

14.08.26

Vk - AIS - In - Wi

Verordnung der Bundesregierung

Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

A. Problem und Ziel

Der Abbau unnötiger bürokratischer Belastungen ist ein zentrales Versprechen der Bundesregierung im Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode. Deutschland sieht sich aktuell einer übermäßigen Regelungsdichte gegenüber, die in vielen Bereichen als Modernisierungsbremse wirkt. Administrative Belastungen binden wertvolle Ressourcen, und erschweren Investitionen und Innovationen im Verkehrssektor.

Die Verordnung setzt den vereinbarten Bürokratieabbau auf Verordnungsebene um; sie flankiert das parallel vorbereitete Bürokratierückbaugesetz Verkehr. Das Paket geht dabei weit über den bloßen Abbau von Informationspflichten hinaus. Es umfasst grundlegende Vereinfachungen von Verwaltungsverfahren, die Beseitigung nationaler Doppelregelungen sowie die Rückführung nationaler Sonderregelungen auf unionsrechtlich erforderliche Mindestvorgaben (Abbau von „Gold Plating“ hin zu einer 1:1 Umsetzung) und trägt darüber hinaus dazu bei, Verwaltungsverfahren effizienter auszugestalten und administrativen Aufwand zu reduzieren. Ziel ist eine spürbare Entlastung von Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft sowie der Verwaltung.

B. Lösung

Die Verordnung bündelt ein breites Spektrum an Entlastungs- und Modernisierungsmaßnahmen auf der Verordnungsebene, um Verwaltungsabläufe effizienter, digitaler und bürgernäher zu gestalten:

- **Beschleunigung durch moderne Verfahrensdogmatik:** Durch die Einführung von Genehmigungsfiktionen sowie die Vereinfachung von Nachweis- und Prüfanforderungen werden Verwaltungsabläufe beschleunigt. Dadurch können zeitaufwendige Doppelprüfungen reduziert und Verwaltungsentscheidungen effizienter getroffen werden.
- **Abbau von „Gold Plating“ im Luftverkehr:** Im Luftverkehr werden nationale Vorschriften an unionsrechtliche Vorgaben angepasst und bestehende Doppelregelungen beseitigt. Hierzu zählen insbesondere Anpassungen der nationalen Regelungen für unbemannte Luftfahrzeuge, einschließlich der Streichung spezifischer deutscher Gewichtsvorgaben. Darüber hinaus werden Genehmigungsverfahren vereinfacht und Vorschriften modernisiert, indem das Genehmigungserfordernis dort abgeschafft wird, wo der Betrieb von unbemanntem Fluggerät im öffentlichen Interesse durch oder im Auftrag und unter Aufsicht von Behörden stattfindet. Die Maßnahmen tragen dazu bei, bestehende Wettbewerbsnachteile im europäischen Binnenmarkt abzubauen. Ferner werden Meldepflichten für Ereignismeldungen an EU-Recht angepasst und damit vereinfacht.

- **Vermeidung von Redundanz und Bereinigung veralteter Normen:** Überflüssig gewordene Vorschriften werden aufgehoben, wie die Regelung zur Gepäckaufbewahrung im Eisenbahnrecht. Zudem erfolgt eine konsequente Streichung von Doppelprüfungen und Anzeige- und Nachweispflichten, sofern Daten bereits durch harmonisierte EU-Systeme (z. B. Teil-21 Leicht) oder andere Aufsichtswege vorliegen. Nationale und europäische Meldewege werden zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen harmonisiert.
- **Prozessvereinfachung, Flexibilisierung und Bündelung:** Durch die Nutzung moderner digitaler Zulassungswege werden administrative Hürden abgebaut und nationale Innovationshindernisse für Unternehmen und Technikentwickler beseitigt. Die Bündelung zersplitterter Behördenzuständigkeiten sowie Erleichterungen für den Amateurbau fördern die technische Eigeninitiative. Gleichzeitig ermöglichen neue operative Verfahren in der Flugsicherung eine Steigerung der Kapazitäten bei gleichzeitiger CO₂- und Lärmverringerung.
- **Bürgerorientierte Entlastung und Fachkräftesicherung:** Der bundesweite Fachkundenachweis im Fahrerlaubnisrecht wird abgeschafft, um den regionalen Bedarf an Fahrpersonal schneller sowie bürokratieärmer zu decken und dem akuten Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger verändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand wie folgt -250 Stunden.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um 44 442 000 Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Davon entfallen 368 000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich eine Veränderung des Erfüllungsaufwands -750 000 Euro. Davon -47 000 auf Bundesebene und -703 000 Euro auf Landesebene.

F. Weitere Kosten

Keine.

14.08.26

Vk - AIS - In - Wi

**Verordnung
der Bundesregierung**

Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, 14. August 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Friedrich Merz

Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Vom ...

Die Bundesregierung verordnet aufgrund des § 1 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 Nummer 3, § 2 und § 5 Absatz 1 Satz 1 des Verkehrssicherstellungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082), das zuletzt durch Artikel 40 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist,

und

das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund

- des § 2 Absatz 3 sowie des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b, Nummer 2, 3 und 5 Buchstabe a und b, 9 Buchstabe a, b und c, Absatz 3 Nummer 1 und 5, Absatz 4 Satz 1 Nummer 1, Satz 2 Nummer 2 sowie Absatz 9 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 142) geändert worden ist,
- des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18, Absatz 3 Nummer 2, Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 und 3 und Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden,
- des § 57 Absatz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 2 des Gesetzes vom 15. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 148) geändert worden ist,
- des § 26 Absatz 1 Nummer 1 und 1f sowie Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131),
- des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a und Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz,
- des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und 5 Buchstabe a und d, Absatz 3 Satz 3 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 1 Absatz 1 und 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1, 4, und 6, Satz 3 und 4 sowie Absatz 4 Nummern 3, 4 und 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom

10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Ermöglichung der digitalen Fluggastabfertigung vom XX. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. XX) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131),

- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Luftverkehrsgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9a des Luftverkehrsgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,
- des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 3 sowie Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe b des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82, Nr. 126), das durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131),

Inhaltsübersicht

Artikel 1	Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
Artikel 2	Änderung der Verordnung über Ausnahmen von Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge
Artikel 3	Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung
Artikel 4	Änderung der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung
Artikel 5	Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
Artikel 6	Änderung der Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs
Artikel 7	Änderung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
Artikel 8	Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung
Artikel 9	Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung
Artikel 10	Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
Artikel 11	Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung
Artikel 12	Änderung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung
Artikel 13	Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Artikel 14	Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal
Artikel 15	Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung
Artikel 16	Änderung der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung
Artikel 17	Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Artikel 1

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 46) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 48 durch die folgende Angabe ersetzt:

„§ 48 Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, Subdelegation“.

