

25.09.26

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Der Bundesrat hat in seiner 1068. Sitzung am 25. September 2026 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 305a Nummer 1 BGB)

Artikel 1 ist zu streichen.

Folgeänderung:

In der Inhaltsübersicht ist die Angabe „Artikel 1 Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches“ zu streichen.

Begründung:

Der aktuell geltende § 305a Nummer 1 BGB sieht vor, dass die mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde erlassenen Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen auch ohne Einhaltung der in § 305 Absatz 2 Nummer 1 und 2 BGB bezeichneten Erfordernisse einbezogen werden, wenn die andere Vertragspartei mit ihrer Geltung einverstanden ist. Die geplante Änderung des BGB ist eine Folgeänderung zur Aufhebung der Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG. Die Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG und infolge der aktuelle § 305a Nummer 1 BGB müssen bestehen bleiben.

Die Genehmigung schützt die Unternehmen dahingehend, dass auskömmliche Tarife geschaffen werden. Die formlose Anzeige der geänderten Beförderungs- oder Tarifbedingungen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde per E-Mail verursacht keinen nennenswerten Verwaltungsaufwand – weder für das EVU noch für die Genehmigungsbehörde, die üblicherweise mit einer E-Mail, die auch automatisch versendet werden kann, auf die Genehmigungsfiktion des § 12 Absatz 4 AEG verweist. Durch diese Genehmigungsfiktion wird das Genehmigungsbedürfnis realiter zu einer Anzeigepflicht, die es Betroffenen ermöglicht, über die Genehmigungsbehörde im Streitfall schnell feststellen zu lassen, welcher Wortlaut der Beförderungs- und Genehmigungsbedingungen zu einem bestimmten Zeitpunkt gegolten hat.

Mit dem Wegfall der Genehmigungspflicht entfällt zugleich die bislang bestehende Möglichkeit einer vorgelagerten Prüfung der Beförderungs- und Tarifbedingungen. Dadurch entsteht eine Regelungslücke, da zwar die Tarifaufsicht bestehen bleibt, den zuständigen Behörden künftig jedoch eine hinreichend klare Rechtsgrundlage für ein wirksames Einschreiten bei rechtswidrigen Tarifen oder Beförderungsbedingungen fehlen könnte.

Dies betrifft insbesondere:

- a) die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und Verbraucherschützender Regelungen,
- b) die Kontrolle von Tarifbestimmungen im Hinblick auf das AGB-Recht,
- c) die Überwachung von durch allgemeine Vorschriften vorgegebenen Höchsttarifen sowie
- d) die Sicherstellung eines wirksamen Verwaltungsvollzugs.

Der Verweis in der Begründung des Gesetzentwurfs auf Verbraucherzentralen, Schlichtungsverfahren oder individuelle Rechtsdurchsetzung kann eine behördliche Aufsichtsfunktion nicht ersetzen.

2. Zu Artikel 2 Nummer 1a – neu – (§ 7 Absatz 1 Satz 2 SaubFahrzeugBeschG)

Nach Artikel 2 Nummer 1 ist die folgende Nummer 1a einzufügen:

- ,1a. In § 7 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „jährlich“ durch die Angabe „zum Ablauf des jeweiligen Referenzzeitraums“ ersetzt.‘

Begründung:

Da der Bund künftig nur alle fünf Jahre an die EU berichtet, sollte die Berichtspflicht der Länder an den Bund entsprechend an den Fünfjahresrhythmus angepasst werden.

Die jährliche Berichtspflicht für alle Länder verursacht erheblichen Aufwand in den Landesverwaltungen (Erhebung, Aufbereitung, Abstimmung, Übermitt-

lung). Durch die Anpassung auf den Fünfjahresrhythmus lässt sich der Verwaltungsaufwand deutlich reduzieren, ohne dass die Qualität der Berichterstattung beeinträchtigt wird.

Für die Zwecke der übergeordneten fünfjährigen Berichterstattung an die EU sind jährliche Länderberichte nicht erforderlich. Die operative Überwachung bzw. das Monitoring der Quote erfolgt bereits jetzt über die elektronischen EU-Standardformulare (eForms). Jährliche Länderberichte liefern hier keinen substantziellen zusätzlichen Erkenntnisgewinn.

3. Zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 2e Satz 1, 2 Nummer 3 – neu – StVG), Artikel 17a – neu – (§ 14 Nummer 3b – neu – eKFV), Artikel 17b – neu – (Zwischenüberschrift zu Nummer 238b – neu –, Nummer 238b – neu – BKatV Anlage zu § 1 Absatz 1), Artikel 18 (Inkrafttreten)

a) Artikel 3 Nummer 1 § 2e ist wie folgt zu ändern:

aa) In Satz 1 ist die Angabe „der vorgeschriebene“ durch die Angabe „ein vorgeschriebener“ zu ersetzen.

bb) Satz 2 ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Nummer 2 ist die Angabe „beschlagnahmt ist.“ durch die Angabe „beschlagnahmt ist oder“ zu ersetzen.

bbb) Nach Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

„3. vor der erstmaligen Anordnung oder Zulassung der Inbetriebnahme eines fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugs die Berechtigung zum Führen zu prüfen.“

b) Nach Artikel 17 sind die folgenden Artikel 17a und 17b einzufügen:

„Artikel 17a

Änderung der Elektro-Kleinstfahrzeuge-Verordnung

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Nach § 14 Nummer 3a wird die folgende Nummer 3b eingefügt:

„3b. entgegen § 3 in Verbindung mit § 2e Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes das Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs anordnet oder zulässt.“

Artikel 17b

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 12. August 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 236) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In der Anlage zu § 1 Absatz 1 wird nach der laufenden Nummer 238a.3 in der Spalte „Tatbestand“ die Zwischenüberschrift „Halterpflichten“ und die folgende Nummer 238b eingefügt:

238b	Berechtigung zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeugs nicht geprüft	§ 3 § 14 Nummer 3b § 2e Nummer 3 StVG	70 €
------	---	---	------

c) Nach Artikel 18 Absatz 3 ist der folgende Absatz 3a einzufügen:

„(3a) Artikel 17b tritt am 1. März 2027 in Kraft.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf berücksichtigt bislang fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge, insbesondere Elektrokleinstfahrzeuge (eKF), nicht. Hierdurch besteht eine Regelungslücke, die einer wirksamen Durchsetzung der für das Führen von eKF geltenden Altersvorgaben entgegensteht.

