Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums e.V.

zu den

Referentenentwürfen
„Bürokratierückbaugesetz Verkehr (BRBG-V)“
und „Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBVO-V)“

des Bundesministeriums für Verkehr

Berlin, 04.06.2026

1. Vorbemerkung

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den Referentenentwürfen für ein „Bürokratierückbaugesetz Verkehr“ und eine Bürokratierückbauverordnung Verkehr“.

Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme auf die nachfolgenden wesentlichen Punkte. Insbesondere ergeben sich in den vorliegenden Entwürfen konkrete Nachbesserungs- und Ergänzungsbedarfe, die im weiteren Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden sollten.

Ergänzend werden unsere Mitgliedsunternehmen und -verbände noch eigene Stellungnahmen einbringen.

2. Allgemeine Bewertung

Wir begrüßen ausdrücklich die Eigeninitiative des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Reduktion der Bürokratielasten im eigenen Zuständigkeitsbereich.

Wichtige angegangene Themen sind u.a. die Beschränkung des Lkw-Fahrverbotes auf bundesweit einheitliche Feiertage sowie der Wegfall der schriftlichen Signatur an vielen Stellen und die Zulassung digitaler Dokumente bei Nachweispflichten im Mobilitäts- und Logistiksektor, so dass die Digitalisierung voranschreiten kann. Ebenso wichtig sind vorgenommene Streichungen oder Vereinfachungen von betrieblich und technisch nicht mehr zeitgemäßen Anforderungen in Gesetzen und Verordnungen mit Mobilitätsbezug.

Der Weg der Digitalisierung sollte im Mobilitätssektor noch konsequenter beschritten werden, durch Wegfall der Schrifterfordernis und durch umfassende Umsetzung des „Ask-once“ / „Once-Only“-Prinzips. Das DVF fordert hier zeitgemäße Verfahren mit digitalen Identitäten und Informationsaustausch zwischen den betroffenen Behörden im Verkehrsbereich und darüber hinaus. Das reduziert den Erfassungsaufwand und stärkt die Datenqualität.

Mögliche weitere Spielräume für die Digitalisierung und damit eine Vereinfachung der Verfahren werden u.a. in den Bereichen Baustellenmanagement, Genehmigungsverfahren und Schwertransporten gesehen.

Zusätzlich zu den Maßnahmen des BMV muss die Entbürokratisierung auch in anderen Ressorts angegangen werden. So fehlen immer noch einfache Maßnahmen wie Stichtagsregelungen im Planungsrecht, die Verabschiedung und Umsetzung des InfraZuG sowie Vereinfachungen und Vereinheitlichungen im Datenschutz. Hier muss die Bundesregierung insgesamt nachlegen. Die Forderungen dazu wurden seitens DVF bereits in den entsprechenden Anhörungsverfahren bspw. zum InfZuG übermittelt.

3. Bewertung und Ergänzungsbedarf bei einzelnen Maßnahmen

Artikel 1 BRBG-V: Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB)

- **Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht:** Der Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht in Art. 6 Nr. 3 BRBG-V-Entwurf wird grundsätzlich begrüßt, da dieser den bürokratischen Aufwand für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Tariforganisationen und Genehmigungsbehörden reduziert. Die damit korrespondierende Änderung in § 305a Nr. 1 BGB führt jedoch dazu, dass die Einbeziehung der Eisenbahntarife in die Beförderungsbedingungen künftig nicht mehr möglich ist und damit zu unverhältnismäßigen finanziellen und organisatorischen Belastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Länder als Träger der Daseinsvorsorge für die bestellten Nahverkehre und deren Vertrieb, zu erheblicher Rechtsunsicherheit und letztlich zu Nachteilen für die Fahrgäste führt.

  Eine aus der Abschaffung der Tarifgenehmigungspflicht korrespondierende Änderung des § 305a Nr. 1 BGB sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

  > *§ 305a Nr. 1 BGB: „Auch ohne Einhaltung der in § 305 Abs. 2 Nr. 1 und 2 bezeichneten Erfordernisse werden einbezogen, wenn die andere Vertragspartei mit ihrer Geltung einverstanden ist,*
  >
  > *1. die mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bekanntgemachten Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen und die nach Maßgabe des Personenbeförderungsgesetzes genehmigten Beförderungsbedingungen der Straßenbahnen, Obusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr in den Beförderungsvertrag, […]“*

Artikel 4 BRBG-V: Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

- **Vollständige Umstellung des Linienfernverkehrs auf ein digitales Anzeigeverfahren:** Der Referentenentwurf beschleunigt das Fernbus-Genehmigungsverfahren über die Streichung der Verlängerungsmöglichkeit (§ 15 Abs. 1 PBefG-E) und ermöglicht elektronische Siegel. Beides ist zu begrüßen. Die zugrundeliegende Verfahrensarchitektur bleibt jedoch unverändert: ein formelles Genehmigungsverfahren mit händischer Prüfung und papierbasiertem Ablauf, das in der Praxis seit Jahren ohne materielle Funktion ist. Die Versagungsgründe nach § 13 Abs. 2 PBefG greifen im Linienfernverkehr systematisch nicht, ein Konkurrenzschutz besteht nicht, die Anhörungspflichten nach § 14 Abs. 5 PBefG sind im Fernbuskontext ohne materiellen Gehalt.

