Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände □ Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
PG StM-Br

Per E-Mail: entlastung-verkehr@bmv.bund.de

05.06.2026

Aktenzeichen
66.05.00 D (DST)
III/840-10-01 (DLT)
IV/723 (DStGB)

Stellungnahme zu den Referentenentwürfen für ein Bürokratierückbaugesetz Verkehr (BRBG Verkehr) und für eine Bürokratierückbauverordnung Verkehr (BRBV Verkehr)

Für die Übersendung der Referentenentwürfe und die Gelegenheit der Stellungnahme danken wir. Das Ziel des BMV, Bürokratie im Verkehrsbereich abzubauen und digitale Verfahren stärker zu ermöglichen, wird von uns ausdrücklich unterstützt und begrüßt. Die vorgesehenen Änderungen greifen zahlreiche Punkte auf, die von kommunaler Seite seit längerem als übermäßig formalistisch, doppelt geregelt oder nicht mehr zeitgemäß bewertet werden. Insbesondere die stärkere Digitalisierung von Verfahren, der Abbau analoger Schriftformerfordernisse sowie die Vermeidung von Doppelstrukturen können grundsätzlich zu einer Entlastung der Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen beitragen.

Die vorgesehenen Erleichterungen bei elektronischen Dokumenten, digitalen Nachweisen und elektronischen Verwaltungsverfahren werden ausdrücklich begrüßt. Die weitere Digitalisierung verkehrsrechtlicher Verfahren bietet aus kommunaler Sicht erhebliches Potenzial zur Entlastung von Verwaltung, Unternehmen und Bürgern.

Bei vielen der vorgesehenen Änderungen handelt es sich demgegenüber um überwiegend redaktionelle Anpassungen, Klarstellungen oder den Abbau bestehender Doppelregelungen. Die einzelnen Maßnahmen führen nach Einschätzung der Praxis insgesamt noch nicht zu einem wirksamen umfassenden Bürokratieabbau und einer spürbaren strukturellen Arbeitserleichterung und bleiben hinter den Erwartungen zurück. Insbesondere im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs bleiben die Entlastungen überschaubar. Die Stellungnahme enthält hierzu weitergehende Vorschläge.

Zu einem Wegfall des Fachkundenachweises im Rahmen der Personenbeförderung gibt es keine einheitliche Meinung in unserem Mitgliedsbereich. Die stattdessen vorgesehene Öffnung für landesrechtliche Regelungen zum kleinen Fachkundenachweis sehen wir allerdings kritisch. Darüber hinaus bedarf es aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände im Zusammenhang mit der im Herbst 2026 vorzulegenden Evaluation des PBefG einer Prüfung, inwieweit die derzeitigen Regelungen und Genehmigungsvoraussetzungen, insbesondere für den Gelegenheitsverkehr, richtig und zielgenau sind. Angesichts verbreiteter Missstände im Bereich der Mietwagenverkehre, über die auch medial

verstärkt berichtet wird, bedarf es u.E. eines Nachschärfens der Kontroll- und Steuerungsinstrumente. Dazu wird z.B. vorgeschlagen, für die Festlegung von Mindestbedienentgelten klare Rechtsgrundlagen (z.B. als Verordnungsermächtigung) zu schaffen.

Zu den einzelnen Änderungen im Rahmen des Bürokratieabbaugesetzes und der Bürokratierückbauverordnung nehmen wir nachstehend unter I. (Gesetz) und II. (Verordnung) Stellung. Soweit uns zu den einzelnen Regelungsbereichen des Gesetzes bzw. der Verordnung weitergehende Vorschläge zum Bürokratieabbau erreicht haben, greifen wir diese jeweils im Kontext auf (z.B. weitergehende Änderungen zu PBefG unter I, zu Artikel 4; weitergehende Änderungen der FeV unter II., zu Artikel 1). Soweit uns weitergehende Vorschläge zu Regelungsbereichen erreicht haben, deren Rechtsgrundlagen in den Entwürfen bislang nicht geändert werden (wie z.B. Änderungen der VwV-StVO), finden sich diese gesondert unter III.

I. Hinweise zum Bürokratierückbaugesetz

Zu Artikel 1 – Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches

Die vorgesehene Änderung des § 305a Nr. 1 BGB dahingehend, dass Tarifbestimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr von der Erleichterung des § 305a BGB profitieren können, sehen wir kritisch. Sie hat zur Folge, dass die Einbeziehung der Tarifbestimmungen dann gemäß § 305 Abs. 2 BGB bei jedem Vertragsschluss durch „ausdrücklichen Hinweis“ oder „deutlich sichtbaren Aushang am Orte des Vertragsschlusses“ erfolgen muss. Dies wird nicht als Entlastung und Maßnahme des Bürokratieabbaus gewertet.