Nach § 3 eKFV ist zum Führen eines eKF berechtigt, wer das 14. Lebensjahr vollendet hat. Eine darüber hinausgehende Fahrerlaubnis oder sonstige Prüfbescheinigung ist nicht erforderlich. In § 14 eKFV ist bislang kein entsprechender Ordnungswidrigkeitentatbestand vorgesehen. Die bestehende Systematik des § 12 Absatz 1 OWiG führt deshalb in Verbindung mit § 3 eKFV zu keiner ausreichenden Ahndungsmöglichkeit: Wer ein eKF entgegen der Altersvorgabe führt, verfügt gerade nicht über eine Fahrerlaubnis, deren Fehlen nach den fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften sanktioniert werden könnte. Auch § 21 StVG wäre daher nicht einschlägig.

Diese Rechtslage erweist sich zunehmend als vollzugsrelevant. In der Praxis werden vermehrt eKF von Kindern unter 14 Jahren geführt. Diese gefährden dabei sich selbst sowie andere Verkehrsteilnehmende. Die fehlende Möglichkeit, entsprechende Verstöße wirksam zu ahnden, erschwert einen einheitlichen und effektiven Vollzug und schwächt die Durchsetzung der gesetzlichen Altersgrenze.

Zur Schließung dieser Regelungslücke soll deshalb eine ausdrückliche Verantwortlichkeit für das Anordnen bzw. Überlassen eines eKF an eine zum Führen nicht berechnigte Person geschaffen werden. Hierdurch wird die Einhaltung der Altersvorgabe nicht allein dem Kind oder Jugendlichen auferlegt, sondern zugleich dort eine Verantwortung begründet, wo tatsächlich Einfluss auf die Nutzung des Fahrzeugs genommen werden kann.

Eine klare Regelung der Halter- und Überlassungspflichten ist insbesondere vor dem Hintergrund der bundesweit hohen Zahl von Leih-eKF von erheblicher praktischer Bedeutung. Nach hiesiger Einschätzung sind hierbei bundesweit rund 300 000 Fahrzeuge im Sharing-Bereich relevant. Die ausdrückliche Regelung trägt damit nicht nur zur Rechtsklarheit und Einheitlichkeit des Vollzugs bei, sondern berücksichtigt zugleich die besonderen Gegebenheiten des gewerblichen eKF-Verleihs.

Mit der Folgeänderung des § 14 eKFV werden Verstöße gegen die neu geschaffene Verpflichtung nach § 2e Absatz 3 StVG-E als Ordnungswidrigkeit erfasst. Durch die entsprechende Anpassung der BKatV wird zugleich ein eigenständiger Tatbestand für die Ahndung geschaffen. Von einer Einordnung des Überlassens als Straftat nach § 21 StVG soll demgegenüber abgesehen werden, denn das Gefährdungspotenzial des Überlassens eines fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugs ist im Vergleich zum Überlassen eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs bei fehlender Fahrerlaubnis geringer. Eine bußgeldbewehrte Regelung erscheint daher verhältnismäßig.

Die vorgeschlagene Änderung schließt somit eine bestehende Regelungslücke, stärkt die Vollziehbarkeit der Altersvorgabe und trägt zugleich dem Ziel des Gesetzentwurfs Rechnung, den straßenverkehrsrechtlichen Rechtsrahmen zu modernisieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

4. Zu Artikel 3 allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich das Ziel von Bund und Ländern, die Kraftfahrzeugzulassung im Rahmen der Staatsmodernisierung weiter zu digitalisieren und den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft nutzerfreundliche, medienbruchfreie und vereinheitlichte Verwaltungsleistungen anzubieten.

- b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die im Zusammenhang mit der vorgesehenen Bündelung der internetbasierten Kraftfahrzeugzulassung (i-Kfz Stufe 5) vorgetragenen verfassungsrechtlichen Bedenken zu prüfen und im Dialog mit den Ländern die im Rahmen der Klausurwoche erörterte Alternativlösung, nach der der Bund den Zulassungsbehörden ein zentrales Fachverfahren bereitstellt, die Bearbeitung der Zulassungsvorgänge jedoch weiterhin durch die örtlich zuständigen Zulassungsbehörden erfolgt, zu prüfen und hinsichtlich ihrer rechtlichen, organisatorischen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu bewerten.
- c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der weiteren Umsetzung der Digitalisierung der Kraftfahrzeugzulassung die Länder und kommunalen Zulassungsbehörden frühzeitig und umfassend zu beteiligen sowie Auswirkungen auf die kommunalen Verwaltungsstrukturen und die bereits getätigten Investitionen angemessen zu berücksichtigen.

Begründung:

Es bestehen erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken, eine einheitliche Verwaltungsaufgabe (hier die Neuzulassung, Umschreibung, Ummeldung und Abmeldung von Fahrzeugen) in digitalisierte/nicht-digitalisierte Teilaufgaben bzw. in digitale/nicht-digitale Zugänge zum Verwaltungsverfahren aufzuspalten und die Zuständigkeiten hiernach auszurichten. Die internetbasierte Kfz-Zulassung ist keine eigenständige Sachaufgabe, sondern lediglich eine Verfahrensmodalität. Die Folge der Aufspaltung wäre letztlich eine parallele Zuständigkeit und ein paralleler Vollzug derselben Verwaltungsaufgabe. Eine solche Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern kennt das Grundgesetz nicht.