  Das Anzeigeverfahren für den Linienfernverkehr nach § 42a PBefG sollte daher auf ein bundeseinheitliches digitales Anzeigeverfahren umgestellt werden. Die Genehmigungsurkunde wird dabei durch ein behördliches Bestätigungsdokument mit dauerhaft prüfbarem elektronischem Siegel ersetzt. Das Verfahren muss dazu von Beginn an als digitale Schnittstelle aufgesetzt und im Umsetzungskatalog des Online-Zugangs-Gesetzes (OZG) verankert werden. Frankreich hat diesen Schritt 2015 vollzogen, ohne die Aufsicht zu schwächen. Für Behörden und Unternehmen entsteht eine substanzielle Entlastung, ohne dass Schutzgüter berührt werden.

- **Digitale Schnittstelle Verkehrsunternehmen – Behörde – Haltestellenträger:** Den Änderungsvorschlägen des BRBG-V zum PBefG fehlen Ansätze zum Andocken an bundesweite Register nach dem Once-Only-Prinzip. Im PBefG-Bereich lässt sich das an einem konkreten Verfahren operationalisieren, in dem heute die meiste Doppelar-

beit anfällt: Linieneinstellungen, Fahrplanänderungen und Bussteignutzungen werden gegenwärtig in kleinteiliger Einzelkommunikation parallel an Behörde und Haltestellenträger gemeldet. Mit dem im Entwurf vorgesehenen Wegfall der Betriebspflicht (§ 21 Abs. 5 PBefG-E) wird dieser Folgeprozess zum dominanten Verwaltungsaufwand.

Die Lösung liegt in standardisierten digitalen Schnittstellen, über die Verkehrsunternehmen Linieneinstellungen, Fahrplanänderungen und Halteinformationen einmalig an die zuständige Behörde übermitteln, von wo aus sie automatisiert an alle betroffenen Haltestellenträger und Fahrgastauskunftssysteme weitergeleitet werden. Die Schnittstelle ist konsequent nach dem Once-Only-Prinzip auszugestalten und im OZG-Umsetzungskatalog zu verankern. Damit verbindet das BRBG-V den Abbau materieller Pflichten (Betriebspflicht) mit der Digitalisierung der Folgeprozesse, ohne die die Entlastung in der Praxis verpufft.

Ergänzend dazu sollte das BRBG-V die Wechselwirkung mit Art. 10 und 11 VO (EG) 1073/2009 adressieren. Für grenzüberschreitende Linien gilt die unionsrechtliche Betriebspflicht unverändert; ein erheblicher Teil des deutschen Fernbusnetzes verkehrt grenzüberschreitend. Die Bundesregierung sollte sich auf EU-Ebene aktiv für eine Anpassung der Verordnung einsetzen und parallel prüfen, ob sich Deutschland der Auslegungspraxis anderer Mitgliedstaaten (etwa Niederlande) anschließen kann. Auf diesem Weg lässt sich eine kohärente Rechtslage für nationale und grenzüberschreitende Linien herstellen, ohne den Abschluss einer EU-Reform abwarten zu müssen.

- **Digitalisierung Nachweisverfahren Barrierefreiheit (§ 8 PBefG):** Die Neuregelung zur Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz wirkt aus Sicht der Branche wenig entlastend. Barrierefreiheit bleibt aus guten Gründen weiterhin Pflicht. Die Möglichkeit für Aufgabenträger, Ausnahmen zu beantragen, ist mit umfangreichen Begründungs- und Dokumentationspflichten verbunden, und am Ende müssen alle Angebote diskriminierungsfrei ausgestaltet sein. Für die Industrie bleibt maßgeblich, dass die europäischen TSIs verbindlich gelten. Die Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge und damit an Aufgabenträger und Industrie bleiben also bestehen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach dem Ziel der Neuregelung. Sinnvoll wäre vielmehr, die Verfahren zur Nachweisführung und Abstimmung zu standardisieren und digitalisieren, um den administrativen Aufwand zu reduzieren und die Umsetzung barrierefreier Lösungen effizienter zu gestalten.
- **Modernisierung der Fahrgastinformation an Haltestellen:** Die Pflicht zum gedruckten Fahrplanaushang an jeder Haltestelle nach §40 Abs 4 PBefG entspricht nicht mehr der Realität moderner Fahrgastinformation (siehe auch Hinweis zum AEG). Statische Aushänge sind in einem dynamischen Linienverkehr schnell überholt, binden Ressourcen bei Verkehrsunternehmen und Haltestellenträgern und bieten den Fahrgästen keinen Informationsvorteil gegenüber digitalen Echtzeit-Lösungen.

  Daher sollte die Umstellung auf maschinenlesbare Lösungen an den Haltestellen durch Hinweis in §40 Abs 4 PBefG zugelassen und konsequent verfolgt werden, etwa über QR-Codes an den Haltestellen mit Verlinkung auf den jeweils aktuellen Fahrplan. Der Schritt entlastet Verkehrsunternehmen, Haltestellenträger und Behörden gleichermaßen und passt zum Digitalisierungsanspruch des BRBG-V.

Artikel 6 BRBG-V: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

- **Ergänzende Änderungen im AEG in Zusammenhang mit dem InfZuG:** Das DVF hat im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum InfZuG weitere Vorschläge im Bereich der planungsrechtlichen Verfahren vorlegt, die alle auch zu einem deutlichen Bürokratieabbau und dabei auch zur Entlastung der Behörden beitragen. Soweit diese nicht im Rahmen der derzeit laufenden Bundestagsberatungen zum InfZuG umgesetzt werden, sollten diese im BRBG-V umgesetzt werden. Eine Umsetzung im InfZuG ist dabei jedoch deshalb vorzuziehen, da dieses dann auch die Möglichkeit eines weiteren Bürokratieabbaus auf Ebene von Verordnungen und Verwaltungsvorschriften bietet.