Anstelle der geplanten Streichung sollte der Anwendungsbereich des § 305a Nr. BGB vielmehr erweitert werden und neben den Tarifen des SPNV auch die Tarife des ÖPNV (und nicht nur dessen Beförderungsbedingungen) mit umfassen, sofern diese öffentlich bekanntgemacht werden.

Zu Artikel 2 - Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

Die zurückliegend abgelaufene Dokumentationspflicht in § 8 Abs. 1 wird gestrichen. Wir begrüßen die in Artikel 2 Nr. 2b vorgesehene Änderung von § 9 Abs. 2 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz, durch die – im Einklang mit dem geänderten Art. 10 Abs. 2 der Richtlinie (EU) Nr. 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) – Berichtszeiträume von drei auf fünf Jahre verlängert werden.

Zu Artikel 4 - Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Zu Artikel 4 Nr. 1 - § 5 PBefG

Die Ermöglichung der qualifizierten elektronischen Signatur wird begrüßt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass nach hiesigem Kenntnisstand bislang noch keine digitale Lösung für das auf ausgestellten Urkunden verwendete Prägesiegel existiert. Aus kommunaler Sicht besteht hier dringender Handlungsbedarf, um die angestrebte Digitalisierung und den Bürokratieabbau im Personenbeförderungsrecht tatsächlich praxistauglich umsetzen zu können.

Zu Artikel 4 Nr. 2 – Änderung von § 8 Abs. 3 PBefG

Wir unterstützen das Ziel, Barrierefreiheit im ÖPNV im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu erreichen, zumal diese allen Nutzern zugutekommt. Wir begrüßen, dass mit der Änderung des § 8 Abs. 3 die dort bislang vorgesehene Frist nach ihrem Ablauf durch eine neue Verfahrensweise ersetzt wird. Der Verweis auf das Behindertengleichstellungsgesetz wird als weitergehender Ansatz positiv bewertet.

Die Neuregelung des § 8 Abs. 3 PBefG führt u.E. allerdings nicht zu einer Entlastung der für den barrierefreien Ausbau zuständigen Straßenbaulastträger, sondern erzeugt neuen und zusätzlichen Verwaltungs- und Begründungsaufwand, zumal § 8 Abs. 3 PBefG-E eine abschließende Aufzählung von Ausnahmegründen vorsieht. Aus kommunaler Sicht sollte sichergestellt werden, dass die erforderliche Begründung von Ausnahmen nicht zu zusätzlichen Dokumentations- und Nachweispflichten führt oder atypische Fallkonstellationen ausschließt. Wir regen insofern an, die Aufzählung der Ausnahmetatbestände durch ein „insbesondere“ zu ergänzen

Zu Artikel 4 Nr. 3a – Änderung § 9 PBefG

Nach Artikel 4 Nr. 3a soll § 9 Abs. 1 Nr. 3a PBefG dahingehend ergänzt werden, dass die Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs künftig auch die Bedienzeiten umfassen soll. Diese Änderung widerspricht u.E. diametral dem Ziel des Bürokratierückbaus und **wird entschieden abgelehnt**.

Begründung: Linienbedarfsverkehre sind ihrem Wesen nach auf Flexibilität angelegt. Würde man Bedienzeiten in der Genehmigung fixieren, würde jede spätere Anpassung des Bedienangebots erheblich erschwert und eine Änderung der Genehmigung erfordern. Jede Anpassung der Verkehrsbestellung/der Bedienzeiten durch den Aufgabenträger wäre damit erneut von der Zustimmung der jeweiligen Genehmigungsbehörde abhängig, was kurzfristige Anpassungen erheblich erschwert/behindert und zu zusätzlichen bürokratischen Lasten bei Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden führt (zum Vorschlag des generellen Entfalls der Genehmigungspflicht, siehe unten Artikel 4 Nr. 9/§39 PBefG sowie weitergehender Vorschlag zu § 40 PBefG). Die Änderung widerspricht auch der Systematik der übrigen Genehmigungen: auch bei den anderen Formen des Linienverkehrs umfasst die Genehmigung keine Bedienzeiten/Fahrpläne. Wir plädieren deshalb nachdrücklich für eine Streichung von Art. 4 Nr. 3 a).