Artikel 30, 83 des Grundgesetzes normieren als Grundregel, dass die Länder auch Bundesgesetze eigenverantwortlich als eigene Angelegenheit ausführen, soweit nicht das Grundgesetz ausnahmsweise etwas anderes bestimmt oder zulässt. Die Begründung einer Verwaltungskompetenz des Bundes bedarf daher stets eines besonderen grundgesetzlichen Kompetenztitels. Darüber hinaus folgt aus dem Grundsatz der eigenverantwortlichen Aufgabenwahrnehmung, dass die Verwaltungsbereiche von Bund und Ländern grundsätzlich getrennt sind und keine gemeinsame oder organisatorisch verschränkte Aufgabenwahrnehmung stattfinden darf, sofern dies vom Grundgesetz nicht ausdrücklich vorgesehen wird (Verbot der Mischverwaltung). Für den Bereich der Kfz-Zulassung lässt sich eine Verwaltungskompetenz des Bundes auf keinen der besonderen Kompetenztitel der Artikel 87a bis 91 des Grundgesetzes stützen. Grundsätzlich in Betracht käme insbesondere eine fakultative Bundeskompetenz nach Artikel 87 Absatz 3 des Grundgesetzes. Maßstab für die verfassungsrechtliche Bewertung ist somit Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes, d.h., die Aufgabe müsste durch das KBA „ohne eigenen Verwaltungsunterbau

und ohne Inanspruchnahme von Länderbehörden“ erledigt werden können. Das ist vorliegend jedoch nicht der Fall: Insbesondere die ausschließlich auf vollautomatisiert verbeschriebene digitale Antragsverfahren begrenzte Zentralisierung ist Beleg dafür, dass es sich bei den fraglichen Aufgaben – jedenfalls im Status quo – um keine Aufgaben handelt, die ohne Verwaltungsunterbau wahrgenommen werden können. Die analoge Antragsbearbeitung komplexer bzw. digital nicht auszuführender sowie die Abwicklung fehlerhafter digitaler Vorgänge verbleiben als „Rückfallebene“ in den Zulassungsbehörden, wonach die Landesbehörden weiterhin mittelbar in Anspruch genommen werden. Es lässt sich insoweit auch nicht argumentieren, dass – jedenfalls in Phase eins – nur die „internetbasierte Kfz-Zulassung“ zentralisiert werde, denn die Digitalisierung/digitale Verfahrensführung ist keine eigenständige Sachaufgabe: Sachaufgabe ist die Kfz-Zulassung als solche (analog wie digital). Eine nur teilweise Hochzoning von Aufgaben, die unter Belassung von Ausfall- oder Restzuständigkeiten vor Ort erfolgt, läuft dem Grundsatz der Vollständigkeit der Aufgabenübertragung („ganz oder gar nicht“) zuwider und ist auszuschließen. Ein isoliertes Herauslösen digital abwickelbarer Aufgabenteile/Verfahren steht nicht in Einklang mit Artikel 87 Absatz 3 des Grundgesetzes.

5. Zu Artikel 3 allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt Maßnahmen zum Bürokratierückbau auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts, die Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen, aber auch die kommunale Verwaltung entlasten. Über die im Gesetzentwurf sowie die darauf aufbauende Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (vgl. BR-Drucksache 478/26) vorgesehenen Änderungen hinaus erkennt der Bundesrat für den Bereich des Straßenverkehrs weitere Bürokratierückbau-Potenziale.
- b) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auf, die Richtlinie (EU) 2024/2841 zügig umzusetzen und dabei insbesondere von der Möglichkeit zur Einführung eines digitalen Nachweises für die Sonderparkberechtigung von Menschen mit Behinderungen Gebrauch zu machen, um die Betroffenen von der Pflicht zum Auslegen analoger Nachweise zu befreien und die Kommunen beim zeitgemäßen, ressourcenschonenden Einsatz digitaler Parkraumbewirtschaftung zu unterstützen.
- c) Der Bundesrat begrüßt die sich auf europäischer Ebene abzeichnende Ausnahme von der grundsätzlichen Pflicht zur Annahme von Bargeld an unbenannten Verkaufsstellen. Er bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Rechtsetzungsverfahren zum Vorschlag für eine „Verordnung über Euro-

Banknoten und Euro-Münzen als gesetzliches Zahlungsmittel“ [COM(2023) 364 final] für den Erhalt dieser sowohl im Verhandlungsmandat des Rates als auch in der Position des Europäischen Parlaments vorgesehenen Ausnahme einzusetzen.

Begründung:

Mit Einführung der digitalen Parkraumkontrolle gemäß § 63g StVG können Kommunen künftig vorsehen, dass Parkberechtigungen nicht in analoger Form von Kraftfahrzeugführenden ausgelegt, sondern digital, bspw. durch Eingabe des Kennzeichens am Parkautomaten, hinterlegt werden. Die Parkraumkontrolle erfolgt dann mittels Fahrzeugen zur Videokontrolle, die kamerabasiert die Kennzeichen parkender Fahrzeuge erfassen und mit einer Datenbank der digitalen Parkberechtigungen abgleichen. Bürgerinnen und Bürger werden damit vom bisweilen fehleranfälligen Auslegen analoger Nachweise entlastet und Kommunen können bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs durch kamerabasierte Vor-Detektion möglicher Verstöße die vorhandenen Kontrollkräfte zielgerichtet effektiver einsetzen. Da die Parkbevorrechtigung von Menschen mit Behinderungen bisher nicht digital vorliegt, müssen die Betroffenen weiterhin ihren Schwerbehindertenparkausweis auslegen. Mangels Datenbankeintrags würden Parkvorgänge von sonderberechtigten Menschen mit Behinderungen bei digitaler Parkraumkontrolle zudem regelmäßig zunächst als möglicher Parkverstoß registriert und Vollzugskräfte müssen dieses falsch-positive Ergebnis durch eine in der Sache unnötige Vor-Ort-Kontrolle erst falsifizieren. Eine Digitalisierung der Sonderparkberechtigungen für Menschen mit Behinderungen würde konsequent die Betroffenen gleichfalls von der Pflicht zum Auslegen des Behindertenparkausweises befreien und den Kommunen bei digitaler Parkraumkontrolle verzichtbare Sichtkontrollen berechtigt parkender Fahrzeuge ersparen.