- **Vereinfachung der Inbetriebnahmeverfahren:** Eine rasche Änderung des § 4 b AEG ist notwendig um dann auch die Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV) entsprechend ändern zu können. Erst mit Inkraftreten der Änderung der EPSV würde es zur deutlichen Vereinfachung der Inbetriebnahmeverfahren kommen. Um diese nicht unnötig zu verzögern, sollte diese Änderung des § 4b bereits im Rahmen des InfZuG umgesetzt werden.

  Die EPSV gestattet derzeit keine firmenbezogenen EBA-Anerkennungen von Sachverständigenorganisationen. Eine entsprechende Ergänzung der EPSV bedarf jedoch auch der Ergänzung des die PSV betreffenden § 4 b AEG durch einen neuen Absatz 3:

  > *§ 4 b AEG Abs 3: „Die Regelungen in Absatz 1 und 2 gelten entsprechend, wenn im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Länder Prüforganisationen tätig sein sollen.“*

  Als Folgeänderung wäre in § 26 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1f AEG nach der Angabe *“Prüfsachverständigen”* zu ergänzen: *“und Prüforganisationen”.*

- **Digitalisierung im Zuge der Informationspflicht über gültige Fahrpläne:** Durch die Änderung des bestehenden § 12a Abs. 3 AEG soll die dort geregelte Pflicht der Betreiber, gemeinsame Fahrpläne auszuhängen technologieoffen ausgestaltet und an die digitalisierte Bereitstellung von Fahrgastinformationen angepasst werden.

  Um die Regelung offen für künftige technologische Neuerungen und Entwicklungen zu gestalten und damit Flexibilität sowohl im Sinne der Betreiber als auch der Reisenden zu ermöglichen, regen wir folgende Ergänzung des im Gesetzentwurf neu formulierten § 12a Abs. 2 AEG an:

  > *§ 12a Abs. 2 AEG Absatz 2 wird gestrichen*
  >
  > *§ 12a Abs. 2 AEG Absatz 3 wird zu Absatz 2*
  >
  > *Nach* § 12a Abs. 2 AEG *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; alternativ durch maschinenlesbaren Verweis auf ein digitales Informationssystem oder sonstige Möglichkeiten zum digitalen Abruf von Fahrplaninformationen.*

  Der Formulierungsvorschlag stellt klar, dass der Aushang nicht nur in Papierform oder über ein elektronisches Informations- und Kommunikationssystem erfolgen kann, sondern auch durch die Bereitstellung elektronischer Zugangsmöglichkeiten wie bspw. QR-Codes.

Artikel 9 BRBG-V: Änderung Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

- **Elektrifizierung:** Die geplante Änderung im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), wonach der volkswirtschaftliche Nutzen von Elektrifizierungsmaßnahmen aus Klimaschutzgründen gesetzlich unterstellt wird, begrüßen wir ausdrücklich. Dies ist ein klares Signal für die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs und kann die Umsetzung von Elektrifizierungsprojekten deutlich beschleunigen. Für die Bahnindustrie bedeutet dies zudem eine wichtige Perspektive für Investitionen und Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Eine entsprechende Priorisierung der Maßnahmen sollte mit Blick auf ihre Netz- und Systemwirkungen erfolgen.

  Um die Elektrifizierung insgesamt abzudecken und zur technologieoffenen Einbeziehung alternativer Antriebe sollten folgende Anpassungen im Gesetzestext (Artikel 9 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) vorgenommen werden:

  > *§ 3 Abs. 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* ***Unterwerken für die Eisenbahnstromversorgung.****“*
  >
  > *§ 3 Abs (4) neu: „(4) Der volkswirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen für Maßnahmen die der Elektrifizierung, der Nutzbarmachung für alternative Antriebe gemäß Absatz 1a* ***oder der vorübergehenden Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben*** *dienen, ist aus Klimaschutzgründen gegeben, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen“.*

  Wichtig wäre auch die Erweiterung der angestrebten Vereinfachungen der Elektrifizierung auf den Aus- und Neubau von Infrastrukturen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die teilweise aus den Mitteln nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden. Entsprechende Anpassungen sind daher auch im GVFG vorzunehmen.

- **NKV-Verzicht bei sog. kleineren und mittleren Maßnahmen:** Der Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sollte auch auf Veränderungen an Streckenlayouts oder Streckenstandards zur deutlichen Erhöhung der Betriebsqualität ausgeweitet werden. Mit dem Verzicht auf Wirtschaftlichkeitsprüfungen auch für diese Maßnahmen würde vor allem im Rahmen der Korridorsanierungen ein zeitkritischer Prüfschritt entfallen. Die Praxis des NKU-Verzichts für kleinere bis mittlere Maßnahmen hat sich bereits im Rahmen der Anlage 8.7 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bewährt.

- **Ausweitung des überragenden öffentlichen Interesses für Maßnahmen des §1 Abs 3 BSWAG:** Das BRBG-V sollte genutzt werden, weitere Vorschläge für das BSWAG umzusetzen, die zu einer Vereinfachung der Verfahren führen würden. Soweit dieses nicht bereits im Rahmen der Bundestagsberatungen zum InfZuG umgesetzt wird, sollte entsprechend unseres Vorschlags zum InfZuG die Regelung des § 1 Abs. 3 BSWAG zum überragenden öffentlichen Interesse ausgeweitet werden.

- **Verankerung des Deutschlandtaktes**: Auch durch die engere Verzahnung bewährter Planungsinstrumente können Doppelprüfungen vermieden und hierüber ein deutlicher Beitrag zum Bürokratierückbau geleistet werden. Daher würde es zu einer Beschleunigung der Verfahren führen, wenn für das BSWAG der 2023 vorgelegte Vorschlag des Bundesrates zur Stärkung der gesetzlichen Verankerung des Deutschlandtaktes umgesetzt würde. Es handelt sich hierbei um den Änderungsantrag Nr. 12 des Bundesrates für den § 1 Abs. 2 BSWAG im Rahmen des Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundesratsdrucksache 198/23). Der

Bundesrat hatte für diese Regelung vorgeschlagen, das Wort „*ist*“ durch die Wörter *„sowie die verkehrlichen Ziele des Deutschlandtaktes sind“* zu ersetzen.