Zu Artikel 4 Nr. 5 b – neuer § 15 Abs. 1 Satz 6 PBefG-E

Artikel 4 Nr. 5b) ist zu streichen.

Begründung: Artikel 4 Nr. 5 sieht einen neuen § 15 Abs. 1 Satz 6 PBefG vor, wonach bei der Prüfung eines Genehmigungsantrags für den Personenfernverkehr eine Verlängerungsmöglichkeit der Genehmigungsbehörde entfallen soll. Laut Gesetzesbegründung soll dies aufgrund der derzeit langen Bearbeitungsdauer so vorgesehen werden. Tatsächlich ist jedoch nicht nur der Personenfernverkehr, sondern gleichermaßen auch der Nahverkehr von einer langen Genehmigungsdauer nachteilig betroffen. Da davon auszugehen ist, dass auch bei den Genehmigungsbehörden die Personalkapazitäten nicht erhöht werden (können), würde die vorgesehene Beschleunigung der Genehmigung im Fernverkehr zwangsläufig zu Lasten des Nahverkehrs gehen, für den nach wie vor eine Verlängerung der Genehmigungsfrist auf bis zu sechs Monate vorgesehen ist. Dies würde absehbar zur Folge haben, dass die Genehmigungen des ÖPNV stets erst nach Ausschöpfen des maximal zulässigen Zeitraums für die Erteilung der Genehmigung erfolgen. Eine Differenzierung zwischen Fernverkehr und Nahverkehr ist daher an dieser Stelle zwingend zu unterlassen und der bisherige Gleichlauf beizubehalten.

Zu Artikel 4 Nr. 6 – Änderung von § 17 Abs. 4 PBefG

Die geplante Änderung von § 17 Absatz 4 PBefG, dass die elektronische Mitführung einer beglaubigten

Kopie der Gemeinschaftslizenz aufgrund von EU-Vorgaben künftig nicht mehr zulässig sein soll, zeigt, dass auch auf EU-Ebene bei der Digitalisierung noch Verbesserungspotenzial besteht.

Wir weisen darauf hin, dass sich in Absatz 4 ein redaktioneller Fehler eingeschlichen haben dürfte: Nach dem ersten Aufzählungspunkt fehlt das Wort „oder“. In der Entwurfsfassung würde der jetzige Wortlaut dazu führen, dass künftig sowohl die Genehmigungsurkunde als auch eine gekürzte amtliche Ausfertigung mitzuführen wären. Dies würde dem Ziel des Bürokratieabbaus widersprechen und dürfte nicht gewollt sein.

Zu Artikel 4 Nr. 7 - § 21 Abs. 5 PBefG

Die Änderung wird abgelehnt.

Begründung: Artikel 4 Nr. 7 sieht für den öffentlichen Personenfernverkehr eine Aufhebung der Betriebspflicht vor. Dies erschwert die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs: Wenn der Betreiber eines ÖPFV-Angebots ohne Frist sein Angebot einstellen kann, führt dies erwartbar zu einer Änderung der Verkehrsnachfrage auch für den ÖPNV, da sich die durch das ÖPFV-Angebot bediente Nachfrage zwangsläufig umverteilen wird. Diese Umverteilung betrifft sowohl den ÖPNV als auch den SPFV, für welchen der ÖPNV wiederum als Zubringer fungiert. Hierfür sind ggf. Vorlaufzeiten zur Anpassung von Fahrplänen notwendig. Darüber hinaus erschwert eine fehlende Kalkulierbarkeit der ÖPFV-Angebote die Planung von Schienenersatzverkehren als negative Folgewirkung.

Zu Artikel 4 Nr. 9 – Änderung von § 39 PBefG

Die klarstellende Erweiterung der Tarifgenehmigungsfiktion in § 39 Abs. 1 Satz 3 PBefG auf allgemeine Vorschriften i.S.d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 **wird ausdrücklich begrüßt**. Sie wurde auf Grundlage des Schreibens des BMDV aus dem Jahr 2023 bereits praktiziert, sollte aber gesetzlich nachvollzogen werden.

