Stellungnahme

Stellungnahme zu Referentenentwürfen für ein Bürokratierückbaugesetz Verkehr und eine Bürokratierückbauverordnung Verkehr

BRBV | BRBG

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Stand: 05.06.2026

Vorbemerkung

Der BDI würdigt das Engagement des Bundesministeriums für Verkehr beim Abbau bürokratischer Hürden im Verkehrssektor. Sowohl das Bürokratierückbaugesetz Verkehr als auch die zugehörige Verordnung enthalten eine Reihe sinnvoller und unterstützenswerter Maßnahmen. Gleichwohl besteht weiterhin erheblicher Handlungsbedarf: Weitere maßgeschneiderte Bürokratieabbaugesetze müssen folgen, um spürbare Entlastungen für die Praxis zu erreichen. So sollte der Bürokratierückbau im Verkehrsbereich aus Sicht der Industrie nicht allein auf den Betrieb von Verkehrsträgern und einzelne verwaltungsinterne Verfahren bezogen werden. Verkehrsrechtliche Bürokratie betrifft in erheblichem Umfang auch die praktische Errichtung, Erhaltung und Erneuerung von Verkehrsinfrastruktur. Insbesondere bei Baustellenlogistik, Großraum- und Schwertransporten, verkehrsrechtlichen Anordnungen, Sondernutzungen, wiederkehrenden Nachweisen und digitalen Genehmigungsprozessen bestehen weiterhin erhebliche Vereinfachungspotenziale. Diese Verfahren sollten stärker standardisiert, digitalisiert und auf risikorelevante Sachverhalte konzentriert werden. Zudem ergeben sich in den vorliegenden Entwürfen konkrete Nachbesserungsbedarfe, die im weiteren Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden sollten.

Bürokratierückbaugesetz Verkehr (BRBG)

Artikel 1 (Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches): Der Gesetzentwurf sieht neben dem zu begrüßendem 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 Länder. Hieraus würde die Erfordernis der physischen 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. Der Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht sollte daher im Sinne des Formulierungsvorschlags des Bundesrates in seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Infrastrukturzukunftsgesetz (Drs. 780/27) umgesetzt werden.

Artikel 4 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes): Der in § 21 Abs. 5 vorgesehene Entfall der Betriebspflicht im nationalen Personenfernverkehr ist aus Sicht der Industrie sachgerecht. Der Fernbusmarkt ist

wettbewerblich organisiert; ein Genehmigungsschutz Dritter, dem eine Betriebspflicht als Korrektiv dienen müsste, besteht nicht. Die Streichung beseitigt eine bürokratische Auflage, die wirtschaftliche Steuerungsentscheidungen unnötig verzögert und administrativen Aufwand bei Behörden und Unternehmen bindet, ohne einen entsprechenden Schutzgewinn zu erzeugen. Zugleich bleibt die Reform an einer entscheidenden Stelle unvollständig: Der Entwurf lässt die Wechselwirkung mit der VO (EG) 1073/2009 offen. Für grenzüberschreitende Linien gilt unverändert die unionsrechtliche Betriebspflicht einschließlich der dreimonatigen Kündigungsfrist nach Art. 10. Da ein wesentlicher Teil des deutschen Fernbusnetzes grenzüberschreitend verkehrt, läuft die Neuregelung für einen erheblichen Teil des Marktes faktisch ins Leere und führt zu einer Ungleichbehandlung von rein nationalen und grenzüberschreitenden Linien. Die Bundesregierung sollte sich daher auf EU-Ebene aktiv für eine Anpassung der VO 1073/2009 einsetzen, um das Reformziel auch grenzüberschreitend rechtssicher zu verwirklichen. Parallel sollte geprüft werden, ob sich Deutschland der Auslegungspraxis anderer Mitgliedstaaten anschließen kann, die Art. 10 und 11 VO 1073/2009 nicht als zwingende direkte Betriebspflicht für grenzüberschreitende Linien verstehen (etwa Niederlande). Auf diesem Weg ließe sich eine kohärente Rechtslage für nationale und grenzüberschreitende Linien herstellen, ohne den Abschluss einer EU-Reform abwarten zu müssen.