2. § 48 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 48

Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; Subdelegation“.

- b) Absatz 4 Nummer 5, 6 und 7 wird durch die folgenden Nummern 5 und 6 ersetzt:

„5. nachweist, dass er eine EU - oder EWR-Fahrerlaubnis der Klasse B oder eine entsprechende Fahrerlaubnis aus einem in Anlage 11 aufgeführten Staat seit mindestens zwei Jahren oder bei Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Krankenkraftwagen seit mindestens einem Jahr besitzt oder innerhalb der letzten fünf Jahre besessen hat, und

6. für den Fall, dass die Erlaubnis für

- a) Krankenkraftwagen gelten soll, einen Nachweis über die Teilnahme an einer Schulung in Erster Hilfe nach § 19 beibringt, oder
- b) Taxen, Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr gelten soll, einen Fachkundenachweis beibringt, sofern dieser auf Grundlage einer Verordnung nach Absatz 4a verlangt wird.“

- c) Nach Absatz 4 wird der folgende Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Die in § 2 Absatz 3 und § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b des Straßenverkehrsgesetzes in der am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel ... dieser Verordnung] geltenden Fassung enthaltene Ermächtigung, für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung durch Taxen, Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr einen Fachkundenachweis zu verlangen, wird auf die Landesregierungen übertragen. Die Landesregierung kann die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf andere Landesbehörden übertragen.“

- d) Absatz 8 wird durch den folgenden Absatz 8 ersetzt:

„(8) Begründen Tatsachen Zweifel an der körperlichen und geistigen Eignung des Fahrerlaubnisinhabers oder an der Gewähr der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen des Inhabers einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, so sind die §§ 11 bis 14 entsprechend anzuwenden. Ist gemäß Absatz 4a ein Nachweis der Fachkunde Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, so hat der Inhaber der Erlaubnis auf Verlangen der Fahrerlaubnisbehörde seine Kenntnisse, die zur Erlangung der Fachkunde erforderlich sind, erneut nachzuweisen, wenn Tatsachen Zweifel begründen, ob er diese noch besitzt. Bestehen Bedenken an der Gewähr für die besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen, so kann von der Fahrerlaubnisbehörde ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung angeordnet werden.“

Artikel 2

Änderung der Verordnung über Ausnahmen von Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

Die Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge vom 19. Dezember 2011 (eBAnz AT144 2011 V2), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 27. Januar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 25) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 7 wird durch den folgenden § 7 ersetzt:

„§ 7

Übereinstimmungsnachweis

Die Erfüllung der in den §§ 4 und 5 festgelegten Voraussetzungen sowie die Einhaltung des § 32d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind nachzuweisen durch ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch ein Gutachten eines nach Artikel 68 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 zur Prüfung von Gesamtfahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugklasse benannten Technischen Dienstes. Für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge nach § 3 Satz 1 Nummer 1 gilt Satz 1 als erfüllt, wenn für jedes Einzelfahrzeug der Fahrzeugkombination ein Gutachten vorliegt, das die Einhaltung der Anforderungen nach Satz 1 für die Fahrzeugkombination belegt. Das Gutachten oder dessen Kopie ist während der Fahrt mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen. Das Gutachten kann auch in digitaler Form auf einem Speichermedium mitgeführt werden, wenn dieses bei einer Kontrolle den Kontrollberechtigten auf Verlangen lesbar gemacht werden kann.“

2. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird die Angabe „beglaubigte“ gestrichen.

bb) Nach Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Nachweise nach Satz 2 können auch in digitaler Form auf einem Speichermedium mitgeführt werden, wenn dieses bei einer Kontrolle den Kontrollberechtigten auf Verlangen lesbar gemacht werden kann.“

b) In Absatz 2 wird nach Satz 3 der folgende Satz eingefügt:

„Die Bescheinigung nach Satz 3 kann auch in digitaler Form auf einem Speichermedium mitgeführt werden, wenn dieses bei einer Kontrolle den Kontrollberechtigten auf Verlangen lesbar gemacht werden kann.“

Artikel 3

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 23 Absatz 1d Satz 2 Nummer 1a wird die Angabe „Katastrophenschutzes“ durch die Angabe „Zivil- und Katastrophenschutzes“ ersetzt.
2. In § 30 wird der Absatz 4 durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Feiertage im Sinne des Absatzes 3 sind Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Tag der Arbeit (1. Mai), Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Tag der deutschen Einheit (3. Oktober) sowie der 1. und 2. Weihnachtstag.“

3. § 35 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird die Angabe „Katastrophenschutz“ durch die Angabe „Zivil- und Katastrophenschutz“ ersetzt.
 - b) Absatz 5a wird durch folgenden Absatz 5a ersetzt:

„(5a) Fahrzeuge des Rettungsdienstes und Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsomnibusse, sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.“

4. In § 44 Absatz 5 wird die Angabe „Katastrophenschutz“ durch die Angabe „Zivil- und Katastrophenschutz“ ersetzt.
5. § 46 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „Dienstbereiche der Bundeswehr“ durch die Angabe „Dienstbereiche der Bundeswehr und des Zivilschutzes“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 Satz 2 wird gestrichen.
6. In § 47 Absatz 3 wird die Angabe „Katastrophenschutz“ durch die Angabe „Zivil- und Katastrophenschutz“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung

Die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236) wird wie folgt geändert:

§ 3 Absatz 4 Satz 2 wird gestrichen.

Artikel 5

Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 41 Absatz 2 wird die Angabe „das Prüfbuch“ durch die Angabe „darüber hinaus das Prüfprotokoll der letzten Sicherheitsprüfung“ ersetzt.
2. § 42 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird die Angabe „das Prüfbuch“ durch die Angabe „darüber hinaus das Prüfprotokoll der letzten Sicherheitsprüfung“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Vermerk im Prüfbuch“ durch die Angabe „eine schriftliche Erklärung“ ersetzt.
3. § 45 Absatz 1 Nummer 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe k wird die Angabe „§ 27 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 27 Absatz 1, 3 oder 4“ ersetzt.
 - b) In Buchstabe r wird die Angabe „oder des Prüfbuchs“ durch die Angabe „und gegebenenfalls des Prüfprotokolls der letzten Sicherheitsprüfung“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung der Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs

Die Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs vom 9. September 1976 (BGBl. I S. 2730), die zuletzt durch Artikel 501 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 2 Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Über Maßnahmen nach Absatz 1 ist auf geeignete Weise zu informieren.“

Artikel 7

Änderung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung

Die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung vom 7. Juli 2000 (BGBl. I S. 1023), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 10. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2242) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Verordnung über die Bestellung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV).“

2. § 2 wird durch den folgenden § 2 ersetzt:

„§ 2

Voraussetzungen zur Bestellung zum Betriebsleiter und Anzeigepflicht

(1) Die Bestellung der Betriebsleiter und ihrer Stellvertreter bedarf der Anzeige an die zuständige Aufsichtsbehörde.