Im Hinblick auf den vorgesehenen Entfall der Tarifgenehmigungspflicht im SPNV (vgl. Änderungen zu § 12 Abs. 3 AEG) stellt sich zugleich jedoch die grundsätzlichere Frage, weshalb im straßengebundenen ÖPNV weiterhin an einem Zustimmungsvorbehalt der Genehmigungsbehörde festgehalten werden sollte, der nur in Ausnahmefällen durch eine Genehmigungsfiktion bzw. Anzeigepflicht ersetzt wird: Die in der Begründung zu Artikel 6 Ziffer 3 Buchstabe c des Gesetzentwurfs (Seite 37) für den SPNV angeführten Argumente für einen Verzicht auf die Genehmigungspflicht gelten gleichermaßen auch für den ÖPNV. Im Interesse der Vereinfachung und des Bürokratieabbaus plädieren wir daher auch im ÖPNV für einen **generellen Verzicht auf die Genehmigungspflicht** analog der Regelung in Artikel 6 Ziffer 3, soweit es sich um bestellte Verkehre handelt.

Zu Artikel 4 - Weitergehender Änderungsvorschlag zu § 40 PBefG

Es wird vorgeschlagen, temporäre baustellenbedingte Änderungen an Haltestellen, Fahrplänen, Linienführungen **grundsätzlich von einer Genehmigungspflicht zu befreien** und lediglich eine unverzügliche Anzeigepflicht zu belassen. Von der Zustimmung der Genehmigungsbehörde ausgenommen sind bisher nur geringfügige Fahrplanänderungen. Als geringfügig sind auch Fahrplanänderungen anzusehen, die durch Baustellen verursacht werden und nicht länger als sechs Monate gelten; nach § 40 Abs. 2 PBefG muss die Fahrplanänderung der Genehmigungsbehörde in diesem Fall “nur” angezeigt werden. Dauert die Baustelle länger als sechs Monate, ist zusätzlich ein Änderungsantrag – vergleichbar mit einer dauerhaften Linienwegänderung – einschließlich der

erforderlichen Unterlagen zu stellen. Dies gilt auch bereits dann, wenn eine Haltestelle vorübergehend verlegt oder aufgehoben wird. Dabei ist bei Einrichtung der Baustelle häufig nicht absehbar, ob diese aus nicht dem Verkehrsunternehmen zuzurechnenden Gründen länger als ein geplanter Zeitraum von bis zu sechs Monaten dauert.

Da dieses Verfahren mit erheblichem Verwaltungsaufwand für Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden verbunden ist, schlagen wir vor, bei baustellenbedingten Maßnahmen generell auf die Genehmigungspflicht zu verzichten und es bei der in § 2 PBefG geregelten Anzeigepflicht zu belassen.

Änderungsvorschlag: Streichung der Worte „und nicht länger als sechs Monate gelten“ in § 40 Abs. 2 Satz 3). Hilfsweise wird vorgeschlagen, die Frist wenigstens auf 12 Monate zu verlängern, um die Zahl notwendiger Änderungsgenehmigungen deutlich zu reduzieren.

Zu Artikel 6 - Änderung des Allgemeines Eisenbahngesetzes

Zu Artikel 6 Nr. 1 und 3

Die vorgesehene Aufhebung der **Pflicht zur Erstellung von Plänen für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern** nach § 10 Abs. 2 AEG sowie der **Wegfall der Genehmigungspflicht für Beförderungsbedingungen** einschließlich Tarifen im Schienenpersonenverkehr nach § 12 Abs. 3 AEG werden begrüßt.

Die Pflicht zur Aufstellung eines gesonderten Plans für die verstärkte und verbesserte Beförderung (§ 10 Abs. 2 AEG) ist heute obsolet, weil die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrradbeförderung als eigene wichtige Angelegenheit begreifen und den entsprechenden Kundenwünschen nachkommen. Einer eigenen Norm für eine Planaufstellung bedarf es nicht mehr.

Die Abschaffung der Tarifgenehmigungspflicht im Eisenbahnverkehr (§ 12 Abs. 3 AEG) führt jedoch zu dem praktischen (Folge-)Problem, dass die Berücksichtigung von durch allgemeine Vorschriften vorgegebenen Höchsttarifvorgaben nicht mehr wirksam überprüft und beanstandet werden kann: §5 Abs. 4 AEG sieht zwar eine Kompetenzzuweisung für die Überwachung von Tarifen vor, es fehlt jedoch eine spezifische Rechtsgrundlage, um entsprechend tätig werden zu können. Insbesondere kann man sich insoweit nicht auf § 5a Abs. 2 AEG stützen, da in § 5 Abs. 1 AEG nicht auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und auf hiernach erlassene allgemeine Vorschriften verwiesen wird.

