Stellungnahme

Stellungnahme des BVMW zum Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBV-Verkehr) und Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG-Verkehr)

Kernforderungen des Mittelstands

- **Weniger Genehmigungsfriktion durch standardisierte und einheitliche Verfahren**
- **Strukturreform im Bereich Großraum- und Schwertransporte (GST)**
- **Systematische Überprüfung bestehender Fahrverbotsregelungen**
- **Konsequente Digitalisierung statt paralleler Analog- und Papierverfahren**
- **Bürokratieabbau dort, wo Unternehmen reale Zeit-, Kosten- und Investitionsverluste tragen**

Allgemeine Bewertung

Der BVMW begrüßt ausdrücklich die Zielsetzung des Bundesministeriums für Verkehr, Verwaltungsverfahren im Verkehrsbereich zu vereinfachen, Doppelregelungen abzubauen und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen. Die vorliegenden Referentenentwürfe greifen hierzu zahlreiche Ansätze auf. Dazu zählen insbesondere die Digitalisierung von Nachweis- und Mitführungspflichten, der Abbau analoger Formvorschriften sowie die Reduzierung von Doppelregelungen zwischen nationalem und europäischem Recht. Für den Mittelstand in den Bereichen Industrie, Handel, Logistik, Mobilität und Verkehr sind schnellere, transparente und medienbruchfreie Verfahren von hoher praktischer Relevanz.

Bürokratische Belastungen entstehen jedoch nicht allein durch die Anzahl von Formularen, Genehmigungen oder Berichtspflichten. Sie ergeben sich vielfach aus strukturellen Reibungsverlusten zwischen Zuständigkeiten, Verwaltungsebenen, Verfahren und unterschiedlichen Auslegungen vergleichbarer Sachverhalte. Zeitverluste, Mehrfachprüfungen, divergierende Anforderungen, fehlende Standardisierung sowie regionale Verfahrensunterschiede führen in der Praxis häufig zu einem höheren Aufwand als das eigentliche Genehmigungsverfahren.

Im Mittelpunkt steht daher die Frage, welche Sachverhalte weiterhin einer umfassenden Einzelfallprüfung bedürfen und in welchen Bereichen belastbare Standards, Positivlisten, Typisierungen oder digitale Referenzsysteme eingesetzt werden können. Viele technische und organisatorische Fragestellungen unterscheiden sich bundesweit nur geringfügig. Zahlreiche Anforderungen an Infrastruktur, Logistik und Mobilität wiederholen sich in vergleichbarer Form. Gleichwohl erfolgen häufig erneute Einzelbewertungen, zusätzliche Abstimmungen und unterschiedliche Auslegungen identischer oder ähnlicher Sachverhalte.

Die Bereiche Logistik, Mobilität und Verkehr sind in besonderem Maße auf standardisierte Schnittstellen, verlässliche Prozesse und reproduzierbare Abläufe angewiesen. Moderne Infrastruktur erfordert daher nicht weniger Sicherheit oder Regulierung, sondern eine effizientere und stärker koordinierte Verfahrenssteuerung. Ziel sollte es sein, Genehmigungsprozesse stärker systemisch auszurichten und bestehende Standards konsequenter anzuwenden.

Hinzu kommt, dass der bürokratische Aufwand in den Bereichen Logistik, Mobilität und Verkehr die klassischen Verwaltungskosten vielfach deutlich übersteigt. Unternehmen binden

Stand: Juni 2026

© Der Mittelstand. BVMW e.V. 2026. Alle Rechte vorbehalten. Transparenzregisternummer: 082217218282-59
Der Mittelstand. BVMW e.V. ist unter der Registernummer R001657 eingetragen im Lobbyregister für die Interessensvertretung gegenüber dem Bundestag und der Bundesregierung.

erhebliche personelle, finanzielle und organisatorische Ressourcen für Genehmigungsmanagement, Nachweisführung, Dokumentation sowie Zoll-, Gefahrgut-, ESG- und Berichtspflichten. Besonders belastend wirken dabei weniger einzelne Formulare als vielmehr Wartezeiten, Rückfragen, Abstimmungsschleifen, unterschiedliche Behördenpraxis und die fehlende Synchronisierung paralleler Verfahren. Gerade bei zeitkritischen und netzwerkartig organisierten Prozessen wirken sich Verzögerungen entlang gesamter Liefer- und Wertschöpfungsketten aus. Fahrzeuge, Personal, Lagerflächen und Kapital werden gebunden, Projekte verzögert und Investitionen erschwert. Bürokratische Reibungsverluste entwickeln sich damit zunehmend zu einem Produktivitäts-, Wettbewerbs- und Investitionshemmnis.

