Bundesverband der
Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.

Präsident
Sören Hartmann

Präsidiumsmitglieder
Thomas Bösl
Anke Budde
Felix Eichhorn
Benedikt Esser
Johannes Ganser
Torsten Haase
Nils Hartgen
Petra Hedorfer
Otto Lindner
Mark Tantz

Stellvertretender Präsident und Schatzmeister
Guido Zöllick

Stellvertretende Präsidenten
Albin Loidl
Johannes Walter

Generalsekretär
Sven Liebert

BTW e. V. * Am Weidendamm 1A * 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
Projektgruppe Staatsmodernisierung und Bürokratierückbau

- ausschließlich per E-Mail -

Berlin, 5. Juni 2026

Stellungnahme zu den Referentenentwürfen zum Entwurf eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr (BRBG Verkehr) und zum Entwurf einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV Verkehr)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. und seiner Mitglieder bedanken wir uns für die Möglichkeit, zu den Referentenentwürfen eines Bürokratierückbaugesetzes Verkehr (BRBG Verkehr) und einer Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV Verkehr) Stellung nehmen zu dürfen und kommen dieser Einladung sehr gerne nach.

Einordnung

Der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) begrüßt ausdrücklich die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, mit dem vorliegenden Gesetzes- und Verordnungspaket einen umfassenden **Bürokratierückbau im Verkehrssektor** voranzutreiben. Die Zielsetzung, **Verwaltungsverfahren zu vereinfachen, nationale Doppelregelungen zu beseitigen und regulatorisches „Gold Plating" konsequent zurückzuführen**, ist aus Sicht der Tourismuswirtschaft richtig und dringend erforderlich.

Das Vorhaben adressiert zutreffend strukturelle Schwächen des bestehenden Verkehrsrechts. Die in den Entwürfen benannten Problemlagen – insbesondere die **über Jahre gewachsene hohe Regelungsdichte, fragmentierte Zuständigkeiten und veraltete analoge Verfahrenslogiken** – sind aus Sicht der Tourismuswirtschaft unmittelbar spürbar.

Für die Tourismuswirtschaft kommt einem funktionierenden, effizienten Verkehrssektor eine zentrale Rolle zu. Als Querschnittsbranche ist sie in besonderer Weise darauf angewiesen, dass Verkehrsangebote, ob im Luftverkehr, auf der Schiene, auf der Straße und im maritimen Bereich, **verlässlich, planbar und wettbewerbsfähig** erbracht werden können. Bürokratische Belastungen wirken sich hier unmittelbar auf Kostenstrukturen, Angebotsvielfalt und internationale Wettbewerbsfähigkeit aus.

Bundesverband der Deutschen
Tourismuswirtschaft e. V. (BTW)
Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

Telefon 030 / 72 62 54-0
Telefax 030 / 72 62 54-44
www.btw.de
info@btw.de

Positiv hervorzuheben ist daher, dass die Entwürfe:

- die **Digitalisierung von Verfahren und Dokumentationen** vorantreiben,
- auf eine **Reduktion von Genehmigungs- und Berichtspflichten** abzielen,
- und ausdrücklich den Abbau nationaler Sonderregelungen zugunsten einer **engeren Orientierung am EU-Recht** verfolgen.

Gleichwohl wird aus Sicht der Praxis deutlich, dass gerade in besonders relevanten Bereichen – insbesondere im Luftverkehr – **die strukturellen Ursachen bürokratischer Belastung noch nicht ausreichend adressiert werden**. Hier besteht ein weiterer Nachsteuerungsbedarf.

Anmerkungen zum Referentenentwurf Bürokratierückbaugesetz Verkehr (BRBG Verkehr)

Artikel 1 – Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 305a Nr. 1 BGB)

Die vorgesehene Streichung der erleichterten Einbeziehung von Eisenbahntarifen in Beförderungsverträge steht im Widerspruch zum Ziel des Bürokratierückbaus. Zwar wird parallel die Tarifgenehmigungspflicht abgeschafft, jedoch führt die geplante Änderung im BGB dazu, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig **erheblich höhere Anforderungen an die Einbeziehung ihrer Tarif- und Beförderungsbedingungen erfüllen müssten**.