Es muss daher zwingend sichergestellt werden, dass die Einhaltung verpflichtender Tarifvorgaben auch nach Entfall des Genehmigungserfordernisses möglich ist. Es bedarf insoweit einer spezifischen Ermächtigungsgrundlage der für die Überwachung des Tarifs zuständigen Behörde oder einer entsprechenden Ergänzung in § 5 Abs. 1 AEG. Der in der Gesetzesbegründung enthaltende Verweis auf privatrechtliche prozessuale Möglichkeiten der Fahrgäste bzw. Verbraucherorganisationen und das Luft- bzw. Schifffahrtsrecht greift insoweit zu kurz. Es wird insbesondere außer Betracht gelassen, dass es im Luft- und Schiffsverkehr eine den allgemeinen Vorschriften nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergleichbare Regelung nicht gibt. Es muss zwingend sichergestellt sein, dass die Einhaltung hoheitlicher Vorgaben durch staatliche Stellen kontrollier- und sanktionierbar bleibt. Auch die Begründung des Gesetzesentwurfs unterstreicht, dass die Beibehaltung der Tarifaufsicht ein essentieller Baustein in der Sicherung der Fahrgastrechte ist. Es fehlt bislang jedoch die notwendige Ermächtigungsgrundlage für eine wirksame Tarifaufsicht. Sie muss ergänzt werden.

Wie bereits zu Artikel 4 Nr. 9 ausgeführt, muss mit dem Entfall der Genehmigungspflicht für Tarif- und Beförderungsbedingungen im SPNV auch die entsprechende Genehmigungspflicht im ÖPNV entfallen.

Ein Auseinanderfallen der Genehmigungssystematiken zwischen dem AEG und dem PBefG ist zu vermeiden. Anderenfalls würde dies zu dem nicht nachvollziehbaren Ergebnis führen, dass Verkehrsunternehmen, welche bisweilen sowohl Eisenbahn- als auch straßengebundenen Verkehr zu denselben Tarif- und Beförderungsbedingungen erbringen, dafür nach PBefG eine (ggf. fiktive) Genehmigung benötigen, nach AEG aber nicht. Angesichts der vorgesehenen richtigen und begrüßenswerten Ausweitung der Genehmigungsfiktion in § 39 PBefG sollte an dieser Stelle ein Gleichlauf zwischen AEG und PBefG angestrebt werden, sodass das Erfordernis der Genehmigung von Tarif- und Beförderungsbedingungen auch nach dem PBefG entfällt.

Zu Artikel 7 - Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Die mit der Änderung des § 19 Abs. 1 Satz 4 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) gemäß Gesetzesbegründung (Seite 38) verfolgte Zielsetzung, künftig eine ausschließliche Internetveröffentlichung ausreichen zu lassen, wird aus unserer Sicht durch die vorgesehene Streichung der Wörter „auch in Schriftform“ nicht erreicht. Bereits im vorangehenden Satz ist geregelt, dass der Inhalt „unentgeltlich in elektronischer Form vom Betreiber der Schienenwege auf seiner Internetseite bereitzustellen“ ist. Wird lediglich die Formulierung „auch in Schriftform“ gestrichen, lautet der Folgesatz weiterhin: „Gegen Zahlung eines Entgelts, das nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, hat der Betreiber der Schienenwege die Schienennetz-Nutzungsbedingungen zur Verfügung zu stellen.“ Dies erscheint im Hinblick auf die weiterhin vorgesehene Entgeltregelung widersprüchlich, da die Unterlagen nach dem vorherigen Satz bereits unentgeltlich elektronisch bereitzustellen sind. Aus unserer Sicht sollte daher § 19 Abs. 1 Satz 4 ERegG vollständig gestrichen und nicht lediglich nur die Worte „auch in Schriftform“.

Zu Artikel 9 Nr. 3 – Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Die Änderungen des BSWAG sind grundsätzlich begrüßenswert. Wünschenswert wäre eine Übernahme der neuen § 3 Abs. 1a und 4 BSWAG-E auch in das GVFG, jedenfalls die Sicherstellung der dortigen Anwendbarkeit.

II. Hinweise zur Bürokratierückbauverordnung

Zu Artikel 1 - Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die im Entwurf vorgesehene Öffnung für landesrechtliche Sonderregelungen zum sog. Kleinen Fachkundenachweis sehen wir angesichts der Gefahr eines Flickenteppichs unterschiedlicher Anforderungen mit zusätzlichem Verwaltungs- und Abstimmungsaufwand für Behörden und Wirtschaft kritisch. Dies wäre nicht im Sinne des Bürokratieabbaus. Gerade in Verkehrsräumen, die über Ländergrenzen hinweg reichen, etwa zwischen Stadtstaaten und umliegenden Flächenländern, drohen zudem Ausweich- und Verlagerungseffekte, die die nachteiligen Entwicklungen im Bereich der Mietwagenverkehre noch verstärken könnten. Wir plädieren insoweit klar für eine bundeseinheitliche Regelung.