(2) Zum Betriebsleiter darf nur bestellt werden, wer

1. zuverlässig ist und
2. die fachliche Befähigung zum Betriebsleiter in einer Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfverordnung nachgewiesen hat.

(3) Abweichend von Absatz 2 Nr. 2 kann als Betriebsleiter auch bestellt werden, wer in einem Fachgebiet, zu dem in erheblichem Umfang Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnen gehören, die große Staatsprüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst bestanden hat und mindestens drei Jahre in für die Sicherheit einer Eisenbahn wesentlichen Fachbereichen als Ingenieur tätig war.

(4) Die Absätze 2 und 3 gelten für die Bestellung von Stellvertretern entsprechend.“

3. § 3 wird durch folgenden § 3 ersetzt:

„§ 3

Ausnahmen

(1) Die zuständige Aufsichtsbehörde kann im Einzelfall

1. Ausnahmen von den Vorschriften über die Bestellung der Stellvertreter der Betriebsleiter bei Vorliegen einfacher Betriebsverhältnisse einer Eisenbahn zulassen sowie
2. Ausnahmen von § 2 Absatz 2 Nummer 2 zulassen, wenn

- a) hinsichtlich der Eisenbahnverkehrsleitungen und der zu benutzenden Eisenbahninfrastruktur einfache Betriebsverhältnisse vorliegen,
- b) hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur einfache Betriebsverhältnisse vorliegen oder
- c) die bestellte Person bereits bestätigter Straßenbahn-Betriebsleiter und in einem Unternehmen tätig ist, das die Genehmigung als Straßenbahnunternehmen und als Eisenbahnunternehmen besitzt.

(2) Die Beurteilung, ob einfache Betriebsverhältnisse vorliegen, obliegt der für die Ausnahmegenehmigung zuständigen Aufsichtsbehörde. Ob hinsichtlich der zu benutzenden Eisenbahninfrastruktur nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a einfache Betriebsverhältnisse vorliegen, ist im Einvernehmen mit der für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörde zu beurteilen.

(3) Die Aufsichtsbehörde hat sich vor einer Ausnahmezulassung nach Absatz 1 auf geeignete Weise davon zu überzeugen, dass die bestellte Person zumindest das im Einzelfall erforderliche Maß an Fachkunde besitzt.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird Satz 2 wie folgt ersetzt:

„Ferner haben sie diese Geschäftsanweisung ihren Beschäftigten zugänglich zu machen und auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen.“

- b) In Absatz 2 wird die Angabe „Änderung der Aufgaben des Betriebsleiters und“ gestrichen.

5. § 6 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Zum Betriebsleiter darf auch bestellt werden, wer bereits vor dem 1. Februar 2001 mindestens drei Jahre als Ingenieur in leitender Funktion bei einer öffentlichen Eisenbahn als Betriebsleiter oder dessen Stellvertreter tätig war und von der zuständigen Aufsichtsbehörde bestätigt worden ist. Die bestellte Person muss zuvor keine Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung ablegen. Einem Ingenieur ist gleichgestellt, wer mindestens drei Jahre bei einer öffentlichen Eisenbahn in leitender Funktion in einem Fachbereich tätig gewesen ist, zu dem im erheblichen Umfang der Bau oder der Betrieb von Eisenbahnen gehört.“

Artikel 8

Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung

Die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung vom 22. November 2013 (BGBl. I S. 4008), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 30. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 345) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. § 9 Absatz 3 Satz 2 wird gestrichen.
- 2. § 10 Absatz 6 Satz 2 wird gestrichen.

Artikel 9

Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung

Die Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung vom 5. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2077) wird wie folgt geändert:

Teil 6 wird gestrichen.

Artikel 10

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch das Gesetz zur Modernisierung des Bundespolizeigesetzes - BR-Drs. 557/25 vom 10.10.2025 geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 1 Absatz 2 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die Entscheidung darüber, welche Strecken Hauptbahnen und welche Nebenbahnen sind, trifft das jeweilige Unternehmen.“

Artikel 11

Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung

Die Eisenbahnverkehrs-Verordnung vom 4. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 208) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird gestrichen.
2. Abschnitt 2 wird gestrichen.
3. Abschnitt 3 wird zu Abschnitt 2.

Artikel 12

Änderung der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung

Die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 2, 1666), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 14. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 242) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3.23 wird wie folgt geändert:

1. In Satz 3 wird die Angabe „kann die zuständige Behörde“ durch die Angabe „kann die zuständige Behörde auf Antrag“ ersetzt.

2. Nach Satz 3 wird folgender Satz 4 eingefügt:

„Die Zulassung nach Satz 3 gilt als erteilt, wenn die zuständige Behörde nach Ablauf einer Frist von einem Monat nach Eingang des vollständigen Antrags keine Entscheidung getroffen hat.“

Artikel 13

Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 19. Juni 1964 (BGBl. I S. 370), die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zum Abschnitt 4 Unterabschnitt 10 die folgende Angabe eingefügt:

„11. Anzeige des gewerblichen Gelegenheitsverkehrs § 100b“.

2. § 73 wird durch den folgenden § 73 ersetzt:

„§ 73

Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen wird von der Luftfahrtbehörde des Landes erteilt, in dem sich das Veranstaltungsgelände befindet.“

3. Nach § 92 wird der folgende § 92a eingefügt:

„§ 92a

Beschränkungen für Ausflüge

(1) Die Erlaubnisbehörde kann für Ausflüge allgemein oder für den Einzelfall Bedingungen, Auflagen und Befristungen festsetzen.

(2) Die Erlaubnisbehörde kann Flüge nach Absatz 1 ganz oder teilweise untersagen, wenn

1. dies im Interesse der Landesverteidigung der Bundesrepublik Deutschland notwendig ist oder
2. der Verdacht besteht, dass der Flug
 - a) die öffentliche Sicherheit oder Ordnung stört oder stören wird oder
 - b) geeignet ist, Handlungen zu dienen, die verfassungswidrig im Sinne des Artikels 26 Absatz 1 des Grundgesetzes oder die nach den im Geltungsbereich dieser Verordnung bestehenden Rechtsvorschriften unter Strafe gestellt sind, oder

3. die Flüge ihren Ausgangs- oder Endpunkt in einem Staat haben, der es unterlässt, strafbare Handlungen im Sinne des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen vom 16. Dezember 1970 (BGBl. 1972 II S. 1505) und des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt vom 23. September 1971 (BGBl. 1977 II S. 1229) seinen zuständigen Behörden zum Zwecke der Strafverfolgung zu unterbreiten, Verdächtige auszuliefern oder entführte Luftfahrzeuge an den Staat zurückzugeben, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, oder

4. durch die Flüge öffentliche Interessen beeinträchtigt werden.

