicherheiten zu beseitigen, wird der Begriff der »Vorhaben von überörtlicher Bedeutung« gestrichen. Dies ist auch insofern sachgerecht, weil in aller Regel ohnehin nur solche Vorhaben planfeststellungspflichtig sind, die einen überörtlichen Koordinationsbedarf auslösen. Die Belange von Gemeinden bleiben gewahrt, da die Gemeinden im Planfeststellungsverfahren nach den jeweils einschlägigen planfeststellungsrechtlichen Verfahrensvorgaben zu beteiligen sind. Die Gemeinden haben damit weiterhin die Möglichkeit und das Recht, ihre Belange in dieses Verfahren einzubringen. Die Planfeststellungsbehörde muss sich mit diesen Belangen substanziell auseinandersetzen.

Bitkom vertritt mehr als 2.300 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 700 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.
Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation
T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2026

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.