Der kleine Fachkundenachweis sollte ursprünglich die im Zuge der PBefG-Novelle 2021 weggefallene Ortskundeprüfung ersetzen und niedrigschwellig fachliche Grundlagen für die Personenbeförderung vermitteln, um ein Mindestmaß an grundlegenden Qualitätsanforderungen zu sichern. Er wurde jedoch nie

bundesseitig ausgestaltet und eingeführt. In Ermangelung einer Regelung wurde auf der Grundlage von Ausnahme-Erlassen der Länder auf den Fachkundenachweis verzichtet. In der Praxis gehen die Einschätzungen auseinander, inwieweit dies negative Auswirkungen nach sich gezogen hat. Teile unserer Mitgliedschaft sehen den geplanten Wegfall des Fachkundenachweises als Nachvollzug des faktischen Status quo und als sachgerechten Beitrag zur Entbürokratisierung. Von anderen, insbesondere im großstädtischen Bereich, wird ein verbindlicher Qualifikationsnachweis im Gelegenheitsverkehr weiterhin für sinnvoll erachtet, da ein Rückgang der Regelkenntnisse sowie eine Zunahme von Beschwerden wahrgenommen werden.

Unabhängig von der Frage eines formalen Nachweises für Fahrerinnen und Fahrer ist jedenfalls sicherzustellen, dass insbesondere die Unternehmen, die Verkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz anbieten, ihre Fahrerinnen und Fahrer umfassend über die jeweils geltenden rechtlichen und betrieblichen Anforderungen schulen und ihrer Verantwortung für die Einhaltung dieser Vorgaben konsequent nachkommen. Mit Sorge betrachten wir insbesondere im Mietwagenverkehr vermehrt gemeldete Regelverstöße, sowohl im Hinblick auf die Rückkehrpflicht als auch auf die Einhaltung von Sozialstandards und die ordnungsgemäße Abführung von Steuern und Sozialabgaben. Über die vielfältigen, augenscheinlich systematischen Rechtsverstöße wird inzwischen auch in überregionalen Medien vermehrt berichtet. Insofern erscheint eine Überprüfung des Personenbeförderungsrechts und ein „Nachschärfen “ der behördlichen Kontroll- und Steuerungsinstrumente im Zuge der PBefG-Evaluation dringend angezeigt.

Zu Artikel 1 – Weitergehenden Vorschläge zur FeV

Für die Fahrerlaubnisbehörden wäre es eine erhebliche Verfahrensvereinfachung und Arbeitsentlastung, wenn **§ 25 FeV** dahingehend angepasst würde, dass befristete Führerscheine automatisch mit Ablauf des eingetragenen Gültigkeitsdatums ihre Wirksamkeit verlieren und nicht zusätzlich eingezogen bzw. sichergestellt werden müssten. Die derzeit erforderlichen Verwaltungsverfahren zur Einziehung verursachen einen hohen organisatorischen Aufwand, obwohl sich die Ungültigkeit bereits eindeutig aus dem Dokument selbst ergibt. Eine automatische Unwirksamkeit kraft Fristablaufs könnte im Hinblick auf die Führerscheine, die gemäß § 24 a Abs. 1 und 2 FEV durch Zeitablauf ohnehin ungültig geworden sind, einen spürbaren Beitrag zum Bürokratieabbau leisten.

Insbesondere vor dem Hintergrund der künftig verstärkt möglichen digitalen Beantragung von Fahrerlaubnissen sollte zudem geprüft werden, ob **§ 22 Abs. 4 FeV** dahingehend flexibilisiert und ergänzt werden kann, dass Führerscheine auf Wunsch des Antragsstellers **auch postalisch versandt** werden dürfen. Sofern die Identität des Antragstellers anderweitig zweifelsfrei festgestellt wurde, erscheint eine verpflichtende persönliche Vorsprache allein zur Aushändigung des Führerscheins nicht mehr zeitgemäß. Eine optionale Versandlösung könnte sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für die Fahrerlaubnisbehörden einen spürbaren Beitrag zum Bürokratieabbau und zur Verfahrensvereinfachung leisten.

Zu Artikel 2 – Änderungen der EG- Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV)

Der weitgehende Entfall der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) ist aus Sicht der Praxis nachvollziehbar, nachdem ihr Inhalt mittlerweile durch unmittelbar anwendbares Unionsrecht weitgehend ersetzt wurde. Die Beibehaltung nur der §§ 2 und 13 EG-FGV wird entsprechend grundsätzlich unterstützt.