Neben dem Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger, ihre Parkgebühr bargeldlos zu entrichten, entlasten bargeldlose Parkscheinautomaten die Kommunen bei der Parkraumbewirtschaftung: Ohne Bargeldannahme entfielen der beträchtliche, regelmäßige logistische Aufwand ge- und versicherter Leerungsfahrten. Die Risiken von Automatenaufrüchen, Vandalismus und Diebstahl würden signifikant abnehmen. Die vom Währungsausschuss des Europäischen Parlaments vorgeschlagene Ausnahme, an sogenannten unbemannten Verkaufsstellen wie zum Beispiel Fahrausweisautomaten, Parkuhren, Selbstbedienungstankstellen oder Ladestationen die Annahme von Bargeld verweigern zu dürfen, stellt auch für Parkscheinautomaten die wirtschaftlichste Lösung für die Leistungserbringung dar und trägt dazu bei, höhere Parkgebühren infolge steigender Kosten für die Bargeldverarbeitung zu vermeiden.

6. Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 8 Absatz 3 Satz 6 PBefG)

In Artikel 4 Nummer 2 § 8 Absatz 3 Satz 6 ist nach der Angabe „Einzelfall“ die Angabe „insbesondere“ einzufügen.

Begründung:

Das Ziel, Barrierefreiheit im ÖPNV im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu erreichen, zumal diese allen Nutzerinnen und Nutzern zugutekommt, wird ausdrücklich unterstützt. Im gewachsenen städtischen Straßenraum können im Einzelfall über topografische, technische oder rechtliche Gründe hinaus Ausnahmen im Detail erforderlich werden. Insofern ist die Aufzählung nicht abschließend zu formulieren, um keine überbordenden zusätzlichen Dokumentations- und Nachweispflichten zu erzeugen.

7. Zu Artikel 4 Nummer 5 Buchstabe b (§ 15 Absatz 1 Satz 7 PBefG)

Artikel 4 Nummer 5 Buchstabe b ist zu streichen.

Begründung:

Die Abschaffung der Verlängerungsmöglichkeit bis zum Eintritt der Genehmigungsfiktion bei der Genehmigung von Angeboten des Personenfernverkehrs ist nicht sachgerecht.

In den Genehmigungsverfahren ist das Einvernehmen mit allen Genehmigungsbehörden herzustellen, in deren Zuständigkeitsbereich ein Halt liegt (§ 11 Absatz 4 Satz 1, Absatz 3 Satz 4 PBefG). Sollte das Einvernehmen von diesen Genehmigungsbehörden verweigert werden (z.B. weil die Haltestelle zu kurz oder zu niedrig ist), wird diese Entscheidung mitgeteilt, der Antragsteller wird informiert und der Antrag muss für eine Genehmigung geändert werden (Haltestelle ändern, Verzicht auf Halt o.ä.). Das Einvernehmen muss dann erneut hergestellt werden. Dies führte in der Vergangenheit dazu, dass die drei Monate nicht immer ausreichend waren. Zwar betrifft dies eine eher geringe Anzahl von Fällen, dennoch kann es auch bei Straffung des Verfahrens vorkommen, dass die Genehmigungsfiktion dann einträte. Um das zu verhindern, müsste der Antrag dann vor Ablauf der 3-Monats-Frist abschlägig entschieden werden mit der Folge, dass der Unternehmer Widerspruch einlegen oder einen neuen Antrag stellen müsste, was zusätzlichen Aufwand für Bürger wie Behörde bedeutete. Es wird deshalb dafür plädiert, § 15 Absatz 1 PBefG zu lassen, wie er ist.

8. Zu Artikel 4 Nummer 7 (§ 21 Absatz 5 PBefG)

Artikel 4 Nummer 7 ist zu streichen.

Begründung:

Der Wegfall der Betriebspflicht für den Personenfernverkehr ist nicht sachgerecht. Zum einen ist die Regelmäßigkeit das Hauptmerkmal des Linienverkehrs (auch im Fernverkehr, § 42 Satz 1 PBefG). Dies sorgt dafür, dass sich Fahrgäste auf das Vorhandensein einer Verkehrsverbindung einrichten können. Zum anderen ist das Abwägen mit öffentlichen Verkehrsinteressen einer der Hauptgründe für eine Betriebspflicht und wäre unter dieser Regelung nicht mehr möglich. Bei Wegfall der Betriebspflicht wird der Genehmigungsbehörde nicht einmal mehr angezeigt, ob der Betrieb durchgeführt wird. Öffentliche Verkehrsinteressen können dann auch nicht mehr abgewogen und in eine Entscheidung einbezogen werden.

Für die Fahrgäste besteht keine Verlässlichkeit mehr sowie Genehmigungsurkunden können „auf Halde“ beantragt und Verkehre dann aber nicht angeboten werden.

Zu bedenken ist insbesondere, dass eine Linienverkehrsgenehmigung, von der nach der Willkür ihres Inhabers kein oder nur geringfügig Gebrauch gemacht wird, andere Linienverkehrsanbieter stört, weil sie nicht ermessen können, ob es sich lohnt, eine eigene Linie daneben einzurichten (Parallelverkehr ist ja im Fernverkehr zulässig, § 13 Absatz 2 Satz 2 PBefG). Zudem blockieren Fahrten, die nur auf dem Papier stattfinden, knappe Haltestellenplätze und hindern die Nutzung dieses Raums durch andere Verkehre.

9. Zu Artikel 4 Nummer 8a – neu – (§ 39 Absatz 1 Satz 3 PBefG)

Nach Artikel 4 Nummer 8 ist die folgende Nummer 8a einzufügen:

„8a. In § 39 Absatz 1 Satz 3 wird nach der Angabe „Dienstleistungsauftrages“ die Angabe „oder einer allgemeinen Vorschrift nach Artikel 2 Buchstabe I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung vom 14. Dezember 2016“ eingefügt.“

Begründung:

Im Vergleich zur Entwurfsfassung aus dem Mai 2026 ist in der vorliegenden Fassung des Gesetzentwurfs der angepasste § 39 Absatz 1 Satz 3 PBefG nicht mehr enthalten. Die Anpassung des § 39 Absatz 1 Satz 3 PBefG steht bereits seit mehreren Jahren aus und ist zwischen dem Bundesministerium für Verkehr

(BMV) und den Ländern auch inhaltlich in der Vergangenheit so abgestimmt worden.