Die Streichung der Verlängerungsmöglichkeit bis zur Genehmigungsfiktion verkürzt die effektiven Verfahrenslaufzeiten im Fernbus und ist ebenfalls ausdrücklich zu begrüßen. Aus Sicht der Industrie sollte der Reformschritt jedoch konsequent zu Ende gedacht und das Genehmigungsverfahren für den Linienfernverkehr vollständig auf ein Anzeigeverfahren umgestellt werden. Die materiellen Voraussetzungen liegen vor: Die Versagungsgründe nach § 13 Abs. 2 PBefG greifen im Fernbus systematisch nicht, ein Konkurrenzschutz besteht nicht, die Anhörungspflichten nach § 14 Abs. 5 PBefG sind im Fernbuskontext ohne materiellen Gehalt. Das Genehmigungsverfahren entspricht damit rechtlich und praktisch bereits einem Anzeigeverfahren, wird aber weiterhin als formelles Genehmigungsverfahren mit entsprechendem Verwaltungsaufwand abgewickelt. Die Genehmigungsurkunde kann durch ein behördliches Bestätigungsdokument im Anzeigeverfahren ersetzt werden, das die gleiche Rechtssicherheit bietet. Eine Umstellung würde den Verwaltungsaufwand auf beiden Seiten erheblich reduzieren, die Verfahrensbeschleunigung dauerhaft sichern und sich nahtlos in den vom Entwurf bereits eingeschlagenen Weg der elektronischen Verfahrensführung einfügen.

Artikel 9 (Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes): Die vorgesehene Ergänzung des § 3 BSWAG, wonach der volkswirtschaftliche Nutzen von Elektrifizierungsmaßnahmen aus Klimaschutzgründen gesetzlich unterstellt wird, ist aus Sicht der Industrie ausdrücklich zu begrüßen. Dies setzt ein klares Signal für die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs und wird die Umsetzung entsprechender Projekte deutlich beschleunigen. Gleichzeitig besteht weiterer Anpassungsbedarf. So ist für eine effiziente und zielgerichtete Mittelverwendung entscheidend, Elektrifizierungsmaßnahmen weiterhin in einen konsistenten Bewertungs- und Priorisierungsrahmen einzubetten, der insbesondere Netz-, Resilienz- und Systemwirkungen angemessen abbildet und die Priorisierung von Projekten transparent und nachvollziehbar gestaltet. Darüber hinaus und auch zur Steigerung von Netzresilienzen sollte die Regelung auch auf den Aus- und Neubau der Infrastruktur für den SPNV ausgeweitet sowie technologieoffen ausgestaltet werden, um alternative Antriebslösungen und innovative Ladetechnologien für diese zu berücksichtigen.

Artikel 14 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes): Die gegenwärtige Praxis der Veröffentlichung flugbetrieblicher Empfehlungen mittels Notices to Air Missions (NOTAM) durch das BMV gemäß § 26a LuftVG erlaubt keine ausreichend flexiblen und schnellen Reaktionen auf die dynamische Sicherheitslage in vielen Weltregionen und benachteiligt deutsche Luftfahrtunternehmen im europäischen und internationalen Wettbewerb. Vor diesem Hintergrund sollte das derzeitige Regime grundlegend neu bewertet und § 26a LuftVG aufgehoben werden. Ziel muss sein, dass differenzierte und an die spezifische Gefährdungslage angepasste Maßnahmen an die Stelle pauschaler Luftraumsperrungen treten. Diesen sollte eine gemeinsame Lagebewertung von Experten aus Behörden und Luftverkehrswirtschaft vorausgehen, wobei die operative Verantwortung weiterhin beim jeweiligen Luftfahrtunternehmen verbleibt. Als praktikabler Übergangsansatz könnte eine Öffnungsklausel implementiert werden, wonach in NOTAM ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt wird, auf Grundlage eines unternehmensspezifischen Risk Assessments zu operieren.