In der Praxis würde dies zu einem **massiven organisatorischen und finanziellen Mehraufwand** führen. Die umfassenden Tarifwerke umfassen regelmäßig eine Vielzahl von Dokumenten, die kontinuierlich aktualisiert werden. Eine vollständige Vorhaltung und nachweisbare Einbeziehung in sämtlichen Vertriebskanälen – insbesondere im Automatengeschäft, im Bordverkauf oder bei kleinen Vertriebspartnern – ist praktisch kaum umsetzbar.

Dies hätte nicht nur Auswirkungen auf die Unternehmen, sondern auch auf die Fahrgäste, da insbesondere kleinere Vertriebskanäle entfallen könnten und sich der Zugang zu Verkehrsangeboten verschlechtert.

Vor diesem Hintergrund spricht sich der BTW dafür aus, die bestehende Regelung in angepasster Form beizubehalten und klarzustellen, dass die erleichterte Einbeziehung von Tarifen weiterhin möglich ist, **sofern diese ordnungsgemäß veröffentlicht sind**. Dies trägt den Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs als Massengeschäft Rechnung und gewährleistet gleichzeitig Rechtssicherheit.

Artikel 6 – Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

Die vorgesehenen Änderungen im AEG enthalten grundsätzlich begrüßenswerte Ansätze zur Entlastung der Unternehmen, insbesondere durch den Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht. Diese Maßnahme kann dazu beitragen, Verfahren zu beschleunigen und die Eigenverantwortung der Unternehmen zu stärken.

Gleichzeitig ist entscheidend, dass die damit verbundenen Änderungen nicht durch neue Anforderungen im Zivilrecht konterkariert werden. Eine isolierte Betrachtung der einzelnen Regelungen würde hier zu einem **gegenteiligen Effekt führen und faktisch neuen Bürokratieaufwand schaffen**.

Im Bereich der Fahrgastinformationen wird die flexiblere Ausgestaltung ausdrücklich begrüßt. Aus Sicht der Praxis sollte jedoch ausdrücklich klargestellt werden, dass neben papiergebundenen und stationären elektronischen Systemen auch **digitale Zugangsmöglichkeiten wie QR-Codes oder mobile Endgeräte** genutzt

werden können. Diese ermöglichen es, Fahrplaninformationen effizient bereitzustellen, gleichzeitig Kosten zu reduzieren und den Kunden Zugang zu **aktuellen Echtzeitinformationen** zu verschaffen.

Artikel 11 und 12 – Maritime Verwaltung

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Vereinfachung und Zentralisierung der maritimen Verwaltung werden ausdrücklich unterstützt. Insbesondere die Bündelung von Zuständigkeiten beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann dazu beitragen, Verfahren zu beschleunigen und bestehende Doppelstrukturen abzubauen.

Vor diesem Hintergrund sollte der Bürokratierückbau im maritimen Bereich konsequent weitergedacht werden. Ein wesentlicher Hebel liegt in der **weitergehenden Digitalisierung von Verwaltungsverfahren**, insbesondere bei der Ausstellung von Seeleuteausweisen. Eine digitale Antragstellung sowie perspektivisch ein digitaler Seeleuteausweis würden bestehende Medienbrüche beseitigen, Bearbeitungszeiten verkürzen und den administrativen Aufwand sowohl für Unternehmen als auch für die Verwaltung deutlich reduzieren.

Artikel 14 – Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Die geplanten Änderungen, insbesondere in Bezug auf § 26a Absatz 4 LuftVG, führen aus Sicht der Praxis zu **keiner substanziellen Entlastung**. Sie bleiben im Wesentlichen formaler Natur und verändern die tatsächlichen Abläufe im Flugbetrieb nur marginal.