Die bisherige Beschränkung der Ausnahmegesetzgebung auf öffentliche Dienstleistungsaufträge führt zu nicht sachgerechten Ergebnissen. Denn dies hat eine Ungleichbehandlung von in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vorgegebenen Beförderungsentgelten (Anzeigepflicht) und in allgemeinen Vorschriften festgesetzten Beförderungsentgelten (Zustimmungspflicht) zur Folge, für die keine sachliche Rechtfertigung ersichtlich ist und die der Intention des Gesetzgebers, hoheitlich festgelegte Beförderungsentgelte/Tarife nicht nochmal behördlich überprüfen zu lassen, widerspricht (BT-Drucksache 17/8233, S. 17). Denn der Gesetzgeber ging bei der Einführung der Ausnahmegesetzgebung davon aus, dass das Genehmigungsverfahren entbehrlich ist, wenn die Beförderungsentgelte nicht mehr vom Verkehrsunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen frei kalkuliert werden können, sondern einseitig von der zuständigen Behörde vorgegeben werden. Für diese gesetzgeberische Wertung ist es aber nicht von Bedeutung, in welcher Form (öffentlicher Dienstleistungsauftrag oder allgemeine Vorschriften) diese Vorgabe festgelegt wird. Daher hat das BMV bereits mit Schreiben vom 25. September 2023 den Ländern mitgeteilt, dass eine analoge Anwendung des § 39 Absatz 1 Satz 3 PBefG auf allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für sachgerecht gehalten werde.

Da die allgemeine Vorschrift, in der sowohl die Tarife als auch die als Gegenleistung vorgesehenen Ausgleichsleistungen festgesetzt werden, ohnehin in Einklang mit den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stehen muss, waren die Genehmigungsverfahren gemäß § 39 Absatz 1 Satz 1 PBefG weitgehend inhaltsleer und zeitraubend. Damit wird mit der vorgeschlagenen Rechtsänderung auch ein Beitrag zum Bürokratierückbau geleistet.

10. Zu Artikel 6 Nummer 1 (§ 5 Absatz 4 Satz 1, 3 AEG), Nummer 4 (§ 12 Absatz 3, 3a, 4, 5, 6 Satz 5 AEG), Nummer 6 (§ 28 Absatz 1 Nummer 3 AEG)

Artikel 6 Nummer 1, 4 und 6 ist zu streichen.

Begründung:

Die in Artikel 6 Nummer 4 vorgesehene Änderung des § 12 Absatz 3 AEG sieht eine Aufhebung der Genehmigungspflicht vor. Die in Artikel 6 Nummer 1, 4 und 6 vorgesehenen weiteren Änderungen an § 5 Absatz 4, § 12 Absatz 3, 3a, 4, 5, 6 Satz 5 und § 28 Absatz 1 Nummer 3 AEG sind Folgeänderungen. Die Genehmigungspflicht muss jedoch bestehen bleiben.

Die Genehmigung schützt die Unternehmen dahingehend, dass auskömmliche Tarife geschaffen werden. Die formlose Anzeige der geänderten Beförderungsentgelte

oder Tarifbedingungen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde per E-Mail verursacht keinen nennenswerten Verwaltungsaufwand – weder für das EVU noch für die Genehmigungsbehörde, die üblicherweise mit einer E-Mail, die auch automatisch versendet werden kann, auf die Genehmigungsfiktion des § 12 Absatz 4 AEG verweist. Durch diese Genehmigungsfiktion wird das Genehmigungsbedürfnis realiter zu einer Anzeigepflicht, die es Betroffenen ermöglicht, über die Genehmigungsbehörde im Streitfall schnell feststellen zu lassen, welcher Wortlaut der Beförderungs- und Genehmigungsbedingungen zu einem bestimmten Zeitpunkt gegolten hat.

Mit dem Wegfall der Genehmigungspflicht entfällt zugleich die bislang bestehende Möglichkeit einer vorgelagerten Prüfung der Beförderungs- und Tarifbedingungen. Dadurch entsteht eine Regelungslücke, da zwar die Tarifaufsicht bestehen bleibt, den zuständigen Behörden künftig jedoch eine hinreichend klare Rechtsgrundlage für ein wirksames Einschreiten bei rechtswidrigen Tarifen oder Beförderungsbedingungen fehlen könnte.

Dies betrifft insbesondere:

- a) die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und Verbraucherschützender Regelungen,
- b) die Kontrolle von Tarifbestimmungen im Hinblick auf das AGB-Recht,
- c) die Überwachung von durch allgemeine Vorschriften vorgegebenen Höchsttarifen sowie
- d) die Sicherstellung eines wirksamen Verwaltungsvollzugs.

Der Verweis in der Begründung des Gesetzentwurfs auf Verbraucherzentralen, Schlichtungsverfahren oder individuelle Rechtsdurchsetzung kann eine behördliche Aufsichtsfunktion nicht ersetzen.

11. Zu Artikel 6 Nummer 2 (§ 6d Absatz 2 Satz 1, 2 AEG), Nummer 3 (§ 7d Satz 2 AEG)

Artikel 6 Nummer 2 und 3 ist zu streichen.

Begründung:

Aus Gründen der Betriebssicherheit ist es weiterhin erforderlich, dass die Bestellung von Eisenbahnbetriebsleitern durch Eisenbahnunternehmen unter dem Vorbehalt einer Bestätigung (Kontrolle) durch die zuständige Aufsichtsbehörde steht. Damit wird verhindert, dass Personen zu Eisenbahnbetriebsleitern bestellt werden, die nicht hinreichend zuverlässig oder fachkundig sind. Die Aufsichtsbehörde muss auch weiterhin über das Instrument verfügen, durch Widerruf einer Bestätigung die Ablösung von Eisenbahnbetriebsleitern zu bewirken, wenn sich Personen später bzw. nachträglich als ungeeignet erweisen.

Die vorgeschlagene Streichung von Artikel 6 Nummer 2 und 3 führt zu einer notwendigen Folgeänderung in der dazugehörigen Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BR-Drucksache 478/26).