Artikel 15 (Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes): Die Neuregelung der Vorgaben für Gelegenheitsverkehre in § 22 LuftVG kann Bürokratie bei Charterflügen durch den Verzicht auf eine Genehmigung abbauen, darf aber nicht dazu führen, dass geltende Regeln und Beschränkungen für Linienverkehre durch deren Umwidmung in Gelegenheitsverkehre umgangen werden können. Die Umstellung einer Antrags- und

Genehmigungserfordernis zu einer reinen Anzeigepflicht sollte daher auf Fälle von maximal drei Einzelcharterflugereignissen begrenzt werden. Darüber hinaus darf die Novellierung keine neuen Anzeigepflichten für deutsche Airlines generieren, die neuen Aufwänden und Kosten resultieren. Das etablierte, sogenannte Non-Objection-Verfahren darf durch die Umstellung von einer Genehmigungs- auf eine Anzeigepflicht nicht entfallen und sollte weiterhin Anwendung finden.

Weitere Anmerkungen

Über den Entwurf hinaus sollte noch geprüft werden, baurelevante Verkehrsverfahren stärker in den Regelungsansatz einzubeziehen. Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten entstehen Verzögerungen häufig durch parallel laufende Nachweis-, Anzeige-, Genehmigungs- und Abstimmungsverfahren unterschiedlicher Behörden und Verwaltungsebenen. Dies betrifft insbesondere verkehrsrechtliche Anordnungen für Baustellen, Sondernutzungserlaubnisse, Baustellen- und Verkehrsführungsanzeigen sowie wiederkehrende technische und unternehmensbezogene Nachweise. Ein verbindlicherer Ansatz zur Standardisierung, Digitalisierung und Bündelung dieser Verfahren könnte sowohl Unternehmen als auch Verwaltung spürbar entlasten.

Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV)

Artikel 1 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung): Vor dem Hintergrund des strukturellen Fahrermangels sollte die Fahrerlaubnis-Verordnung in Bezug auf § 6 Absatz 3b weiter angepasst werden, mit dem Ziel, einen flexiblen Einsatz von qualifizierten und erfahrenen Fahrerinnen und Fahrern zu ermöglichen. Denn mit der zunehmenden Elektrifizierung der Zustell- und Logistikflotten wächst auch der Bedarf, Fahrpersonal flexibel für Fahrzeuge bis 4,25 t einzusetzen. Große Teile des insgesamt eingesetzten Fahrpersonals verfügen jedoch über B-Führerscheine aus Drittstaaten, bei deren Umschreibung das ursprüngliche Ausstellungsdatum derzeit nicht berücksichtigt wird. Dadurch beginnt die notwendige Besitzdauer neu, sodass vorhandenes Personal nicht unmittelbar für einen Teil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge eingesetzt werden kann. Daher sollte bei der Umschreibung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten gemäß Anlage 11 FeV generell das ursprüngliche Erteilungsdatum der ausländischen Fahrerlaubnis in die deutsche Fahrerlaubnis übernommen werden, um den Einsatz eben jenes qualifizierten Fahrpersonals ohne Unterbrechung zu ermöglichen.

Artikel 3 (Änderung der Verordnung über Ausnahmen von Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge): Die vorgesehenen Erleichterungen für überlange Fahrzeugkombinationen sind aus Sicht der Industrie zu begrüßen. Die Möglichkeit, Nachweise und Bescheinigungen künftig digital mitzuführen sowie der Wegfall einzelner Beglaubigungspflichten tragen dazu bei, Transportabläufe im Bereich überlanger Fahrzeugkombinationen effizienter und digitaler zu gestalten.

Artikel 4 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung): Die Beschränkung des Feiertagsfahrverbots nach § 30 Abs. 4 StVO auf bundeseinheitliche Feiertage ist positiv zu bewerten. Die bislang bestehenden, je nach Bundesland unterschiedlichen Regelungen führen in der Praxis zu erheblichen Ineffizienzen in der Transport- und Logistikplanung. Durch den Wegfall der nicht bundeseinheitlichen Feiertage werden Stillstände reduziert, kurzfristige Umdispositionen vermieden und damit die Verlässlichkeit logistischer Abläufe deutlich verbessert. Zugleich sinkt der administrative Aufwand für Unternehmen und die Verwaltung, da weniger Ausnahmegenehmigungen erforderlich sind. Die Harmonisierung stärkt damit die Funktionsfähigkeit bundesweiter Lieferketten, die Anbindung Deutschlands an internationale Märkte über den Luft- und Seeverkehr und reduziert bestehende Wettbewerbsverzerrungen. Wünschenswert wäre überdies eine generelle Ausnahme des Sonntagsfahrverbots für Luftfrachtfeederverkehre und die Belieferung von Flughafen-Infrastruktur, die auch an Sonn- und Feiertagen in Betrieb ist. Aufgrund mangelnder Verfügbarkeit von Lagerflächen an Flughäfen werden einige Standorte auch sonntags beliefert. Aktuell muss hierfür der jeweilige Logistikpartner für diese Belieferung eine Sondergenehmigung bei den zuständigen lokalen Behörden beantragen. Die Belieferung an einigen Standorten kann nur durch Spezialfahrzeuge (>7,5 t) erfolgen, da die baulichen Gegebenheiten am Standort sehr spezifisch sind (Breite der Fahrtwege, Höhe der Laderampen).