Darüber hinaus besteht im Bereich der flugbetrieblichen Risikobewertung ein grundlegender Reformbedarf. Die derzeitige Praxis der Veröffentlichung von Empfehlungen über NOTAM wird von der Branche als **nicht mehr zeitgemäß** bewertet. Die Verfahren sind zu pauschal, reagieren nicht ausreichend schnell auf dynamische Sicherheitslagen und entfalten in der Praxis häufig die Wirkung faktischer Verbote.

Besonders problematisch ist, dass dadurch **Wettbewerbsnachteile für deutsche Luftfahrtunternehmen entstehen**, da diese faktisch strengeren regulatorischen Einschränkungen unterliegen als ausländische Anbieter.

Aus Sicht der Tourismuswirtschaft ist daher eine grundlegende Weiterentwicklung des Systems erforderlich. Dazu gehört insbesondere die Möglichkeit, auf Grundlage fundierter unternehmensspezifischer Risikobewertungen flexibel zu operieren. Ergänzend sollte ein strukturierter und kontinuierlicher Austausch zwischen Behörden und Unternehmen etabliert werden, um Sicherheitsaspekte und betriebliche Anforderungen besser in Einklang zu bringen.

Artikel 15 – Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Gelegenheitsverkehr)

Der vorgesehene Übergang von einer Genehmigungs- zu einer Anzeigepflicht im Gelegenheitsverkehr ist nur in eng begrenzten Fällen sinnvoll. Während eine Vereinfachung bei einzelnen Charterflügen grundsätzlich begrüßt werden kann, bestehen bei umfangreicheren Verkehren erhebliche Bedenken.

Insbesondere besteht das Risiko, dass bestehende Regelungen für Linienverkehre durch eine Umwidmung in Gelegenheitsverkehr umgangen werden. Gleichzeitig könnten die vorgesehenen kurzen Reaktionsfristen für Behörden dazu führen, dass eine effektive Kontrolle kaum mehr möglich ist.

Hinzu kommt, dass im Entwurf auch **neue Anzeigeverpflichtungen für deutsche Luftfahrtunternehmen vorgesehen sind**, die bislang nicht bestanden haben und somit im Ergebnis keinen Bürokratieabbau, sondern zusätzlichen Aufwand darstellen würden.

Vor diesem Hintergrund bedarf es einer differenzierten Ausgestaltung. Eine Anzeigepflicht sollte auf klar definierte Einzelfälle beschränkt bleiben, während für umfangreichere oder längerfristige Verkehre weiterhin eine Genehmigung erforderlich sein sollte. Ergänzend ist eine klare Definition des Gelegenheitsverkehrs erforderlich, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.

Anmerkungen zum Referentenentwurf Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV Verkehr)

Artikel 1 – Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 48 FeV)

Der Verzicht auf die Einführung eines bundeseinheitlichen Fachkundenachweises wird ausdrücklich begrüßt, da er einen wichtigen Beitrag zur **Fachkräftesicherung** leisten kann. Gleichzeitig ist jedoch kritisch zu bewerten, dass den Ländern die Möglichkeit eingeräumt wird, eigene Regelungen zu treffen.

Dies birgt die Gefahr eines **regulatorischen Flickenteppichs**, der insbesondere für bundesweit tätige Unternehmen erhebliche praktische Probleme mit sich bringen würde. Fahrerinnen und Fahrer könnten gezwungen sein, mehrere gleichartige Nachweise zu erwerben, was zu zusätzlichem bürokratischen Aufwand und Einschränkungen der beruflichen Mobilität führen würde.

Vor diesem Hintergrund sollte klargestellt werden, dass ein Fachkundenachweis – sofern eingeführt – ausschließlich bei der Ersterteilung verlangt werden darf und nicht nachträglich bei einem Wechsel des Einsatzortes.

Artikel 4 – Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Die Vereinheitlichung der Lkw-Fahrverbote an bislang bundesuneinheitlichen Feiertagen wird ausdrücklich begrüßt. Diese Maßnahme stellt ein **konkretes und wirksames Beispiel für gelungenen Bürokratierückbau** dar und verbessert insbesondere die Planbarkeit logistischer Prozesse.