12. Zu Artikel 6 Nummer 5 (§ 12a Absatz 3 Satz 3, 4 – neu – AEG)

Artikel 6 Nummer 5 ist durch die folgende Nummer 5 zu ersetzen:

„5. Nach § 12 Absatz 3 Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Der Aushang der Fahrpläne nach Satz 2 kann an der Zugangsstelle entweder in Papierform oder mittels eines Kommunikationssystems, welches im Sinne des § 4 Behindertengleichstellungsgesetzes barrierefrei sein soll, erfolgen und durch Verweis auf ein digitales Informationssystem oder sonstige Möglichkeiten zum digitalen Abruf von Fahrplaninformationen ergänzt werden. Der Verweis auf ein digitales Informationssystem oder sonstige Möglichkeiten zum digitalen Abruf von Fahrplaninformationen und die Fahrplaninformationen selbst sollen barrierefrei im Sinne des § 4 Behindertengleichstellungsgesetz sein.“ ‘

Begründung:

Es muss gewährleistet werden, dass Fahrgäste die Informationen barrierefrei auch dann vor Ort erhalten können, wenn sie kein eigenes digitales Endgerät nutzen (können). Daher sollte stets eine nicht-digitale Alternative zur Verfügung stehen, um keine zusätzlichen Zugangshürden für bestimmte Personengruppen zu schaffen.

Nach dem neuen Satz 4 soll der Verweis auf sowie die Nutzung von digitalen Fahrplaninformationsangeboten barrierefrei im Sinne des § 4 BGG möglich sein.

13. Zu Artikel 9 Nummer 1 Buchstabe a (§ 3 Absatz 1 Satz 2 BSWAG)

Artikel 9 Nummer 1 Buchstabe a § 3 Absatz 1 Satz 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach der Angabe „Fahrleitungen“ ist die Angabe „oder Stromschienen“ einzufügen.

- b) Die Angabe „an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes“ ist durch die Angabe „und anderer notwendiger Zusammenhangsmaßnahmen an bestehenden Schienenstrecken des Bundes einschließlich notwendiger Maßnahmen zur Geschwindigkeits- und Kapazitätserhöhung“ zu ersetzen.

Begründung:

Mit dem Änderungsvorschlag soll klargestellt werden, dass aus verkehrlicher Sicht zur klimaschützenden Elektrifizierung von Bahnstrecken nicht nur der reine Bau von Fahrleitungen oder der Bau von Elektrifizierungsinseln und Laudeunterwerken einschließlich notwendiger Bahnstromleitungen gehören. Auch andere notwendige Zusammenhangsmaßnahmen und Maßnahmen zur Geschwindigkeits- und Kapazitätserhöhung sind von einer sinnvollen und funktionierenden Elektrifizierung von Bahnstrecken untrennbar.

Außerdem soll klargestellt werden, dass neben dem Bau von Fahrleitungen auch der Bau von Stromschienen eine sinnvolle Technologie zur Elektrifizierung von Bahnstrecken ist.

Zur Elektrifizierung von Bahnstrecken gehören nicht nur die Oberleitung (Maste, Kettenwerk, Schalter etc.) und die Bahnstromversorgung (z. B. eine 110 kV Bahnstromleitung, Unterwerke oder Zentrale Umrichterwerke zur Einspeisung in die 110 kV-Bahnstromleitung oder Dezentrale Umrichterwerke zur Einspeisung in das 15 kV Oberleitungsnetz), sondern auch alle anderen notwendigen Zusammenhangsmaßnahmen (Baumaßnahmen/Bauleistungen/Objekte, die aufgrund der Elektrifizierung angepasst oder erneuert werden müssen).

Das können u. a. sein:

- Anpassungen oder Austausch der LST- und Tk-Kabelanlagen, wegen der notwendigen Abschirmung/Erdung durch Induktion aus der Oberleitung,
- Anpassungen an der LST infolge des Ausbaus der Oberleitung (z. B. Anpassung der Leit- und Bedienoberfläche in Stellwerken),
- Erdungsanlagen aller an der Strecke vorhandenen Bauwerke und Objekte,
- Anpassungen an Brücken und Ingenieurbauwerken zur Aufnahme von Oberleitungsmasten,
- Anpassungen des Querprofils oder der Gleislage (Spurplan) aufgrund der Anordnung von Oberleitungsmasten an und zwischen den Gleisen,
- Schalt-, Schutz- und Steueranlagen der Bahnstromversorgung und Oberleitungssteuerung,
- Maßnahmen im Umwelt- und Naturschutz infolge von Baumfällungen, dauerhaftem Rückschnitt und Ausgleich (z. B. Waldersatz) infolge des Baus von Oberleitung/Bahnstromleitungen,
- die Anpassung und Erneuerung von Brücken (SÜ) infolge fehlendem Lichtraums und Schutzabstand zur Oberleitung oder

- Maßnahmen der Bahnerdung, Rückstromführung und elektromagnetischer Verträglichkeit.

14. Zu Artikel 9 Nummer 1 Buchstabe c (§ 3 Absatz 4 BSWAG)

In Artikel 9 Nummer 1 Buchstabe c § 3 Absatz 4 ist nach der Angabe „gegeben“ die Angabe „und gilt über den Bedarfsplan hinaus auch für Maßnahmen an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes“ einzufügen.

Begründung:

Die Regelungen des § 3 BSWAG haben bisher ausschließlich Maßnahmen des Bedarfsplans zum Gegenstand.

Die neue Formulierung des § 3 Absatz 4 BSWAG-E erleichtert die Elektrifizierung von Bedarfsplanvorhaben. Diese Regelung sollte im Sinne des Klimaschutzes aber auch auf alle Strecken, auch außerhalb des Bedarfsplans, der Eisenbahnen des Bundes ausgeweitet werden.