Artikel 1 BRBVO-V: Änderung der Fahrerlaubnisverordnung (FeVO)

- **Fachkundenachweis**: Der Verzicht auf eine bundesweite Regelung zu einem Fachkundenachweis ist zu begrüßen. Allerdings droht ein regulatorischer Flickenteppich von Einzelregelungen, da mit den vorgeschlagenen Änderungen jedes Bundesland eigens über eine Einführung entscheiden kann.

  Wichtig ist in jedem Fall eine klarstellende Ergänzung in § 48 Absatz 4a FeV, wonach ein Fachkundenachweis durch die Länder nur „bei Ersterteilung" der Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung gefordert werden darf. So kann gewährleistet werden, dass erfahrene Fahrerinnen und Fahrer mit mehrjähriger Berufspraxis nicht im Nachhinein verpflichtet werden, zusätzliche Qualifikationsnachweise vorzulegen.

  Komplett entfallen sollte die Bestimmung in § 48 Absatz 4a FeV (2. Satz), die es Ländern erlaubt, von Inhabern eines in einem anderen Bundesland ausgestellten Personenbeförderungsscheins nachträglich einen Fachkundenachweis zu verlangen, sobald diese in dem betreffenden Land eine Beschäftigung aufnehmen möchten. Die Regelung kann dazu führen, dass Fahrerinnen und Fahrer gezwungen sind, mehrere gleichartige Nachweise aus verschiedenen Bundesländern zu erwerben, was insb. für Unternehmen mit länderübergreifendem Betrieb eine enorme und unnötige Belastung darstellt.

  Die Nachweisverfahren und der Austausch mit und zwischen den Behörden sollte zudem konsequent digitalisiert und nach dem „Once-Only“-Prinzip in eine gegenseitige Anerkennung von Personenbeförderungserlaubnissen münden.

- **Umschreibung Drittstaatenführerschein im Zusammenhang mit dem Führen von Elektrofahrzeugen bis 4,25t:** Nach § 6 Absatz 3b der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) dürfen Inhaber einer in einem Drittstaat ausgestellten Fahrerlaubnis Elektrofahrzeuge bis 4,25 t führen, wenn ihre Fahrerlaubnis inhaltlich der deutschen Klasse B (oder höher) entspricht und seit mindestens zwei Jahren besteht. Nach Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes in Deutschland, die typischerweise bei der Aufnahme einer Beschäftigung erfolgt, darf die ausländische Fahrerlaubnis noch sechs Monate genutzt werden. Wird anschließend eine deutsche Fahrerlaubnis beantragt, wird bei der Umschreibung von Drittstaaten-Fahrerlaubnissen nach § 31 FeV ausschließlich das Erteilungsdatum der deutschen Fahrerlaubnis eingetragen; das tatsächliche Erteilungsdatum der ausländischen Fahrerlaubnis bleibt unberücksichtigt. Damit gilt die Fahrerlaubnis rechtlich als neu erteilt, und die für § 6 Absatz 3b FeV zweijährige Besitzdauer beginnt erneut zu laufen. Bei EU- bzw. EWR-Fahrerlaubnissen wird demgegenüber aufgrund der Bestandsschutzregelung des § 30 Absatz 4 FeV das ursprüngliche Erteilungsdatum übernommen, sodass die Berechtigung ohne Unterbrechung fortbesteht. Die derzeitige Rechtslage führt dazu, dass Inhaber einer in einem Drittstaat ausgestellten Fahrerlaubnis der Klasse B nach der Umschreibung ihrer Fahrerlaubnis für einen Zeitraum von zwei Jahren nicht für Elektrofahrzeuge bis 4,25 t eingesetzt werden können, obwohl sie häufig über langjährige Fahrpraxis und eine inhaltlich gleichwertige Fahrerlaubnis verfügen. Damit bleibt ein großes Potenzial an -Fahrer*innen ungenutzt.

  Im Rahmen einer Anpassung der Fahrerlaubnis-Verordnung sollte daher geregelt werden, nach der bei der Umschreibung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten gemäß Anlage 11 FeV das ursprüngliche Erteilungsdatum der ausländischen Fahrerlaubnis in die deutsche Fahrerlaubnis übernommen wird. Dadurch würde die bereits erworbene

Besitzdauer der Fahrerlaubnisklasse B erhalten bleiben und die Anwendbarkeit des § 6 Absatz 3b FeV ohne zeitliche Unterbrechung gewährleistet, vergleichbar mit der bestehenden Bestandsschutzregelung für EU- und EWR-Fahrerlaubnisse.

Artikel 4 BRBVO-V: Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

- **Sonderrechte für Fahrzeuge im Bereich des Notfallmanagements der Verkehrsträger**: Die Möglichkeit einer Inanspruchnahme von Sonderrechten gemäß § 35 Abs. 5a StVO sollte auf entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge des Notfallmanagements von Verkehrsinfrastrukturbetreibern wie z.B. Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgeweitet werden.

  Die entsprechende Anpassung der StVO gehört auch zu den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene (BKS). So sind die Fahrzeuge der DB InfraGO AG bereits heute mit blauem Blinklicht gemäß § 52 StVZO und Signalhorn gemäß § 55 StVZO ausgerüstet. Diese Ausrüstung ermöglicht jedoch lediglich die Inanspruchnahme von § 38 StVO.