Über den Wegfall der bundesuneinheitlichen Feiertagsfahrverbote hinaus bestehen im straßenverkehrsrechtlichen Bereich weitere erhebliche Entlastungspotenziale. Dies betrifft insbesondere wiederkehrende Ausnahme- und Erlaubnisverfahren für Baumaschinen, Baugeräte sowie Großraum- und Schwertransporte. In der Praxis liegen für Baumaschinen vielfach bereits Allgemeine Betriebserlaubnisse vor, gleichwohl sind zusätzlich Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO sowie Erlaubnisse nach § 29 StVO erforderlich, die zeitlich befristet sind und regelmäßig erneut beantragt werden

müssen. Dies führt zu Doppelprüfungen und erheblichem Verwaltungsaufwand, obwohl sich am Fahrzeugzustand häufig nichts ändert. Für wiederkehrende Standardfälle mit gleichem Fahrzeugtyp und gleicher Beladung sollten daher Entfristungen, gebündelte Verfahren oder vereinfachte Anzeigeverfahren geprüft werden. Zudem sollte bei Maß- und Breitenkonstellationen eine praxistaugliche Genehmigungslogik nach dem Grundsatz „größer umfasst kleiner“ eingeführt werden. Eine Genehmigung für Transporte bis zu einer bestimmten Maximalbreite sollte auch Transporte mit geringeren Abmessungen erfassen. Dies würde Mehrfachanträge vermeiden, ohne Sicherheitsstandards abzusenken oder die Prüfbarkeit zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus sollten verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO sowie Sondernutzungsverfahren für Baustelleneinrichtungen stärker standardisiert und digitalisiert werden. Unterschiedliche Formulare, abweichende Unterlagenanforderungen, heterogene Bearbeitungsprozesse und uneinheitliche digitale Systeme führen insbesondere bei länder- und kommunalübergreifenden Infrastrukturmaßnahmen zu erheblichem zusätzlichem Abstimmungsaufwand. Einheitliche digitale Mindeststandards, verbindliche Unterlagenkataloge, klare Bearbeitungsfristen und die Wiederverwendung bereits genehmigter Standardlösungen könnten hier zu einer erheblichen Entlastung von Unternehmen und Verwaltung beitragen.

Durch Änderung der StVO sollte außerdem die Möglichkeit einer Inanspruchnahme von Sonderrechten gemäß § 35 Abs. 5a StVO auf die Fahrzeuge des Notfallmanagements von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgeweitet werden. Die Unternehmen sind gesetzlich verpflichtet, an den Maßnahmen der so genannten nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr mitzuwirken. Dieses betrifft häufig die Notwendigkeit zur Erdung der Oberleitung. Durch Änderung von § 35 StVO würde die Zahl der Ereignisse reduziert, in denen das Notfallmanagement erst nach den anderen Hilfsorganisationen eintrifft. Damit können Menschenrettungen früher folgen und die Risiken bei Erdungen werden reduziert.

Artikel 8 (Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung): Aus Sicht der Industrie besteht weiterer Anpassungsbedarf, um Inbetriebnahmeverfahren spürbar zu vereinfachen und den technologischen Fortschritt besser im Regulierungsrahmen abzubilden. So sollten sich insbesondere Prüfprozesse stärker auf bereits vorhandene und qualifizierte Nachweise etwa von Herstellern, Prüflaboren oder sonstigen staatlich anerkannten Stellen stützen können und der Einsatz digitaler Prüftools bzw. deren Ergebnissen rechtssicher ermöglicht werden. Zugleich sollte die Rolle der

Prüfsachverständigen gemäß §13 EPSV stärker als bewertende Instanz ausgestaltet werden, um dem zunehmenden Einsatz automatisierter Messverfahren Rechnung zu tragen.