15. Zu Artikel 9 Nummer 1 Buchstabe c (§ 3 Absatz 4 Satz 2 – neu – BSWAG)

Nach Artikel 9 Nummer 1 Buchstabe c § 3 Absatz 4 Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Das gilt entsprechend auch für die anteilige Finanzierung des Ausbaus von Bahnstrecken nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.“

Begründung:

In der Begründung zu Artikel 9 des Gesetzentwurfs wird sinngemäß ausgeführt, dass für Elektrifizierungsvorhaben, die anteilig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden, der Verzicht auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr mit Verweis auf die Regelung im BSWAG, also auf den neu eingefügten § 3 Absatz 4 BSWAG, umgesetzt werden soll.

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 3 Absatz 4 BSWAG setzt diese Intention schon im laufenden Gesetzgebungsvorhaben um. Ein Zuwarten auf die Änderung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung ist so nicht mehr erforderlich.

16. Zu Artikel 9a – neu – (§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 GVFG)

Nach Artikel 9 ist der folgende Artikel 9a einzufügen:

„Artikel 9a

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 sowie für Elektrifizierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenstrecken ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich.“

Begründung:

Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist, dass Elektrifizierungsmaßnahmen grundsätzlich entbürokratisiert werden. Denn für diese wird der gesamtwirtschaftliche Nachweis als gegeben angenommen und die Anwendung der bisher vereinfachten Verfahrensanleitung kann eingespart werden. Dies allein über eine Verfahrensanleitung zu regeln, erscheint nicht rechtssicher. Deshalb bedarf es der Änderung des GVFG in Form einer weiteren Ausnahmeregelung in § 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 als Ergänzung zu der in Artikel 9 Nummer 1 Buchstabe c des Gesetzentwurfs vorgesehenen Änderung des BSWAG.

17. Zu Artikel 14 Nummer 3 (§ 12a Absatz 1 Satz 4 - neu - LuftVG)

Nach Artikel 14 Nummer 3 § 12a Absatz 1 Satz 3 ist der folgende Satz einzufügen:

„Die Luftfahrtbehörde kann in Einzelfällen die Vorlage eines Sachverständigengutachtens über die durch die Nutzung hervorgerufenen Auswirkungen auf den Luftverkehr verlangen, wenn nur so eine sachgerechte Beurteilung der Auswirkungen möglich ist.“

Begründung:

§§ 12a und 12b LuftVG-E schaffen neue Zustimmungserfordernisse für die Luftfahrtbehörden. Im Rahmen der jeweiligen Verfahren haben die Luftfahrtbehörden zu bewerten, ob die beantragte Nutzung zu Gefahren für den Luftverkehr durch Wildtierschlag (§ 12a) oder zu optische Beeinträchtigungen (§ 12b) führen kann. Die hierbei zu treffenden Prognoseentscheidungen setzen auch Fachwissen in luftfahrtfernen Gebieten voraus. Diese Expertise kann in den Luftfahrtbehörden jedoch nicht vollumfänglich vorgehalten werden. Daher kann es erforderlich sein, externe Sachverständigengutachten (z.B. Blendgutachten) anzufordern. Eine Behörde darf solche Gutachten jedoch nur dann von einem Beteiligten verlangen, wenn es hierfür eine hinreichend bestimmte gesetzliche Grundlage gibt. Andernfalls müsste die Behörde das Gutachten grundsätzlich selbst auf eigene Veranlassung und Kosten einholen.

18. Zu Artikel 14 Nummer 3 (§ 12b Absatz 2 LuftVG)

Artikel 14 Nummer 3 § 12b Absatz 2 ist durch folgenden Absatz 2 zu ersetzen:

„(2) Bei genehmigungsfreien Vorhaben im Sinne des Absatzes 1 hört die Luftfahrtbehörde die jeweils nach Landesrecht für die Aufsicht zuständige Behörde an.“

Begründung:

Nach dem Gesetzentwurf sollen die Regelungen des § 12a LuftVG-E sinngemäß für die in § 12b Absatz 1 Nummer 1 und 2 LuftVG-E geregelten optischen Beeinträchtigungen in der Flugplatzumgebung gelten. Ausweislich der Begründung wurde die Bezugnahme in Absatz 1 auf § 12a Absatz 1 bis 3 und 4 Satz 1 beschränkt und eine eigenständige Regelung zur anzuhörenden Behörde in Absatz 2 aufgenommen, da nicht in jedem Fall die (in § 12a Absatz 4 Satz 2 ausdrücklich benannte) Landwirtschaftsbehörde die zuständige Behörde sei. Die bislang vorgesehene Regelung in Absatz 2 würde mangels Einschränkung jedoch sowohl für genehmigungsfreie als auch genehmigungspflichtige Vorhaben gelten. Sie wäre damit zu weitgehend und missverständlich, weshalb ihre Ersetzung vorgeschlagen wird.

Zum einen ist der Anwendungsbereich auf genehmigungsfreie Vorhaben im Sinne des § 12b Absatz 1 i.V.m. § 12a Absatz 4 Satz 1 zu beschränken, da ein Regelungsbedürfnis nur insoweit besteht. Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben würde nach § 12b Absatz 1 i.V.m. § 12a Absatz 1 bis 3 gerade die Luftfahrtbehörde durch die zuständige Genehmigungsbehörde beteiligt. Die bislang in § 12b Absatz 2 uneingeschränkt vorgesehene Verpflichtung zur Anhörung der nach Landesrecht zuständigen Behörde durch die Luftfahrtbehörde wäre in diesem Fall irritierend und irreführend. Ein Regelungsbedarf besteht vielmehr – wie im Fall des § 12a Absatz 4 Satz 2 – nur für genehmigungsfreie Vorhaben im Sinne des § 12b Absatz 1.

Zum anderen bedarf es aufgrund der Genehmigungsfreiheit zur Vermeidung von Missverständnissen einer Klarstellung dahingehend, dass die Behörde anzuhören ist, welche für die Ausübung der Aufsicht über das Vorhaben im Sinne des § 12b Absatz 1 zuständig ist.

19. Zu Artikel 14 Nummer 7 Buchstabe a (§ 25 Absatz 1 Satz 5 LuftVG)

Artikel 14 Nummer 7 Buchstabe a ist zu streichen.