Allein die Logistikbranche beschäftigt in Deutschland mehr als 3,3 Millionen Menschen. Bereits eine moderate Reduzierung bürokratischer Reibungsverluste könnte erhebliche zusätzliche Kapazitäten freisetzen. Würde sich der bürokratiebedingte Aufwand rechnerisch um durchschnittlich 15 Minuten pro Arbeitstag und Beschäftigtem reduzieren, entspräche dies einem Potenzial von rund 181 Millionen zusätzlichen Arbeitsstunden pro Jahr beziehungsweise mehr als 100.000 Vollzeitstellen.

Unternehmen analysieren vergleichbare Effekte regelmäßig, um daraus Produktivitäts-, Kapazitäts- und Investitionspotenziale abzuleiten. Dies gilt auch mit Blick auf den Fachkräftemangel. Neben der Gewinnung zusätzlicher Arbeitskräfte stellt sich zunehmend die Frage, wie bestehende personelle Ressourcen durch effizientere und stärker standardisierte Verfahren wirksamer eingesetzt werden können.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Mittelstand zu den vorliegenden Entwürfen Stellung.

1. Bürokratierückbau bleibt weit hinter den Erwartungen des Mittelstands zurück

Bei einem Bürokratierückbau erwartet die Wirtschaft nicht allein punktuelle Verfahrensvereinfachungen, sondern auch strukturelle Verbesserungen bestehender Prozesse. Die vorliegenden Entwürfe enthalten zwar einzelne Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung und Entlastung der Verwaltungspraxis. Aus Sicht des Mittelstands bleiben sie jedoch hinter den Erwartungen an eine umfassendere Reform des Verkehrs- und Genehmigungsrechts zurück. Ein Großteil zentraler verkehrspolitischer Anliegen mittelständischer Unternehmen wird bislang nicht aufgegriffen.

Die Entwürfe konzentrieren sich im Wesentlichen auf verfahrensbezogene Vereinfachungen sowie den Abbau behördeninterner Doppelprüfungen. Systemische Belastungsfaktoren für Unternehmen – etwa steigende Wegekosten, komplexe baurechtliche Rahmenbedingungen für Logistikimmobilien oder Wettbewerbsnachteile deutscher Häfen im Bereich der Zollabwicklung – bleiben dagegen weitgehend unberücksichtigt.

Dies zeigt sich beispielhaft in mehreren Bereichen:

- **Binnenschifffahrt und Genehmigungsfiktionen (Art. 11 BinSchStrO-Änderung)**
  Der Entwurf sieht eine einmonatige Frist für Entscheidungen über Befreiungen von der Beleuchtungspflicht stillliegender Schiffe vor. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Aus Sicht des Mittelstands sollte der Ansatz jedoch auf weitere standardisierbare Umschlag-, Hafen- und Transportgenehmigungen ausgeweitet werden, um Verfahren insgesamt stärker zu beschleunigen und zu vereinheitlichen.

- **Reallabore und autonomes Fahren**
  Die Entwürfe schaffen im Bereich des Drohnenverkehrs risikobasierte und europarechtskonforme Regelungen. Gleichzeitig fehlen jedoch weitergehende technologieoffene Experimentierklauseln für automatisierte Frachtkorridore oder vernetzte Logistiksysteme auf der Straße. Internationale Vergleichsmodelle, etwa aus der Schweiz oder Japan, werden bislang nicht aufgegriffen.

- **Fehlende Entlastung bei den Wegekosten**
  Während Verwaltungsprozesse vereinfacht werden sollen, bleiben die wirtschaftlichen Belastungen durch steigende Maut- und Trassenpreise unberücksichtigt. Aus Sicht des Mittelstands stellt dies insbesondere kleinere und mittelständische Speditions- und Logistikunternehmen vor erhebliche Herausforderungen.
  Die beschlossenen Mauterhöhungen führen im Zeitraum von 2024 bis 2027 zu erheblichen Mehrbelastungen für die deutsche Wirtschaft. Hinzu kommen steigende Trassenpreise im Schienenverkehr. Für das Fahrplanjahr 2026 werden zusätzliche Belastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von rund 300 bis 350 Millionen Euro erwartet, von denen insbesondere der Schienengüterverkehr betroffen ist.