(3) Bei der Prüfung nach Absatz 2 Nummer 4 ist davon auszugehen, dass öffentliche Interessen in der Regel nicht beeinträchtigt werden, sofern ein Luftfahrtunternehmen innerhalb einer Flugplanperiode nicht mehr als 15 Flüge im Gelegenheitsverkehr durchführt. Hin- und Rückflug gelten in diesem Fall als ein Flug“.

4. § 93 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Sie kann mit Bedingungen oder Auflagen verbunden und befristet werden.“

b) Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Die Erlaubnis kann ferner ganz oder teilweise abgelehnt oder ganz oder teilweise widerrufen werden. Hierfür gilt § 92a Absatz 2 und 3 entsprechend“.

5. § 95 Absatz 2 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt.

„Der Antrag muss für Einflüge im nichtplanmäßigen Verkehr mit Landungen zu gewerblichen Zwecken (Gelegenheitsverkehr), sofern nicht der Fall des Absatzes 3 vorliegt, spätestens zwei volle Werktage vor Beginn des beabsichtigten Fluges, bei einer Reihe von mehr als vier Flügen spätestens zwei Wochen vor Beginn der beabsichtigten Flüge bei der Erlaubnisbehörde eingegangen sein.“

6. Die §§ 96a und 96b werden durch die folgenden §§ 96a und 96b ersetzt:

„§ 96a

Beschränkungen für Einflüge

(1) Die Erlaubnisbehörde kann für Einflüge allgemein oder für den Einzelfall Bedingungen, Auflagen und Befristungen festsetzen.

(2) Die Erlaubnisbehörde kann Flüge nach Absatz 1 ganz oder teilweise untersagen. Hierfür gilt § 92a Absatz 2 und 3 entsprechend.

(3) Für Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union haben, kann die Erlaubnisbehörde zur Herstellung und Gewährleistung der Gegenseitigkeit über die Vorschriften der §§ 94 bis 96, 97 und 98 hinaus der Art und Wirkung nach gleiche Beschränkungen festsetzen, denen Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung haben, im Heimatstaat jener Unternehmen unterliegen, sowie die Durchführung von Flügen im Gelegenheitsverkehr vom Bestehen der Gegenseitigkeit abhängig machen. Gleiches gilt vorbehaltlich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union für Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz innerhalb des Geltungsbereichs des

Luftverkehrsrechts der Europäischen Union haben, soweit sie Gelegenheitsverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Staaten außerhalb des Geltungsbereichs des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union durchführen.

(4) Vorbehaltlich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union kann die Erlaubnisbehörde Flüge im Gelegenheitsverkehr von den in Absatz 3 genannten Luftfahrtunternehmen untersagen oder mit Nebenbestimmungen versehen, sofern dies zum Schutze vor nachteiligen Auswirkungen für Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung erforderlich ist.

§ 96b

Verpflichtung zum Verlassen des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland

Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union eingetragen und zugelassen sind, haben deutsches Hoheitsgebiet spätestens mit Ablauf der im Antrag gemäß § 95 oder in der Einflugerlaubnis genannten Frist oder, falls keine Frist angegeben ist, nach Erledigung des mit dem Einflug verfolgten Zweckes wieder zu verlassen. In besonderen Ausnahmefällen kann auf Antrag die Aufenthaltsdauer verlängert werden.“

7. Nach § 100a wird der folgende Unterabschnitt 11 eingefügt:

„11. Anzeige des gewerblichen Gelegenheitsverkehrs

§ 100b

Anzeige von gewerblichem Gelegenheitsverkehr

(1) Die Anzeige nach § 22 des Luftverkehrsgesetzes ist beim Bundesministerium für Verkehr oder einer von ihm bestimmten Stelle einzureichen.

(2) Gelegenheitsverkehr nach § 22 des Luftverkehrsgesetzes kann vorbehaltlich der Einhaltung der gesetzlichen Voraussetzungen durchgeführt werden, wenn er rechtzeitig und vollständig angezeigt und nicht vor der angegebenen Zeit des Fluges unter sagt wird.

(3) § 65 sowie die §§ 92a, 95, 96a und 96b dieser Verordnung gelten entsprechend.“

Artikel 14

Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 7. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5190) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 105 durch die folgende Angabe ersetzt:

„§ 105 (weggefallen)“.

2. § 2 Absatz 4 wird gestrichen.
3. § 7 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 111a,“ durch die Angabe „§ 111a und“ ersetzt.
 - b) In Nummer 2 wird die Angabe „Identität und“ durch die Angabe „Identität.“ ersetzt
 - c) Nummer 3 wird gestrichen.
4. § 10 Absatz 2 Satz 3 wird gestrichen.
5. § 11 Absatz 2 Nummer 1 wird gestrichen.
6. § 15 Absatz 1 Satz 2 wird gestrichen.
7. In § 26 Nummer 2 wird die Angabe „Absatz 2“ gestrichen.
8. In § 28 Absatz 3 Nummer 3 wird die Angabe „das Luftfahrt-Bundesamt“ durch die Angabe „die zuständige Stelle“ ersetzt.
9. § 62 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 wird die Angabe „500 Stunden“ durch die Angabe „300 Stunden“ ersetzt.
 - b) Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Sie erstreckt sich auf die Sachgebiete

 1. Luftrecht,
 2. allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Hubschraubertechnik, Elektrotechnik, Triebwerktechnik, Instrumentenkunde,
 3. Flugleistung und -planung: Beladung und Schwerpunkt, Flugplanung und Überwachung, Flugleistung,
 4. menschliches Leistungsvermögen,
 5. Meteorologie,
 6. Navigation: allgemeine Navigation und Funknavigation,
 7. betriebliche Verfahren und
 8. Sprechfunkverkehr.“
10. § 104 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Absätze 2 und 3 werden durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Die Erlaubnis nach Absatz 1 wird durch Aushändigung des Ausweises für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 5 erteilt. Die Erlaubnis berechtigt in der Klasse 5 zur Stück- und Nachprüfung von Luftsportgeräten nach § 1 Absatz 1 Nummer 7 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

(3) Die Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät der Klasse 5 für Luftsportgerät nach § 1 Absatz 1 Nummer 7 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird erteilt für die Fachrichtungen

1. Flugwerk mit Triebwerk,
2. elektronische Ausrüstung und
3. Rettungsgeräte.“

b) Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Die Form der Erlaubnis der Klasse 5 richtet sich nach Muster 9a der Anlage 1 zu dieser Verordnung“.

c) Absatz 6 wird gestrichen.