  Eine Ausweitung der Sonderrechte gemäß §35 Abs. 5a StVO auf das Notfallmanagement bei allen Verkehrsträgern ist anzustreben. Alternativ könnte dies auch durch eine Klarstellung in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO umgesetzt werden.

Artikel 8 BRBVO-V: Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV)

- **Vereinfachung der Inbetriebnahmeverfahren:** Über die vorgesehene Streichung des § 25 und die oben erläuterten Anpassungen in der EPSV zur Stärkung der Rolle der Prüforganisationen hinaus bedarf es zur notwendigen Vereinfachung der Inbetriebnahmeverfahren sowie zum Einsatz digitalisierter und automatisierter Verfahren weiterer Änderungen an der EPSV.

  Hierfür sind Anpassungen zur Plan- und Abnahmeprüfung an § 15 EPSV (persönliche Prüfung) und § 19 EPSV (Verantwortung für eingesetzte Mittel) sinnvoll. So kann ermöglicht werden, das Prüfsachverständige ihre Bewertung auf qualifizierten Sekundärnachweisen z.B. von Herstellern, akkreditierten Prüflabore oder staatlich anerkannte Stellen stützen. In § 19 soll die Möglichkeit geschaffen werden, das Prüfsachverständige rechtssicher die Ergebnisse von qualifizierten Prüftools nutzen. Diese sind teilweise bereits am Markt verfügbar.

  Eine Änderung in §13 EPSV von *„prüft der Prüfsachverständige“* zu *„bewertet der Prüfsachverständige“* würde dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen, wo Projektierungen zunehmend automatisiert erfolgen und automatisierte Messverfahren etabliert sind.

Artikel 9 BRBVO-V: Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

- **Änderung Sachverständigenstrukturen**: Die vorgesehene Änderung bzw. der Wegfall des § 33 Abs. 5 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist kritisch zu sehen, da auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen hieraus erhebliche Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit sowie auf bestehende Instandhaltungsprozesse resultieren würden.

  Durch den Wegfall der genannten Regelung entfiele die bisherige rechtliche Grundlage für die Prüfung überwachungsbedürftiger Anlagen (Ü-Anlagen). Dies hätte zur Folge, dass Fahrzeuge, deren Zulassung auf Basis dieser Ü-Anlagen erfolgt ist, im Rahmen

der Instandhaltung nicht mehr ordnungsgemäß fertiggestellt werden könnten. Die Änderung wird daher seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen kritisch gesehen.

- **Rahmen für automatisiertes und autonomes Fahren:** Die vorliegenden Änderungen der EBO beschränken sich auf organisatorische Aspekte. Es braucht darüber hinaus einen klar definierten regulatorischen Rahmen für automatisiertes und autonomes Fahren. Die EBO sollte automatisierte Fahrfunktionen durch eine Ergänzung eines neuen § 46 EBO rechtssicher ermöglichen, der damit digitale Systeme und Verfahren integriert sowie einen risikobasierten Ansatz für Zulassung und Betrieb etabliert.

Artikel 11 BRBVO-V: Änderung der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung

- **Genehmigungsfiktion:** Die im Entwurf eingeführte Genehmigungsfiktion ist zu begrüßen und sollte zum Anlass genommen werden, vergleichbare Instrumente auch für geeignete standardisierte und risikoarme baurelevante Verkehrsverfahren zu prüfen. Wenn vollständige Unterlagen vorliegen und keine besonderen Sicherheitsrisiken ersichtlich sind, können verbindliche Bearbeitungsfristen, Vollständigkeitsfiktionen oder Genehmigungsfiktionen zu mehr Verfahrenssicherheit beitragen. Ergänzend sollte das Once-Only-Prinzip gestärkt werden: Technische Gutachten, Betriebserlaubnisse, Fahrzeugdaten, Versicherungsnachweise und Unternehmensdaten sollten nur einmal digital hinterlegt und bei fortbestehender Aktualität behördenübergreifend wiederverwendet werden können.

Artikel 12 BRBVO-V: Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

- **Einsatz von „Unbemannten Luftfahrzeugsystemen / Unmanned Aircraft Systems (UAS) über Verkehrsinfrastrukturen:** Beschränkungen und Schutzvorgaben im Luftverkehr tragen zur Sicherheit des Luftverkehrs und zum Schutz sensibler Bereiche wie bspw. der Schutz kritischer Infrastrukturen bei. Es bedarf hierbei jedoch eines ausgewogenen Ansatzes durch eine effiziente, praxistaugliche und digitale Umsetzung, um den Bürokratierückbau im Bereich der unbemannten Luftfahrt voranzutreiben. Nur so kann ein effektiver und wirtschaftlicher Einsatz dieser neuen Technologie für die Schieneninfrastruktur erfolgen, wie z.B. zur Vegetationskontrolle, Vermessungsarbeiten, Sicherheitsmaßnahmen oder die Instandhaltung.

  Gute Ansätze hierzu bestehen bereits. So hat das BMV mit der DB InfraGO Anforderungen veröffentlicht, die den sicheren und eisenbahnverträglichen Einsatz von UAS im geografischen UAS-Gebiet „Bahnanlage“ gewährleisten. Die Vielzahl geografischer Gebiete sowie die restriktiven Zustimmungserfordernisse nach § 21h Abs. 3 LuftVO behindern jedoch weiterhin vor allem bei Linieninfrastrukturen, wie bspw. der Schieneninfrastruktur und auch bei Straßen und Wasserstraßen, die wirtschaftliche Nutzung von Drohnen ganz erheblich.