Inhaltliche Veränderung des § 13 EG-FGV erforderlich.

Konsequenterweise müsste dennoch § 13 EG-FGV inhaltlich verändert werden. Die nicht mehr anzuwendende Richtline 2007/46/EG ist zu streichen und die Regelung als nationale Verwaltungsumsetzung zur Verordnung (EU) 2018/858 auszuprägen. Ließe man § 13 Abs. 2 EG-FGV unverändert, würde die Vorschrift auf nicht mehr bestehende Vorschriften verweisen. Davon abgesehen sollte die 20-Prozent-Regel in Abs. 2 dringend überdacht werden. Diese könnte auch schon jetzt entfallen, da das Unionsrecht solche Quoten nicht normiert. Der Wegfall von § 37 Abs. 1 i. V. m. § 27 Abs. 4 EG-FGV bedeutet zudem, dass die Sanktionsmöglichkeit bei Veräußerung oder Inverkehrbringen ohne gültigen Einzelgenehmigungsbogen entfällt. Ist dies wirklich beabsichtigt?

Die Regelung des § 29 Abs. 3 EG-FGV sollte aus Sicht der Praxis erhalten bleiben.

Als ebenfalls nicht zweckmäßig wird der Wegfall von § 29 Abs. 3 EG-FGV bewertet. Die Regelung eröffnet die Möglichkeit, dass Anfragen aus anderen Mitgliedstaaten zu Einzelgenehmigungen und Anfragen der Genehmigungsbehörden zu Einzelgenehmigungen, die durch andere Mitgliedstaaten erteilt wurden, über das KBA weitergeleitet werden können. Mit dieser Regelung sollte der Kommunikationsweg zwischen den einzelnen nationalen Behörden, die Einzelgenehmigungen erteilt haben, vereinfacht werden. Damit wird es den anderen Mitgliedstaaten ermöglicht, sich an eine zentrale Stelle zu wenden.

Zu Artikel 5 – Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Die vorgesehenen Änderungen der BOKraft werden hinsichtlich ihres Beitrags zum Bürokratieabbau **kritisch** bewertet. Beispielhaft sei die beabsichtigte Anpassung der Nachweispflichten im Zusammenhang mit Haupt- und Sicherheitsprüfungen genannt. Zwar sollen einzelne Dokumentationsanforderungen geändert werden, die grundsätzliche Verpflichtung zur Vorlage entsprechender Unterlagen bei der Genehmigungsbehörde bleibt jedoch bestehen. Aus dem Mitgliederbereich wird die Frage aufgeworfen, ob diese Vorlagepflicht weiterhin erforderlich ist und welchen konkreten Mehrwert sie für die Verkehrssicherheit bietet. Es wird angeregt, bestehende Anzeige- und Vorlagepflichten umfassend auf ihre Notwendigkeit und ihren tatsächlichen Nutzen zu überprüfen.

Zu Artikel 7 - Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV)

Der vorgesehene Verzicht auf die Übersendung der Prüfungsniederschrift an die zuständige Behörde nach § 9 Abs. 3 sowie § 10 Abs. 6 der TfPV wird grundsätzlich begrüßt. Die damit verbundene Entlastungswirkung dürfte jedoch begrenzt sein, da die Prüfungsniederschrift weiterhin erstellt und über einen Zeitraum von fünf Jahren aufbewahrt werden muss.

Zu Artikel 9 - Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Bei der geplanten Streichung der Worte „über ihre Aufsichtsbehörden“ in § 2 Abs. 3 Satz 5 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) stellt sich die Frage, wie die zuständigen Aufsichtsbehörden künftig die in Satz 6 vorgesehene Möglichkeit wahrnehmen sollen/können, Ausnahmen von den Sätzen 2 und 3 zuzulassen, wenn ihnen die entsprechenden Programme nicht mehr übermittelt werden.

Zu Artikel 10 - Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung

Artikel 10 Nr. 2 ordnet die vollständige und ersatzlose Streichung des Abschnitts 2 der Eisenbahn-Verkehrsverordnung (EVO) an, der Regelungen zur Aufbewahrung von Reise- und Handgepäck enthält, die insbesondere aus Fahrgastsicht grundsätzlich für sinnvoll erachtet werden.