11. § 105 wird gestrichen.

12. § 106 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird gestrichen.

b) Absatz 2 wird zu Absatz 1.

c) Absatz 3 wird zu Absatz 2 und wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Betriebe, die eine Ausbildung zur Erfüllung der Voraussetzungen nach Absatz 1 Nummer 3 oder 4 durchführen, bedürfen der Genehmigung durch die nach § 5 zuständige Stelle“.

13. § 107 wird durch den folgenden § 107 ersetzt:

„§ 107

Ersetzbarkeit der Berufsausbildung

Die Berufsausbildung nach § 106 Absatz 1 Nummer 1 kann ersetzt werden durch

1. den Abschluss einer staatlichen oder staatlich anerkannten Technikerschule oder
2. den Abschluss einer Fachhochschule oder einer wissenschaftlichen Hochschule einschlägiger Fachrichtung.“

14. § 108 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die zuständige Stelle kann auf die beruflich ausgeübte Tätigkeit nach § 106 Absatz 1 Nummer 2 eine gleichwertige, den Anforderungen förderliche Beschäftigungszeit bis zu einem Jahr anrechnen.“

b) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 106 Absatz 2 Nummer 2“ durch die Angabe „§ 106 Absatz 1 Nummer 2“ ersetzt.

15. § 110 Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Gültige Erlaubnisse für Prüfer von Luftfahrtgerät der bisherigen Klasse 4 für die Freigabe nach Instandhaltung von Flugmotoren, Bordhilfsmotoren (APU), Luftschrauben und Flugsicherungs-ausrüstung, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilt wurden, behalten ihre Gültigkeit und können durch das Luftfahrt-Bundesamt innerhalb eines Zeitraumes von 2 Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung auf der Grundlage der bisherigen Regelungen in der Gültigkeit einmalig verlängert oder erneuert werden.“

16. § 111a wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden durch die folgenden Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Das freigabeberechtigte Personal bedarf einer Lizenz zur Ausübung der Prüf- und Zulassungstätigkeit. Die fachlichen Voraussetzungen, die Art und der Umfang für den Erwerb der Lizenz als freigabeberechtigtes Personal richten sich nach Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014. Für Luftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erweitert das Luftfahrt-Bundesamt auf Antrag den Berechtigungsumfang der Lizenz nach Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 oder erteilt eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal für diese Luftfahrzeuge. Für die Erteilung der eigenständigen Lizenz und deren Erweiterung um weitere Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung gelten die Anforderungen nach Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entsprechend.“

(2) Betriebe, die eine Ausbildung von freigabeberechtigtem Personal nach Absatz 1 durchführen, bedürfen der Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt. Die fachlichen Voraussetzungen, die Erteilung und der Umfang der Genehmigung richten sich nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014. Das Luftfahrt-Bundesamt stellt auf Antrag eine Erweiterung der Genehmigung um die Ausbildung von freigabeberechtigtem Personal mit Berechtigungen für Luftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung aus. Für diese Erweiterung gelten die Anforderungen für die Erteilung der Genehmigung des Anhangs IV der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entsprechend.“

b) Nach Absatz 5 werden die folgenden Absätze 6 und 7 eingefügt:

„(6) Form, Gültigkeit und Verlängerung der für Luftfahrzeuge nach § 1 Absatz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilten Lizenzen oder Lizenzanhänge für freigabeberechtigtes Personal richten sich nach Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.“

(7) In besonderen Fällen, insbesondere bei Neuentwicklungen oder historischen Mustern, kann das Luftfahrt-Bundesamt auf Antrag Musterberechtigungen erteilen, ohne dass die Anforderungen von Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 erfüllt sind, wenn hierdurch die Sicherheit des Luftverkehrs und die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet werden.“

17. § 128a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 2 wird die Angabe „und nach Absatz 5“ gestrichen.

b) Die Absätze 2 bis 5 werden durch die folgenden Absätze 2 bis 7 ersetzt:

„(2) Prüfungen in Bezug auf das geforderte Grundwissen nach Anlage I Anhang III (Teil-66) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sind vor einer entsprechenden genehmigten Ausbildungsorganisation oder vor der nach § 5 zuständigen Stelle abzulegen.“

(3) Eine Prüfung nach Absatz 2 ist bestanden, wenn in jedem Prüfungsteil mindestens 75 Prozent der erreichbaren Punktzahl erreicht wurde. Nicht bestandene Prüfungsteile dürfen erst nach Ablauf von 90 Tagen nach der nicht bestandenen Prüfung wiederholt werden. Satz 2 gilt nicht, wenn eine entsprechende Schulung besucht wurde. In diesem Fall kann der nicht bestandene Prüfungsteil nach 30 Tagen erneut abgelegt werden. Für jede Teilprüfung sind innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten maximal drei Versuche zulässig. Der Nachweis über eine bestandene Prüfung ist zehn Jahre lang gültig.

(4) Die praktische Prüfung erfolgt nach der erfolgreichen Prüfung zum Nachweis des Grundwissens oder nach erfolgreicher Prüfung über die theoretische Ausbildung. Praktische Prüfungen sind vor einem nach § 23 Absatz 2 genehmigten Ausbildungsbetrieb oder vor der nach § 5 zuständigen Stelle oder vor von ihr beauftragten Prüfern abzulegen.

(5) Praktische Prüfungen werden mit „bestanden“ oder „nicht bestanden“ beurteilt. Die Prüfer fertigen einen schriftlichen Bericht über Inhalt und Verlauf der Prüfung an und unterzeichnen diesen. Aus dem Bericht gehen die Gründe für das Bestehen oder Nichtbestehen der Prüfung hervor. Der Bericht ist von der zuständigen Stelle bis zum Ablauf der Erlaubnis aufzubewahren, mindestens jedoch für fünf Jahre nach der Prüfung.

(6) Für jede praktische Prüfung sind innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten maximal drei Versuche zulässig. Nach dem ersten Fehlversuch ist eine Wartezeit von dreißig Tagen notwendig, nach dem zweiten Fehlversuch müssen sechzig Tage vergehen, bis ein erneuter Versuch unternommen werden kann.