  Für Einsätze in der „speziellen“ Kategorie sollten daher die Betriebsgenehmigungen der Luftfahrtbehörden alle relevanten Risikoaspekte umfassen, sodass zusätzliche Zustimmungen entfallen und öffentliche Interessen weiterhin geschützt werden. Wo Zustimmungserfordernisse notwendig bleiben, sollte durch bundesweit harmonisierte Leitfäden und klare Zuständigkeiten die administrative Last reduziert werden. Eine Evaluierung und Anpassung der gesetzlichen Vorgaben entsprechend der hierzu bereits bestehenden Regelung § 21h Abs. 5 und 6 LuftVO und einer anschließenden Anpassung der gesetzlichen Vorgaben wäre daher essenziell.

4. Bedarf an weiteren Maßnahmen

- **Vereinfachung der Verfahren zur Inbetriebnahme von Infrastruktur und Fahrzeugen:** Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur gemäß Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) bestehen im Rahmen der bauaufsichtlichen Verfahren besonders folgende Anpassungserfordernisse, geordnet nach eingeschätztem Wirk-Potenzial für die Verwaltungsvereinfachung (Beschleunigung der Planung, Realisierung und Inbetriebnahme von Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen):

  1. **Stichtagsregelung**, bis wann Änderungen des technischen Regelwerks im Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren Berücksichtigung finden (Frozen Standard). In Vorhaben, die bereits ein fortgeschrittenes Entwicklungsstadium (z.B. Planfeststellung oder Plangenehmigung nach § 18 AEG) erreicht haben, sollten keine späteren Änderungen des technischen Regelwerks angewendet werden müssen, es sei denn, sie dienen der Abwehr konkreter Gefahren.

  2. **Überarbeitung der Anlagen 4/5 EIGV** mit dem Ziel, die Anzahl der Genehmigungs- und Anzeigeverfahren und den Aufwand dafür erheblich zu verringern. In diesem Zuge sollte auch die Digitalisierung der erforderlichen Verwaltungsverfahren mit eindeutigen Regelungen und Verpflichtungen weiter vorangetrieben werden.

  3. **Nachweisführung bei nicht-genehmigungspflichtigen Maßnahmen vereinfachen**; hier geht es insbesondere darum, Doppelprüfungen durch europäische und nationale Vorgaben aufzulösen. Die formalen Nachweise der TSI-Konformität durch benannte Stellen sollten für diese Maßnahmen entfallen.

  4. **Verschlankung der Zulassungsverfahren für sicherungs- und elektrotechnische Systeme** im Rahmen der Genehmigung zum Inverkehrbringen /GIuV) nach § 27 sollte die Voraussetzung der Mehrfachanwendung, sowie die 7 Jahres Befristung entfallen. Beide Regelungen verursachen erheblichen prozessualen Aufwand ohne adäquaten sicherheitlichen Mehrwert.

  5. **Begriffsdefinition „Übrige Eisenbahninfrastruktur“** schärfen und damit Widerspruch in aktueller EIGV (§ 2 und Anlage 2) auflösen.

  6. **Nutzung englischsprachiger Dokumente in der Zulassung**: Technische Unterlagen, in Form von technischen Dossiers, Sicherheitsnachweisen, Prüfberichten und Herstellernachweisen sollten zukünftig in englischer Sprache eingereicht werden können. Eine Pflicht zur Übersetzung ins Deutsche sollte lediglich für den Genehmigungsantrag selbst sowie für Anwenderdokumente bestehen bleiben. Dies ermöglicht insbesondere die direkte Nutzung von Prüfkapazitäten aus dem EU – Ausland.

- **Vereinfachung und Digitalisierung des Trassenentgeltsystems**: Der Referentenentwurf adressiert beim Eisenbahnrecht einzelne Punkte (etwa § 12 AEG, § 19 ERegG), lässt aber einen wesentlichen Bürokratietreiber im Schienenverkehr unberührt: das Verfahren zur Festlegung der Trassenentgelte. Die vollkostenbasierte Entgeltbildung nach §§ 24 ff. ERegG erfordert in jeder Netzfahrplanperiode umfangreiche Kalkulationen, externe Tragfähigkeitsgutachten und aufwändige Genehmigungsverfahren bei der Bundesnetzagentur. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger des SPNV binden hierdurch jährlich erhebliche personelle und finanzielle Kapazitäten, ohne dass dieser Aufwand zu einem messbaren Mehrwert für Wettbewerb, Verkehrsverlagerung oder Netzqualität führt. Die Komplexität erzeugt zusätzlich Planungsunsicherheit und eine wachsende Zahl gerichtlicher Auseinandersetzungen, die sich mehrjährig hinziehen, Justiz und Verwal-

tung binden und zu rückwirkenden Entgeltkorrekturen führen. Hier sind ein Systemwechsel und eine konsequente Digitalisierung der Verfahren notwendig, die schnellstmöglich angegangen werden müssen.

- **Anpassung der 38. BImSchV zur Vereinfachung des Antragsprozesses von THG-Quoten:** Der Prozess zur Beantragung von Treibhausgas (THG)-Quoten, der auf § 7 Absatz 2 der 38. BImSchV beruht und für dessen Abwicklung das Umweltbundesamt (UBA) zuständig ist, ist bisher extrem aufwändig. Für jedes E-Fahrzeug muss ein manuell erzeugter Scan der Fahrzeugpapiere erstellt werden. Ein weiteres Problem entsteht durch die häufige Bemängelung der Scanqualität, in Folge derer Anträge abgelehnt werden.