- **Zoll und Einfuhrumsatzsteuer**
  Der Entwurf bündelt Zuständigkeiten im Gefahrgutrecht bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Die aus Sicht vieler mittelständischer Unternehmen relevante Frage einer EU-weit harmonisierten und

© Der Mittelstand. BVMW e.V. 2026. Alle Rechte vorbehalten. Transparenzregisternummer: 082217218282-59
Der Mittelstand. BVMW e.V. ist unter der Registernummer R001657 eingetragen im Lobbyregister für die Interessensvertretung gegenüber dem Bundestag und der Bundesregierung.

unmittelbar verrechenbaren Einfuhrumsatzsteuer bleibt jedoch unberücksichtigt. Wettbewerbsrelevante Unterschiede gegenüber großen europäischen Hafenstandorten bestehen damit fort.

- **Verkehrsverlagerung und geräuscharme Logistik**
  Im Bereich des Schienenlärmschutzgesetzes sieht der Entwurf Vereinfachungen bei der Trassenanmeldung für geräuscharme Güterwagen vor. Weitergehende Anreize zur Förderung effizienter Nacht- und Nebenzeitenlogistik oder zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger werden dagegen nicht geschaffen.

2. Genehmigungsfiktion beseitigt Genehmigungsfriktionen nicht automatisch

Die Begriffe „Genehmigungsfiktion“ und „Genehmigungsfriktion“ unterscheiden sich sprachlich nur geringfügig, beschreiben jedoch unterschiedliche verwaltungspraktische Herausforderungen.

Genehmigungsfiktionen – also automatische Genehmigungen nach Ablauf bestimmter Fristen – können grundsätzlich einen wichtigen Beitrag zur Verfahrensbeschleunigung leisten. Sie beseitigen jedoch nicht automatisch die strukturellen Ursachen bestehender Genehmigungsfriktionen.

Diese liegen vielfach nicht allein in der Dauer einzelner Verfahren, sondern in gewachsenen prozessualen Reibungsverlusten. Hierzu zählen insbesondere unterschiedliche Zuständigkeiten, parallele Prüfverfahren, uneinheitliche Standards, fehlende digitale Schnittstellen sowie wiederkehrende Nachforderungen im laufenden Verfahren.

Bleiben die bestehenden Verfahrensstrukturen unverändert, führt zusätzlicher Zeitdruck nicht zwangsläufig zu weniger Bürokratie. In der Praxis entstehen häufig zusätzliche Auflagen, erweiterte Dokumentationspflichten oder weitergehende Absicherungsanforderungen. Langsame Verfahren werden dadurch zwar beschleunigt, jedoch nicht automatisch vereinfacht. Die bestehenden Reibungsverluste verlagern sich vielfach lediglich von der Verfahrensdauer hin zu zusätzlichen Gutachten-, Rückfrage- und Abstimmungsschleifen sowie verstärkter rechtlicher Absicherung.

Aus Sicht des Mittelstands sollte die Diskussion daher nicht allein darauf fokussieren, wie Genehmigungen schneller erteilt werden können. Ebenso entscheidend ist die Frage, welche Verfahren weiterhin einer umfassenden Einzelfallprüfung bedürfen, in welchen Bereichen standardisierte Verfahren ausreichen und wo vergleichbare Sachverhalte bundesweit einheitlicher behandelt werden können.

3. Aufhebung der LKW-Fahrverbote an Wochenenden und Feiertagen

Die bestehenden Fahrverbote an Wochenenden und bundeseinheitlichen Feiertagen bleiben durch den vorliegenden Entwurf im Wesentlichen unverändert. Vorgesehen ist vor allem eine Anpassung der Regelungen für einzelne regionale Feiertage, etwa Fronleichnam, den Reformationstag oder Allerheiligen.

Die praktische Entlastungswirkung dieser Änderungen bleibt jedoch begrenzt. So fällt der Reformationstag im Jahr 2027 auf einen Sonntag und unterliegt damit bereits dem allgemeinen Sonntagsfahrverbot. Insgesamt handelt es sich daher überwiegend um punktuelle Anpassungen einzelner Verbotszeiträume, nicht um eine grundlegende Überprüfung der bestehenden Fahrverbotslogik im Güterverkehr.

Die Verordnungsbegründung führt hierzu aus, dass Fahrverbote zu erzwungenen Standzeiten, zusätzlichen Dispositionsmaßnahmen und entsprechenden Mehrkosten für Speditionen führen. Durch den Wegfall regionaler Feiertagsfahrverbote sollen diese Belastungen reduziert werden.