(7) Prüfer, die von der nach § 5 zuständigen Stelle beauftragt worden sind, müssen im Besitz einer entsprechenden Erlaubnis im Berechtigungsumfang sein, wie sie für die beabsichtigte Prüfung erforderlich ist oder über eine Qualifikation verfügen, welche von der zuständigen Stelle für gleichwertig bewertet wird; darüber hinaus müssen sie über besondere fachliche Erfahrungen und pädagogische Kenntnisse verfügen.“

18. § 134 Absatz 1 Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

„3. ohne Berechtigung nach § 77 Absatz 1 Satz 1 § 84 Absatz 1 oder § 84a Absatz 1 eine dort genannte Tätigkeit ausübt.“

Artikel 15

Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung

Die Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2068), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 378) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 11 wird der folgende § 11a eingefügt:

„§ 11a

Vorrang aufgrund des Effizienzprinzips; Evaluierung

(1) Soweit ein Vorrang nach § 11 Absatz 1 dem nicht entgegensteht, sollen die für den deutschen Luftraum zuständigen zivilen Flugsicherungsorganisationen einen Vorrang für diejenigen Flüge einräumen, für welche die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens allgemein oder im Einzelfall vorab anerkannt hat, dass deren aufgrund ihrer Flugstreckenplanung, betrieblichen Organisation oder technischen Ausstattung geeignet ist zu Folgendem beizutragen:

1. einer Reduzierung von Schadstoffemissionen oder deren Auswirkungen oder Fluglärmemissionen oder deren Auswirkungen und
2. eine Erleichterung der Flugverkehrskontrolle.

(2) Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall nach Absatz 1 sowie die Voraussetzungen für die Anerkennung werden durch die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht und im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht.

(3) Die Anwendung der Absätze 1 und 2 ist von der Beauftragten nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens zu evaluieren. An der Evaluation zu beteiligen sind Luftfahrtunternehmen und andere Flugsicherungsorganisationen, die von der Anwendung der Vorschrift betroffen sind, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie das Umweltbundesamt. Der Evaluationszeitraum beginnt am ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] und beträgt sechsunddreißig Monate.“

2. In § 26 wird die Angabe „Luftfahrt-Bundesamt“ durch die Angabe „Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ ersetzt.

Artikel 16

Änderung der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung

Die Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung vom 10. Oktober 2008 (BGBl. I S. 1931), die zuletzt durch Artikel 15 Absatz 32 des Gesetzes vom 4. Mai 2021 (BGBl. I S. 882) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe zu § 7 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

„§ 7 (weggefallen)“.

- b) Die Angabe zu § 26 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

„§ 26 (weggefallen)“.

- c) Die Angabe zu Anlage 1 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

„Anlage 1 (zu den §§ 9, 10 Absatz 1, § 11 Absatz 1, 2, 3 und 5, § 47 Absatz 5 und 8)

Grundlegende Ausbildung für Fluglotsen – Leistungsnachweise; Sprachvermerke“.

d) Die Angabe zu Anlage 3 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

„Anlage 3 (zu § 10 Absatz 3, 5 und 7, § 34 Absatz 4 und 6)

Einstufungstabelle für Sprachkompetenz“.

e) Die Angabe zu Anlage 10 wird gestrichen.

2. In § 6 Absatz 1 Nummer 3 wird die Angabe „nach § 7“ gestrichen.
3. § 7 wird gestrichen.
4. § 10 Absatz 2 wird gestrichen.
5. In § 11 Absatz 2 wird die Angabe „die Nachweise nach § 10 Abs. 2 und 3“ durch die Angabe „die Nachweise nach Anhang I ATCO.B.030 der Verordnung (EU) 2015/340 und nach § 10 Absatz 3“ ersetzt.
6. § 15 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 3 wird die Angabe „nach § 7“ gestrichen.
 - b) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 10 Abs. 2 und 3“ durch die Angabe „Anhang I ATCO.B.030 der Verordnung (EU) 2015/340 und nach § 10 Absatz 3“ ersetzt.
7. § 16 Absatz 1 Satz 3 wird gestrichen.
8. § 25 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „nach § 7“ gestrichen.
 - b) Absatz 6 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Eine Auszubildendenlizenz kann von der Aufsichtsbehörde auf Antrag erneuert werden, wenn die Voraussetzungen des § 6 entsprechend sowie ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis vorliegen, die Sprachkompetenz nach Anhang I ATCO.B.030 der Verordnung (EU) 2015/340 und nach § 10 Absatz 3 nachgewiesen und sichergestellt ist, dass die erforderlichen Kenntnisse und grundlegenden Fertigkeiten nach § 9 für die betriebliche Ausbildung zum Erwerb der jeweiligen Berechtigungen vorhanden sind“.
9. § 26 wird gestrichen.
10. In § 27 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 wird die Angabe „nach § 7“ gestrichen.
11. § 47 Absatz 9 und 11 werden gestrichen.
12. Anlage 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Anlage 1

(zu den §§ 9, 10 Absatz 1, § 11 Absatz 1, 2, 3 und 5, § 47 Absatz 5 und 8)

Grundlegende Ausbildung für Fluglotsen – Leistungsnachweise;
Sprachvermerke“.

- b) In Nummer 2.1 Buchstabe a 6. Stichpunkt wird die Angabe „nach § 10 Abs. 2 und 3“ durch die Angabe „nach Anhang I ACTO.B.030 der Verordnung (EU) 2015/340 und nach § 10 Absatz 3“ ersetzt.

13. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„Anlage 3

(zu § 10 Absatz 3, 5 und 7, § 34 Absatz 4 und 6)

Einstufungstabelle für Sprachkompetenz“.

- b) In Satz 1 wird die Angabe „§ 10 Abs. 2 und 3 und § 34 Abs. 4“ durch die Angabe „§ 10 Absatz 3 und § 34 Absatz 4“ ersetzt.

14. Anlage 10 wird gestrichen.

Artikel 17

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 28 des Gesetzes vom 18. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 347) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe zu § 10 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

„§ 10 (weggefallen)“.

- b) Nach der Angabe zu § 17 wird die folgende Angabe eingefügt:

„§ 17a Risikobewertung“.

- c) Die Angaben zu den Anlagen 1 und 2 werden gestrichen.

- d) Die Angabe zu Anlage 3 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

„Anlage (zu § 18 Absatz 4)

Bauliche Anforderungen an Landestellen an Einrichtungen von öffentlichem Interesse nach § 1 Absatz 4“.

2. § 7 wird durch den folgenden § 7 ersetzt:

„§ 7

Meldung von Unfällen und Störungen

(1) Jede beteiligte Person nach Artikel 2 Nummer 11 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, die Kenntnis von einem Unfall oder einer schweren Störung ziviler Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 oder 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 in der jeweils geltenden Fassung hat, der oder die sich im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ereignet hat, hat dies unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zu melden.