Darüber hinaus sollte im Zuge der Änderungen auch die Situation des Notfallmanagements im Eisenbahnbereich berücksichtigt werden. Derzeit können Fahrzeuge des Notfallmanagements trotz ihrer sicherheitskritischen Funktion keine ausreichenden Sonderrechte im Straßenverkehr in Anspruch nehmen. Dies führt in der Praxis dazu, dass notwendige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr – etwa die Sicherung von Oberleitungen – verzögert werden.

Da diese Maßnahmen eine Voraussetzung dafür sind, dass Rettungskräfte überhaupt tätig werden können, ist eine schnelle Anfahrt zwingend erforderlich. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, die entsprechenden Fahrzeuge ausdrücklich in den Anwendungsbereich der Sonderrechte nach § 35 StVO einzubeziehen oder zumindest eine Klarstellung in der Verwaltungsvorschrift vorzunehmen. Dies würde zu **erheblichen Verbesserungen bei der Gefahrenabwehr und der Stabilität der Verkehrsinfrastruktur** führen.

Artikel 8 und 9 – Eisenbahnrecht (EPSV und EBO)

Während einzelne Anpassungen zur Vereinfachung grundsätzlich zu begrüßen sind, werden insbesondere die Änderungen in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung kritisch bewertet. Die vorgesehenen Anpassungen führen voraussichtlich zu erheblichen Mehrkosten, organisatorischen Umstellungen und Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit.

Zudem bestehen Zweifel, ob die erforderlichen Kapazitäten externer Prüfstellen überhaupt vorhanden sind. Insgesamt wird die Regelung daher als **nicht praxistauglich** bewertet und sollte überarbeitet werden.

Artikel 13 und 14 – Luftverkehr

Die Abschaffung der Erlaubnis für Prüfer bestimmter Klassen stellt einen **sinnvollen Abbau überflüssiger Anforderungen** dar und wird begrüßt. Ebenso wird die Einführung eines Effizienzprinzips in der Flugsicherung positiv bewertet, da sie betriebliche Abläufe verbessert und ökologische Aspekte berücksichtigt.

Artikel 16 – Luftverkehrs-Ordnung (§ 17a Risikobewertung)

Die Einführung einer Pflicht zur Durchführung von Risikobewertungen wird grundsätzlich unterstützt. Entscheidend ist jedoch, dass diese Regelung ausreichend flexibel ausgestaltet wird und den Unternehmen **Spielraum für situationsgerechte Entscheidungen** lässt. Starre Vorgaben würden dem Ziel eines modernen, risikobasierten Systems widersprechen.

Ergänzende Hinweise und Schlussbemerkung

Über die konkreten Regelungen der Entwürfe hinaus regen wir an, den Bürokratierückbau weiter zu vertiefen. Dazu gehört insbesondere die konsequente Digitalisierung im maritimen Bereich sowie eine klarere und international anschlussfähige Definition des Gelegenheitsverkehrs im Luftverkehr.

Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass bewährte Verfahren weiterhin erhalten bleiben und nicht unbeabsichtigt eingeschränkt werden.

Der BTW unterstützt das Ziel des Bürokratierückbaus ausdrücklich. Die vorliegenden Entwürfe setzen wichtige Impulse, bedürfen jedoch in einzelnen zentralen Punkten weiterer Nachschärfung, um ihre Wirkung in der Praxis voll entfalten zu können.

Der BTW und seine Mitglieder stehen dem Bundesministerium für Verkehr gerne für einen vertieften Austausch zur Verfügung, um gemeinsam **praxistaugliche und wettbewerbsfähige Lösungen** weiterzuentwickeln und die Belange der Tourismuswirtschaft in den weiteren Gesetzgebungsprozess einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Sören Hartmann	Sven Liebert
Präsident	Generalsekretär