Begründung:

Die Einfügung des neu vorgesehenen Satz 5 in § 25 Absatz 1 Satz 5 LuftVG-E wird abgelehnt. Die vorgesehene Regelung ist rechtssystematisch missglückt und würde darüber hinaus zu Abgrenzungsschwierigkeiten bzw. zu einem unklaren Regelungsziel führen.

Zum einen widerspricht die Einfügung in Absatz 1 Satz 5 der Systematik der Regelung: die bislang klare Trennung des Gesetzgebers zwischen Grundsatz (Flugplatzzwang), Einzelfallabweichung und genereller Ausnahme wird ohne erkennbare Notwendigkeit durchbrochen. Das grundsätzliche Erfordernis von Zustimmung und Erlaubnis für echte und unechte Außenstarts und -landungen ist in Absatz 1 geregelt, die allgemein geltenden Ausnahmen hiervon hingegen in Absatz 2. Die über die Bezugnahme auf Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 nunmehr zusätzlich in Absatz 1 Satz 5 LuftVG – neu – aufgenommene allgemeine Ausnahme widerspricht dieser Systematik.

Zum anderen würden durch die neue Regelung für die in Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 aufgeführten Flugbewegungen bestehende Betriebsbeschränkungen von Flugplätzen verdrängt, die Ergebnis einer umfassenden planerischen Abwägung aller Interessen im Rahmen von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren sind. Solche Betriebsbeschränkungen legen häufig ein komplexes und ausdifferenziertes Ausnahmeregime fest, welches sowohl den Schutz der Flughafenumgebung als auch die wirtschaftlichen und öffentlichen Interessen berücksichtigt. Diese Flugbetriebsbeschränkungen sind bislang bei der Ermessensentscheidung über eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 25 Absatz 1 Satz 3 Nummer 3 LuftVG in der derzeitigen Fassung zu be-

rücksichtigen und würden durch die Neuregelung für die nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 privilegierten Flüge insoweit gegenstandslos.

Insbesondere bei medizinischen Flügen, die nach der Neuregelung ausgenommen werden sollen, bleibt unklar, welche Flüge unter die Regelung fallen. Unbestritten dürften Ambulanzflüge und Organtransporte mit speziellen Luftfahrzeugen umfasst sein. Daneben werden jedoch Organe (u.a. Stammzellen und Hornhäute) häufig auch im normalen Passagierverkehr der gewerblichen Fluggesellschaften transportiert. Solche Flüge werden ggf. ebenfalls als medizinische Flüge klassifiziert. Bei der vorgesehenen gesetzlichen Privilegierung aller medizinischen Flüge besteht die Gefahr, dass die bestehende Nachtflugbeschränkungen ausgehöhlt werden, wenn Passagier- oder Frachtflüge, auf denen ein Organ transportiert wird, unbeschränkt von Gesetzes wegen und damit ohne weitere Prüfung der Genehmigungsbehörde innerhalb des Nachtflugbeschränkungszeitraums starten und landen dürfen.

Ebenso ist der Umfang der Ausnahme von den Flugbetriebsbeschränkungen abzulehnen, soweit nach Artikel 4 Absatz 1 Verordnung (EU) 923/2014 auch Ausbildungsflüge umfasst sind. Eine regelmäßige Durchführung von Ausbildungsflügen in den zum Schutz der Bevölkerung festgelegten nächtlichen Betriebsbeschränkungszeiten steht zudem im Widerspruch zu der gesetzlichen Zielsetzung des § 29 Absatz 1 Satz 2 LuftVG, dass auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist. Eine generelle Ausnahme für Ausbildungsflüge – auch wenn sie im Zusammenhang mit Tätigkeiten im öffentlichen Interesse stehen – wird daher abgelehnt.

Darüber hinaus bezieht sich die mit Absatz 1 Satz 5 - neu - eingefügte Freistellung von behördlicher Erlaubnis und privatrechtlicher Zustimmung allein auf § 25 Absatz 1 Satz 3 LuftVG, der seinerseits nur die sogenannten unechten Außenstart- und -landungen auf einem Flugplatz betrifft. Die hiermit verbundene Privilegierung der Flüge nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 gälte somit nicht für sogenannte echte Außenstarts und -landungen jenseits von Flugplätzen auf Außengeländen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass durch den neu vorgesehenen Satz 5 mit Inkrafttreten der durch das Siebzehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb vorgesehenen Einfügung der dann neuen Nummer 3 in § 25 Absatz 2 Satz 1 LuftVG eine Überschneidung der Ausnahmeregelungen desselben Regelungsziels mit unterschiedlichem Regelungsinhalt und -umfang eintreten würde. Neben der systematischen Unstimmigkeit wäre danach das Regelungsziel für z.B. Flüge im Polizei- bzw. Zolleinsatz, in der Brandbekämpfung oder im Such- und Rettungsdienst unklar, weshalb die vorgesehene Änderung bereits aus diesem Grunde zu streichen ist.

20. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat erkennt in einer Überarbeitung der Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen (PBefGKostV) und dem dazugehörigen Richtsatzkatalog erhebliches Potenzial zur Steigerung der Verwaltungseffizienz sowie zum Bürokratierückbau. Die Bundesregierung wird gebeten, einen entsprechenden Prozess zeitnah und in Abstimmung mit den Ländern auf den Weg zu bringen.
- b) Die zuletzt vor 14 Jahren angepasste Verordnung sieht vor, dass insbesondere für Amtshandlungen wie der Berechnung der Gebühren im Fernlinienverkehr in jedem Einzelfall eine umfangreiche Berechnung zu erstellen und nachvollziehbar zu bescheiden ist. Eine Flexibilisierung und Verschlankung der Abrechnungsvorschriften sowie des Katalogs an Gebührentatbeständen könnte dazu beitragen, Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und Gebührenentscheidung für Externe nachvollziehbar zu machen.
- c) Darüber hinaus sollten in diesem Rahmen die Höchstgrenzen nach § 57 Absatz 1 Nummer 10 PBefG an das aktuelle Aufwands- und Preisniveau angepasst und in die Gebührensprengen in KostenVO und den Richtsatzkatalog entsprechend übertragen werden.