(2) Meldungen nach Absatz 1 sollen Folgendes enthalten:

1. den Namen und den derzeitigen Aufenthalt des Meldenden,
2. den Ort und die Zeit des Unfalls oder der schweren Störung,
3. die Art, das Muster sowie das Kenn- und das Rufzeichen des Luftfahrzeugs,
4. den Namen des Halters des Luftfahrzeugs,
5. den Zweck des Flugs, den Start- und den Zielflugplatz,
6. den Namen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers,
7. die Anzahl der Besatzungsmitglieder und Fluggäste,
8. den Umfang des Personen- und Sachschadens,
9. Angaben über beförderte gefährliche Güter und
10. eine Darstellung des Ablaufs des Unfalls oder der schweren Störung.

(3) Der Halter des Luftfahrzeugs ist verpflichtet, auf Verlangen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zur Vervollständigung der Meldung nach Absatz 1 innerhalb von 14 Tagen einen ausführlichen Bericht auf zugesandtem Formblatt vorzulegen.

(4) Pflichten zur Abgabe von Meldungen an das Luftfahrt-Bundesamt, an andere Luftfahrtbehörden oder an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung auf Grund anderer Vorschriften oder Auflagen bleiben unberührt.“

3. § 9 Absatz 1 bis 3 wird durch die folgenden Absätze 1 bis 3 ersetzt:

„(1) Meldepflichtige Personen nach Artikel 4 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 melden Ereignisse, vorrangig über das Meldesystem ihrer Organisation, sofern sie bei einer Organisation beschäftigt sind und ansonsten über das nationale beim Luftfahrt-Bundesamt abrufbare nationale Meldeportal.

(2) Meldepflichtige Ereignisse sind solche, die in eine der Kategorien nach Artikels 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sowie der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1018 fallen.

(3) Eine nach Absatz 1 meldepflichtige natürliche Person muss Ereignisse nach den Absätzen 1 und 2 innerhalb von 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten hat, melden, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.“

4. § 10 wird gestrichen.

5. Nach § 17 wird der folgende § 17a eingefügt:

„§ 17a

Risikobewertung

Für das Überfliegen von oder Flüge in der Nähe von Gefahrengebieten sind für die in § 1a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes genannten Luftfahrzeuge auch außerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland vor und während des Fluges eine Risikobewertung durchzuführen und geeignete Maßnahmen zur Risikosenkung zu ergreifen, um einen sicheren Flug zu gewährleisten.“

6. § 18 Absatz 4 Satz 3 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Im Übrigen teilt das Luftfahrtunternehmen dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb von 24 Monaten nach Erteilung der Genehmigung nach Satz 1 mit, dass die Landestelle die baulichen Anforderungen der Anlage erfüllt.“

7. § 21f wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 3 bis 6 werden gestrichen.
- b) Absatz 7 wird zu Absatz 3.

8. § 21k wird durch den folgenden § 21k ersetzt:

„§ 21k

Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

(1) Keiner Genehmigung nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bedarf der Betrieb von unbemannten Fluggeräten im öffentlichen Interesse durch oder im Auftrag und unter Aufsicht von Behörden oder mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Stellen, wenn der Betrieb zum Vollzug ihrer Aufgaben oder zur Ausübung ihrer Befugnisse stattfindet.

(2) Die Regelungen der §§ 21h und 21i gelten nicht für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch oder unter Aufsicht von in Absatz 1 genannten Behörden und Stellen.“

9. § 44 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 7 Absatz 1 Satz 1 oder 2, Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3“ durch die Angabe „§ 7 Absatz 1“ ersetzt.
- b) Nummer 17c wird gestrichen.
- c) Die Nummern 17d und 17e werden zu den Nummern 17c und 17d.

10. Die Anlagen 1 und 2 werden gestrichen.

11. In Anlage 3 wird in der Überschrift die Angabe „Anlage 3“ durch die Angabe „Anlage“ ersetzt.

Artikel 18

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am ... [Datum des Inkrafttretens des Bürokratierückbaugesetzes Verkehr] in Kraft.

(2) Artikel 13 Nummer 7 tritt am 1. Mai 2028 in Kraft.

(3) Artikel 15 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35; L 347 vom 3.12.2014, S. 46), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1230 vom 24. April 2024 (ABl. L, 2024/1230, 29.04.2024) geändert worden ist
2. Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1; L 38 vom 13.2.2016, S. 14; L 123 vom 16.5.2017, S. 52-54), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2026/100 vom 15. Januar 2026 (ABl. L, 2026/100, 19.01.2026) geändert worden ist
3. Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1; L 398 vom 11.11.2021, S. 29, L 210 vom 11.8.2022, S. 19; L 304 vom 24.11.2022, S. 103), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1610 vom 14. Mai 2024 (ABl. L, 2024/1610, 6.6.2024) geändert worden ist
4. Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1; L 296 vom 22.11.2018, S. 41), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2025/1044 vom 23. Mai 2025 (ABl. L, 2025/1044, 06.08.2025) geändert worden ist
5. Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45; L 3 vom 5.1.2023, S. 19), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1110 (ABl. L, 2024/1110, 23.05.2024) geändert worden ist

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft sowie Verwaltung spürbar von bürokratischen Lasten zu befreien. In einer zunehmend dynamischen Mobilitätslandschaft ist eine kontinuierliche Modernisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich, um Innovationen zu ermöglichen, Investitionen zu erleichtern und Verwaltungsverfahren zu beschleunigen.

Hierzu gehört insbesondere die Reduzierung von Berichts-, Anzeige-, Nachweis- und Meldepflichten sowie die Vereinfachung und Digitalisierung von Verwaltungsverfahren.

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf werden diese Zielsetzungen im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr konsequent umgesetzt. Der Entwurf bündelt eine Vielzahl von Maßnahmen zur Rechtsbereinigung, zur Beseitigung von Doppelregelungen sowie Vereinfachung von Genehmigungsverfahren. Die Notwendigkeit ergibt sich aus dem Ziel, durch den Abbau regulatorischer Hemmnisse direkten Nutzen für die betroffenen Akteure zu schaffen:

- Anpassung nationaler Vorschriften an unmittelbar geltendes Unionsrecht / Abbau von „Gold Plating“,
- Streichung nationaler Doppelregelungen, soweit unionsrechtliche Regelungen denselben Sachverhalt bereits abschließend regeln,
- Streichung überholter Vorschriften,
- Vereinfachung von Beschleunigung von Verwaltungsverfahren,
- Reduzierung administrativer Belastungen für Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen sowie der Verwaltung,
- Digitalisierung von Verwaltungsverfahren und Nutzung digitaler Lösungen zur Vereinfachung administrativer Abläufe.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Entwurf enthält eine Reihe von Maßnahmen zur Modernisierung und Vereinfachung des Verkehrsrechts.