Artikel 9 (Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung): Die vorgesehene Streichung des § 33 Abs. 5 der EBO ist aus Sicht der Industrie kritisch zu bewerten, da die bestehende Grundlage für die Prüfung überwachungsbedürftiger Anlagen im Eisenbahnbereich entfallen würde und dadurch unmittelbare Auswirkungen auf Fahrzeugverfügbarkeit und bestehende Instandhaltungsprozesse zu erwarten sind. Insbesondere bei sicherheitsrelevanten Anlagen wie sie in allen Triebfahrzeugen vorhanden sind (Druckbehältern für Bremsanlagen, Batterie- oder Tankanlagen) würde dies zu erheblichen praktischen Unsicherheiten führen. Die bisher bewährte Praxis, Prüfungen durch vorhandene Sachverständige direkt in den Werken durchzuführen, würde aufgrund der mangelnden Kapazitäten am Markt faktisch entfallen, ohne dass alternative Strukturen kurzfristig in gleicher Qualität und Verfügbarkeit bereitstehen. Der Aufbau eigenständiger Prüforganisationen würde zudem enorme zusätzliche organisatorische Aufwände, längere Durchlaufzeiten bzw. Verzögerungen und auch zu häufigeren Fahrzeugprüfungen führen. Er würde damit sowohl unmittelbar erhebliche Mehrkosten verursachen, wie auch die Fahrzeugverfügbarkeiten reduzieren. Vor diesem Hintergrund sollte an der bestehenden Regelung festgehalten, solange keine praxistaugliche Übergangs- und Ersatzlösung vorgesehen wird, die die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems gewährleistet. Zudem sollte die EBO automatisierte Fahrfunktionen durch eine Ergänzung eines neuen § 46 rechtssicher ermöglichen und digitale Systeme und Verfahren integrieren sowie einen ausgewogenen Ansatz für Zulassung und Betrieb etablieren.

Artikel 11 (Änderung der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung)

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 13 (Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal): Die in den §§ 104, 105 LuftPersV vorgesehene Abschaffung der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL) der Klasse 4 streicht eine nationale Mehranforderung, ohne Einschränkungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu verursachen. Entsprechend begrüßt der BDI diese Maßnahme.

Artikel 16 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung): Der neue § 17a LuftVO sollte keine starren Anforderungen für den Umgang mit Gefahrengebieten vorgeben, sondern Freiheiten für den Umgang mit Situationen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Gegebenheiten schaffen. Wir schlagen daher folgende Änderung vor: *Beim Überfliegen oder in der Nähe von Gefahrengebieten sind für die in § 1a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes genannte Luftfahrzeuge auch außerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland eine Risikobewertung durchzuführen und [– sofern erforderlich –] geeignete Maßnahmen zur Risikosenkung zu ergreifen, um einen sicheren Flug zu gewährleisten.*

Die restriktiven Zustimmungserfordernisse nach § 21h Abs. 3 LuftVO behindern vor allem bei Linieninfrastrukturen, wie z.B. der Schieneninfrastruktur, die wirtschaftliche Nutzung von Drohnen ganz erheblich, u.a. mit Blick auf Vegetationskontrolle, Vermessungsarbeiten, Sicherheitsmaßnahmen oder die Instandhaltung. Eine Evaluierung dieser Zustimmungserfordernisse entsprechend der Regelung § 21h Abs. 5 und 6 LuftVO wäre daher zu begrüßen.

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Lobbyregisternummer
R000534

Hausanschrift
Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift
11053 Berlin

Internet
www.bdi.eu

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund acht Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

Ansprechpartner

Raffael Kalvelage
Referent Mobilität und Logistik
Telefon: +49 30 20281528
r.kalvelage@bdi.eu

Marco Kutscher
Referent Mobilität und Logistik
Telefon: +49 30 20281751
m.kutscher@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 2309