Ein sachlicher Grund für die vollständige Streichung dieser Regelungen ist dem Entwurf nicht zu entnehmen. Die Begründung zu Nummer 1 und 2 des Artikels 10 (vgl. S. 40) ist augenscheinlich ein redaktionelles Versehen, denn sie bezieht sich inhaltlich auf Änderungen der Binnen-schifffahrtsstraßen-Ordnung (Artikel 11).

III. Weitergehende Vorschläge zum Bürokratieabbau

Darüber hinaus haben uns aus der Praxis noch die nachstehenden weiteren Änderungsvorschläge erreicht:

Vorschläge zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO):

- Zur Entlastung der Polizei sowie zur Beschleunigung der Antragsverfahren wird vorgeschlagen, die Beteiligung der Polizei im Rahmen der **VwV-StVO zu § 29 Absatz 2** auf Fälle von Geh- und Straßensperrungen sowie Veranstaltungen zu beschränken. Hierzu wird folgende Formulierung vorgeschlagen: „Abweichend hiervon ist die Polizei nur bei Geh- und Straßensperrungen jeglicher Art sowie bei Veranstaltungen jeglicher Art anzuhören.“ Hiervon ausgenommen wären insbesondere die Anordnung von Halteverboten und Sondernutzungserlaubnisse, beispielsweise für Infostände.

- Weiterhin wird angeregt, die Regelung in der **VwV-StVO zu § 30 Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot**, wonach Polizei und Gemeinden anzuhören sind, im Sinne des Bürokratieabbaus und der Verwaltungsvereinfachung entfallen zu lassen. Die verpflichtende Beteiligung erscheint in der Praxis vielfach nicht erforderlich und führt regelmäßig zu zusätzlichem Abstimmungs- und Verwaltungsaufwand ohne erkennbaren Mehrwert. Durch einen Verzicht auf die verpflichtende Anhörung könnten Verfahren beschleunigt und die beteiligten Behörden spürbar entlastet werden.

- Ebenfalls wird vorgeschlagen, klarzustellen, dass die Sonderrechte für Bundeswehr, Bundespolizei, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Polizei und Zolldienst auch im Rahmen von Einsatzübungen gelten. Hierzu wird folgende Ergänzung in der **VwV-StVO zu § 35 Sonderrechte** angeregt: „Für die Bundeswehr, Bundespolizei, die Feuerwehr, den Katastrophenschutz, die Polizei und den Zolldienst gilt dies darüber hinaus auch im Rahmen von Einsatzübungen.“ Die Regelungen der VwV-StVO zu § 35 Sonderrechte zu den Absätzen 1 und 5 sollen hiervon unberührt bleiben.

- Ferner regen wir an, den in **VwV-StVO zu § 45, Rn. 3 ff.** für bestimmte Verkehrszeichen vorgesehenen **Zustimmungsvorbehalt der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle abzuschaffen**. Dieser Zustimmungsvorbehalt gilt für die Anbringung und Entfernung der unter Rn. 3 bis 8 und 11 bis 13 aufgeführten Verkehrszeichen und betrifft insbesondere auch die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nach der VwV-StVO zu § 45, Rn 13, die für viele Anwohner von besonderer Bedeutung sind, da dauerhafte, über die wissenschaftlich ermittelten Richtwerte hinausgehende Lärmbelastungen nachweislich zu Erkrankungen führen können.

Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen folgt gemäß Ziffer 2.5 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) aus der vom Straßenbaulastträger zu erarbeitenden Lärmpegelberechnung. Auf dieser Grundlage trifft die Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung weiterer verkehrs- und umfeldspezifischer Faktoren eine Abwägungsentscheidung, ob Lärmschutzmaßnahmen im betreffenden Bereich angemessen sind. Das Erfordernis einer zusätzlichen Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde verzögert die Umsetzung der Maßnahme im besten Falle um einige Monate, im schlechtesten Falle verhindert es notwendige Verkehrsregelungen trotz Richtwertüberschreitungen. Muss der Antrag wegen fehlender Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde abgelehnt werden, richtet sich eine mögliche Klage des Antragstellers dennoch gegen die für die Anordnung zuständige Straßenverkehrsbehörde, obwohl diese dessen Auffassung zur Notwendigkeit verkehrsregelnder Maßnahmen teilt.

Wir plädieren für die **Abschaffung des Zustimmungsvorbehalts gemäß der VwV-StVO zu § 45, Rn 3ff.**, da er die örtliche Handlungskompetenz einschränkt und zu erheblichen Zeitverlusten und Verwaltungsmehraufwand bei der oberen wie bei den für die Anordnung zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörden führt.