  Das Problem sollte durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften gelöst werden, mit dem nun die Rechtsgrundlage für einen Zugriff auf Daten des Zentralen Fahrzeugregisters im KBA für den Vollzug der 38. BImSchV geschaffen wurde. Das ist nach Auskunft des UBA nicht der Fall, da § 7 Abs. 2 S. 2 der 38. BImSchV auch weiterhin vorsieht, dass die Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweisdokument dient und das UBA sich diese als zuständige Stelle gemäß § 8 Abs. 1 S. 2 der 38. BImSchV vorlegen lassen kann. Grundsätzlich sind die Zulassungsbescheinigungen seitens des Dritten also weiterhin vorzuhalten, solange die 38. BImSchV in dieser Fassung gilt – auch, wenn die Prüfung des UBA über eine Schnittstelle zum KBA effizienter gestaltet wird.

  Folglich muss § 7 Abs. 2 S. 2 der 38. BImSchV entsprechend geändert und an die Rechtslage des StVG angepasst werden.

- **Eigener Regelungsschwerpunkt für baurelevante Verkehrsverfahren:** Aus Sicht der Mobilitätswirtschaft und Baubranche sollten BRBG-V und BRBVO-V um einen zusätzlichen Fokus auf baurelevante Verkehrsverfahren ergänzt werden. Insbesondere sollten Verfahren berücksichtigt werden, die für die Ausführung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen regelmäßig erforderlich sind. Dazu gehören insbesondere:
  - verkehrsrechtliche Anordnungen für Baustellen,
  - Sondernutzungserlaubnisse,
  - Baustellen- und Verkehrsführungsanzeigen,
  - wiederkehrende technische und unternehmensbezogene Nachweise,
  - Abstimmungen zwischen Straßenbaulastträgern, Kommunen, Verkehrsbehörden und ausführenden Unternehmen,
  - digitale Genehmigungs- und Nachweisverfahren.
- **Verbindliches Once-Only-Prinzip für Nachweise:** Aus Sicht der Branche müssen Gesetz und Verordnung noch viel stärker auf das „Once-Only“-Prinzip ausgerichtet werden. Nachweise, die einer öffentlichen Stelle bereits vorliegen, geprüft wurden und weiterhin aktuell sind, sollten nicht wiederholt angefordert werden dürfen. Dies betrifft insbesondere Unternehmensdaten, Eignungsnachweise, Präqualifikationsunter-lagen, technische Nachweise und Bescheinigungen. So hat insbesondere die Bau- und Planungswirtschaft darauf hingewiesen, dass trotz bestehender Präqualifikation identische Eignungsnachweise in nahezu je-dem Vergabeverfahren erneut vorgelegt werden müssen. Der zusätzliche Erkenntnisgewinn ist begrenzt, während der administrative Aufwand erheblich ist. Dies betrifft die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten unmittelbar. Eine ressortübergreifende Anknüpfung oder Prüfpflicht wäre daher sachgerecht.

Das Once-Only-Prinzip sollte dabei nicht auf einzelne Nachweisdokumente beschränkt bleiben, sondern stärker als strukturelles Organisationsprinzip digitaler Verwaltungsverfahren verstanden werden. Bereits geprüfte und weiterhin gültige Unternehmens-, Eignungs- und Verfahrensdaten sollten behördenübergreifend wiederverwendbar sein, soweit dies datenschutz- und vergaberechtlich zulässig ist.

- **Verbindliche Fristen und Genehmigungsfiktionen für standardisierte Fälle:** Es sollte geprüft werden, ob in geeigneten standardisierten Verfahren verbindliche Bearbeitungsfristen und Genehmigungsfiktionen vorgesehen werden können. Dies wäre insbesondere dort sachgerecht, wo sich Sachverhalte wiederholen, Unterlagen vollständig vorliegen und keine besonderen Risiken erkennbar sind. Eine solche Regelung könnte insbesondere bei wiederkehrenden baurelevanten Verkehrs-verfahren erheblich zur Beschleunigung beitragen. Entscheidend wäre, Genehmigungsfiktionen klar auf geeignete Standardfälle zu begrenzen und zugleich die Möglichkeit behördlicher Prüfung in risikorelevanten Fällen zu erhalten.

  Eine stärkere Differenzierung zwischen erstmaligen komplexen Prüfverfahren und wiederkehrenden Standardvorgängen erscheint dabei sachgerecht. Gerade in Fällen unveränderter technischer, betrieblicher oder verkehrlicher Rahmenbedingungen führt die wiederholte vollständige Durchführung identischer Verfahrensschritte häufig zu erheblichem Verwaltungsaufwand, ohne dass hiermit ein entsprechender zusätzlicher Erkenntnisgewinn verbunden ist. Ein stärker risikoorientierter – digital unterstützter - Verfahrensansatz könnte dazu beitragen, Prüfkapazitäten gezielter einzusetzen und zugleich Verfahrenszeiten zu reduzieren

- **Vereinfachung bei Großraum- und Schwertransporten:** Ein wesentlicher Entlastungsbedarf besteht weiterhin bei Verfahren nach § 70 StVZO und § 29 StVO. Für Baumaschinen bspw. liegt vielfach bereits eine Allgemeine Betriebserlaubnis vor, die die grundsätzliche Eignung für den Straßenverkehr bestätigt. Gleichwohl sind regelmäßig zusätzliche Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse erforderlich, die zeitlich befristet sind und wiederholt beantragt werden müssen. Die Bauwirtschaft hat hierzu vorgeschlagen, Genehmigungen zu bündeln, bei unverändertem Fahrzeugzustand zu entfristen oder ein vereinfachtes Anzeigeverfahren vorzusehen. Der Verordnungsentwurf greift diesen Punkt bislang nicht auf.