Diese Argumentation ist aus Sicht des Mittelstands nachvollziehbar. Sie wirft jedoch zugleich die Frage auf, weshalb die zugrunde liegenden Erwägungen ausschließlich auf regionale Feiertage Anwendung finden und nicht auch im Zusammenhang mit weiteren Fahrverbotszeiträumen geprüft werden. Gerade im zeitkritischen Güterverkehr entstehen vergleichbare wirtschaftliche und organisatorische Belastungen unabhängig davon, ob die Einschränkungen auf regionale Feiertage, Wochenenden oder bundeseinheitliche Feiertage zurückzuführen sind.

Aus Sicht des Mittelstands wäre daher eine umfassendere Evaluierung der bestehenden Fahrverbotsregelungen und ihrer Auswirkungen auf Logistik-, Liefer- und Wertschöpfungsketten sinnvoll.

© Der Mittelstand. BVMW e.V. 2026. Alle Rechte vorbehalten. Transparenzregisternummer: 082217218282-59
Der Mittelstand. BVMW e.V. ist unter der Registernummer R001657 eingetragen im Lobbyregister für die Interessensvertretung gegenüber dem Bundestag und der Bundesregierung.

4. Administrative Komplexität im GST-Bereich: Standard-GST statt Vollprüfung

Die vorliegenden Entwürfe greifen den Bereich der Großraum- und Schwertransporte (GST) nur am Rande auf. Vorgesehen sind im Wesentlichen Anpassungen bei Schriftformerfordernissen, Mitführungspflichten oder einzelnen Fahrverbotsregelungen. Eine strukturelle Weiterentwicklung der Genehmigungsprozesse im GST-Bereich erfolgt hingegen nicht, obwohl dieser Bereich zu den administrativ aufwendigsten Verfahren der Logistik zählt.

Das bundeseinheitliche Portal VEMAGS zur Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten bearbeitet jährlich mehr als 600.000 Genehmigungsverfahren. Gerade bei standardisierten Transporten – etwa im Bereich Windenergie, Trafotransporte oder wiederkehrender Serien-GST – stellt sich zunehmend die Frage, welche Bestandteile tatsächlich weiterhin einer vollständigen Einzelfallprüfung bedürfen.

In vielen Fällen bleiben Fahrzeugkonfigurationen, Ladungen, Routen und Sicherungskonzepte über längere Zeiträume weitgehend identisch. Dennoch erfolgt regelmäßig eine erneute vollständige Prüfung vergleichbarer Sachverhalte. Aus Sicht des Mittelstands sollte daher geprüft werden, in welchen Bereichen standardisierte Genehmigungsmodelle möglich sind.

Erforderlich erscheint ein stärker typisierter Ansatz, der bei wiederkehrenden Standardtransporten von der vollständigen Einzelfallprüfung hin zu fahrweg- und ladungsbezogenen Typengenehmigungen übergeht. Vergleichbare Systematiken bestehen bereits im Straßenverkehrsrecht, etwa über dauerhafte fahrzeugbezogene Ausnahmen nach § 70 StVZO.

Die Übertragung eines solchen Ansatzes auf standardisierte GST-Transporte könnte zu einer erheblichen Reduzierung administrativer Verfahren beitragen. Insbesondere bei regelmäßig wiederkehrenden Transporten ließen sich Genehmigungsprozesse vereinfachen und Verwaltungsressourcen gezielter auf komplexe oder statisch besonders anspruchsvolle Transporte konzentrieren.

Denkbar wären beispielsweise überregionale Hauptkorridore für definierte Standardgüter mit vereinfachten oder standardisierten Genehmigungsverfahren. Eine vertiefte Einzelfallprüfung könnte sich dann auf besondere Streckenabschnitte, die sogenannte „letzte Meile“, oder technisch besonders anspruchsvolle XXL-Transporte konzentrieren.

Aus Sicht des Mittelstands sollte Bürokratieabbau im GST-Bereich daher stärker mit einer Reduzierung unnötiger Wiederholungsprüfungen und einer konsequenteren Standardisierung von Verfahren verbunden werden.

Fazit

Die Bundesregierung beschreibt die vorliegenden Entwürfe als „umfassende Modernisierung“, als Beitrag zu einem „agilen Mobilitätssektor“ sowie als „strukturellen Bürokratierückbau“. Die in den Entwürfen dargestellten Wirkungsannahmen fallen jedoch deutlich zurückhaltender aus. Der Gesetzentwurf beziffert die jährliche Entlastung der Wirtschaft auf rund 523.000 Euro, die Verordnung auf rund 44,1 Millionen Euro. Die Entlastungen resultieren dabei überwiegend aus punktuellen Verfahrensvereinfachungen, reduzierten Nachweis- und Mitführungspflichten sowie dem Abbau administrativer Doppelungen. Systematische Verbesserungen komplexer Verkehrs-, Genehmigungs- und Logistikprozesse bleiben hingegen weitgehend aus.

Zugleich steht die vorgesehene Reduzierung bürokratischer Belastungen in keinem angemessenen Verhältnis zu den parallel steigenden Belastungen der Transport- und Logistikwirtschaft. Allein die zusätzlichen Wegekosten durch Mauterhöhungen belaufen sich nach aktuellen Berechnungen auf rund 30,5 Milliarden Euro im Zeitraum von 2024 bis 2027.

Besonders deutlich zeigt sich dies im Bereich der Genehmigungs- und Verkehrsverfahren. Die Entwürfe setzen maßgeblich auf Genehmigungsfiktionen zur Beschleunigung langsamer Verfahren. Adressiert wird damit vor allem die Verfahrensdauer, nicht jedoch die strukturellen Ursachen bestehender Reibungsverluste. Mehrfachzuständigkeiten, parallele Prüfungen, Rückfragenketten, uneinheitliche Nebenbestimmungen sowie regionale Verfahrensunterschiede bleiben weitgehend bestehen. Verfahrensbeschleunigung führt daher nicht automatisch zu einer spürbaren Reduzierung bürokratischer Belastungen.

Auch bei den Fahrverbotsregelungen bleibt der Ansatz begrenzt. Die Verordnungsbegründung verweist zutreffend auf wirtschaftliche Belastungen durch Standzeiten, Umwege und zusätzliche Dispositionsmaßnahmen. Aus Sicht des Mittelstands stellt sich jedoch die Frage, weshalb diese Erwägungen ausschließlich auf regionale Feiertagsregelungen angewendet werden und nicht auch im Zusammenhang mit weiteren Fahrverbotszeiträumen geprüft werden.

© Der Mittelstand. BVMW e.V. 2026. Alle Rechte vorbehalten. Transparenzregisternummer: 082217218282-59
Der Mittelstand. BVMW e.V. ist unter der Registernummer R001657 eingetragen im Lobbyregister für die Interessensvertretung gegenüber dem Bundestag und der Bundesregierung.

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die Entwürfe vorrangig auf die Reduzierung verwaltungsinterner Reibungsverluste abzielen. Aus Sicht des Mittelstands sollte Bürokratieabbau jedoch stärker dort ansetzen, wo Unternehmen erhebliche Zeit-, Kosten- und Investitionsbelastungen tragen – etwa durch Wartezeiten, Projektverzögerungen, Genehmigungsschleifen, Mehrfachprüfungen oder fehlende Standardisierung. Erforderlich sind daher nicht allein punktuelle Verfahrensbeschleunigungen, sondern eine weitergehende strukturelle Reduzierung von Genehmigungs- und Bürokratiefriktionen im Gesamtsystem.

Der Mittelstand unterstützt das Ziel einer modernen, digitalen und leistungsfähigen Verkehrsverwaltung ausdrücklich. Dafür bedarf es jedoch stärker standardisierter, bundesweit einheitlicher und systemisch vereinfachter Verfahren, die Verwaltungsaufwand nicht nur beschleunigen, sondern tatsächlich reduzieren.

Der Mittelstand. BVMW vertritt mit seinen rund 28.000 Mitglieder in Politik, Medien und Gesellschaft erfolgreich die Interessen des Mittelstands. Mit rund 200 Geschäftsstellen bundesweit und über 85 eigenen Auslandbüros ist der BVMW national sowie international präsent.

Kontakt
Der Mittelstand. BVMW e.V., Politik Inland
Potsdamer Straße 7, 10785 Berlin
Telefon: + 49 30 533206-0, Telefax: +49 30 533206-50
E-Mail: politik@bvmw.de; Social Media: @MittelstandBVMW

© Der Mittelstand. BVMW e.V. 2026. Alle Rechte vorbehalten. Transparenzregisternummer: 082217218282-59
Der Mittelstand. BVMW e.V. ist unter der Registernummer R001657 eingetragen im Lobbyregister für die Interessensvertretung gegenüber dem Bundestag und der Bundesregierung.