  Nicht berücksichtigt wird auch die Problematik mehrfacher Ausnahmegenehmigungen für unterschiedliche Fahrzeugbreiten bei identischem Tieflader. In der Praxis kann eine Genehmigung für eine größere Breite nicht automatisch für schmalere Transporte genutzt werden. Dies führt zu zusätzlichen Anträgen, obwohl kein zusätzlicher Sicherheitsgewinn erkennbar ist. Die Bauwirtschaft hat daher eine Genehmigungslogik nach dem Prinzip „größer umfasst kleiner“ vorgeschlagen, etwa durch Genehmigungen für Transporte „bis zu“ einer bestimmten Breite. Eine solche Regelung wäre einfach umsetzbar, verwaltungsentlastend und sicherheitsneutral.

- **Baustellenanordnungen und Sondernutzungen:** Die Referentenentwürfe enthalten keine hinreichenden Regelungen zur Harmonisierung, Digitalisierung und Vereinfachung verkehrsrechtlicher Anordnungen und Sondernutzungen für Baustelleneinrichtungen. Gerade in diesem Bereich bestehen in der Praxis erhebliche Unterschiede zwischen Kommunen und Behörden. Unterschiedliche Formulare, Nachweisanforderungen, Bearbeitungszeiten und Auslegungspraxen führen zu erheblichem administrativem Aufwand. Erforderlich sind bundesweit einheitliche Verwaltungsvorschriften, Standardisierung und Digitalisierung.

Für verkehrsrechtliche Anordnungen bei Baustellen sollten bundesweit einheitliche digitale Mindeststandards entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere:

- einheitliche digitale Antragsformulare,
- verbindliche Unterlagenkataloge,
- verbindliche Bearbeitungsfristen,
- aktualisierte und standardisierte Verkehrszeichen- und Verkehrsführungspläne,
- digitale Kommunikation zwischen Behörde, Auftraggeber und Bauunternehmen,
- Wiederverwendung bereits genehmigter Standardlösungen.

Wichtig ist auch die Bündelung und Parallelisierung von Verfahrensschritten bei Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum wie verkehrsrechtliche Anordnung, Sondernutzung, Aufbruchgenehmigung, Verkehrsführung, Bauzeitenkoordination und gegebenenfalls Transportgenehmigungen. Ein einheitlicher digitaler Verfahrensraum für Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum könnte einen erheblichen Beitrag zum Bürokratierückbau leisten, ohne die materiellen Prüf-maßstäbe zu verändern.

- Weiteres Vereinfachungs- und Beschleunigungspotenzial wird insbesondere in folgenden Maßnahmen gesehen:
- Reduzierung der anzuhörenden Stellen im Antrags- und Genehmigungsverfahren sowie Präklusion verspäteter Einwände beteiligter Stellen.
- Flexibilisierung und Reduzierung von Genehmigungsanträgen durch die Einführung von Fahrzeugclustern für vergleichbare Fahrzeuggruppen.
- Entlastung von Behörden und Unternehmen durch verständliche und übersichtliche Bescheide sowie klar strukturierte verwaltungsinterne Richtlinien.
- Einführung einheitlicher Protokolle für Abfahrtskontrollen, beschränkt auf sicherheits-relevante Prüfungen sowie unter Vermeidung von Doppelkontrollen und Mehrfach-nachweisen.
- Transparente und nachvollziehbare Ausgestaltung der Genehmigungsgebühren durch eine bundeseinheitliche Anwendung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie eine Evaluation der GebOSt.

- **Vereinfachung wiederkehrender Verfahren bei Baumaschinen:** Die Referentenentwürfe sollten um Regelungen ergänzt werden, die wiederkehrende Ausnahme- und Erlaubnisverfahren für Baumaschinen und Baugeräte vereinfachen. Bei unverändertem Fahrzeugzustand und vorhandener Allgemeiner Betriebserlaubnis sollte geprüft werden, ob wiederholte Einzelgenehmigungen weiterhin erforderlich sind. Sachgerecht wären insbesondere:
  - Entfristung bestehender Genehmigungen bei unverändertem Fahrzeugzustand,
  - Bündelung von Verfahren nach § 70 StVZO und § 29 StVO,
  - flotten- oder unternehmensbezogene Genehmigungen,
  - vereinfachte Anzeigeverfahren für wiederkehrende Fälle,
  - digitale Mitführung und Prüfung von Nachweisen.

- **Bürokratieabbau im Bereich Häfen und Schifffahrt:** Über die Referentenentwürfe hinaus werden im Bereich Häfen und Schifffahrt noch weitere Maßnahmen für den Bürokratieabbau gesehen, die in anderen Ressorts verantwortet werden. Dies sind u.a.
    - Klarstellungserfordernis in der Gefahrstoffverordnung für privilegierte Anforderungen an den Gefahrgutumschlag in Seehäfen
    - Definitionserweiterung des Ausnahmetatbestandes für Seehafenumschlaganlagen gemäß Nr. 1 g) in der TA Lärm
    - Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zugunsten des Bestandsschutzes bei Anlagenveränderungen effizienter ausrichten
    - KRITIS-Gesetzgebung beherrschbar fassen, Prüfintervalle verlängern und formale Dokumentation beschränken
    - Ersatzbaustoffverordnung (EBV) praxisgerecht anpassen, bürokratische Erleichterungen für Recyclingbaustoffe schaffen
    - Abwärmekataster praxisnäher gestalten, ambitionierte Schwellenwerte im Energieeffizienzgesetz überarbeiten, Ausnahmetatbestände einführen

(DVF, 04.06.2026)

Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)
Klingelhöferstraße 7
10785 Berlin

info@verkehrsforum.de

Lobbyregisternummer: R000084