Im Einzelnen umfasst der Entwurf insbesondere folgende Maßnahmen:

- **Straßenverkehr (Artikel 1 bis Artikel 5)**

Im Straßenverkehr wird die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung durch die Einführung einer Länderöffnungsklausel beim Fachkundenachweis neu ausgestaltet. Zudem erfolgt eine Rechtsbereinigung im Bereich der Fahrzeugtypgenehmigung durch weitgehende Aufhebung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, soweit deren Regelung durch unmittelbar geltendes Unionsrecht ersetzt worden sind. Im

Bereich der Verordnung über Ausnahmen von Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge sollen digitale Nachweise zugelassen werden, um Prozesse zu vereinfachen. Darüber hinaus wird die Straßenverkehrs-Ordnung angepasst, um bundesweit uneinheitliche Feiertagsfahrverbote abzuschaffen und damit administrative Belastungen für Unternehmen zu verringern. Auch werden dort Unfallhilfswagen begrenzt Sonderrechte gewährt, wie auch weitestgehend eine Gleichstellung von Zivilschutz und Katastrophenschutz vorgenommen (betrifft insbesondere Sonderrechte, Sonderregelung zum Ausschalten von Notbremsassistenten und Zuständigkeitsregelungen). In der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung wird die bisher bei jedem Transport erforderliche Erklärung der Unabhängigkeit aufgehoben. Zudem wird die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr angepasst, indem insbesondere eine Folgeänderung zum Entfall des Prüfbuchs in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nachvollzogen wird, was die Rechtsanwendung für Unternehmen und Behörden vereinfacht.

- **Eisenbahnwesen (Artikel 6 bis Artikel 11)**

Im Eisenbahnrecht werden überholte oder praktisch nicht mehr benötigte Vorschriften gestrichen. Dies betrifft insbesondere Regelungen der Eisenbahnverkehrs-Verordnung sowie weitere eisenbahnrechtliche Verordnungen. Ziel ist eine Rechtsbereinigung und die Reduzierung administrativer Anforderungen, insbesondere durch den Wegfall veralteter Anzeige-, Nachweis- und Vorlagepflichten.

- **Binnenschifffahrt (Artikel 12):**

Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung durch Einführung einer Genehmigungsfiktion zur Beschleunigung von Verwaltungsverfahren.

- **Luftverkehr (Artikel 13 bis Artikel 17)**

Im Luftverkehr werden bestehende Regelungen und Verwaltungsverfahren vereinfacht sowie nationale Vorschriften an unionsrechtliche Vorgaben angepasst. Hierzu zählen insbesondere Anpassungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal zur Vereinfachung und Entlastung von Verwaltung und Wirtschaft. Darüber hinaus wird im Bereich der unbemannten Luftfahrt der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen insbesondere für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) erleichtert; zugleich werden nationale Doppelregelungen abgebaut und bestehendes „Gold Plating“ zurückgeführt, um die nationalen Vorschriften stärker an die unionsrechtlichen Vorgaben anzugleichen. Ergänzend wird in der Luftverkehrs-Ordnung eine klare Regelung zum Risikomanagement von Luftfahrtunternehmen eingeführt, die eine verpflichtende flugbetriebliche Risikobewertung bei Flügen in Drittstaaten beziehungsweise Gefahrengebieten im Ausland vorsieht. Mit der Vereinfachung der Meldepflicht für Ereignisse werden zugleich Widersprüche zum EU-Recht aufgelöst sowie die nationalen Regelungen, die über EU-Anforderungen hinausgehen, gestrichen.

III. Exekutiver Fußabdruck

Es haben keine Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte wesentlich zum Inhalt des Entwurfs beigetragen.

IV. Alternativen

Keine.

V. Regelungskompetenz

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (Artikel 1) ergibt sich aus § 2 Absatz 3 und § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b, Absatz 9 des Straßenverkehrsgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (Artikel 2) ergibt sich aus § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18, Absatz 3 Nummer 2, Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 und 3 und Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist nicht erforderlich. Die Anhörung der obersten Landesbehörden ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (Artikel 3) ergibt sich aus § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 3 und 5 Buchstabe a und b, 9 Buchstabe a, b und c in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1, Absatz 4 Satz 1 Nummer 1, Satz 2 Nummer 2, und Absatz 9 des Straßenverkehrsgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (Artikel 4) ergibt sich aus § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Buchstabe b und sowie Absatz 3 Nummer 1 und 5, Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (Artikel 5) ergibt sich aus § 57 Absatz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz der Bundesregierung zur Änderung der Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs (Artikel 6) ergibt sich aus § 1 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 Nummer 3, § 2 und § 5 Absatz 1 Satz 1 des Verkehrssicherungsgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist nicht erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (Artikel 7) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend ergibt sich aus § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 Buchstabe d, Absatz 3 Satz 3, Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 1 Absatz 1 und 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131). Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Triebfahrzeugführerschein-Prüfverordnung (Artikel 8) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend ergibt sich aus § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und Nummer 5 Buchstabe a in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, in Verbindung mit § 1 Absatz 1 und 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes und dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (Artikel 9) ergibt sich aus § 26 Absatz 1 Nummer 1f und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes und dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (Artikel 10) ergibt sich aus § 26 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes und dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung (Artikel 11) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz ergibt sich aus § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a, Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes und dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung (Artikel 12) ergibt sich aus § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 3 und Absatz 6 Nummer 1b des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist nicht erforderlich.

Die Regelungskompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Artikel 13), der Verordnung über Luftfahrtpersonal (Artikel 14), der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (Artikel 15), der Verordnung über erlaubnispflichtiges Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (Artikel 16) und der Luftverkehrs-Ordnung (Artikel 17), ergibt sich aus § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1, 4, 5, 6 und 9a Satz 3 und 4, sowie Absatz 4 Nummern 3, 4 und 5 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Ermöglichung der digitalen Fluggastabfertigung vom XXX Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. XX) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VII. Regelungsfolgen

Die vorgesehenen Regelungen tragen zur Vereinfachung und Straffung der Verwaltungsverfahren sowie zum Abbau bürokratischer Anforderungen im Verkehrsbereich bei.

Die Verordnung folgt dem Ziel der Geschlechtergerechtigkeit und hat die gleichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf Frauen und Männer. Unbeabsichtigte Nebenwirkungen sind nicht ersichtlich.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch diese Verordnung werden Regelungen, die nicht weiter erforderlich sind, aufgehoben sowie in Teilbereichen unter anderem durch den Wegfall von Schriftformerfordernissen vereinfacht. Hierdurch wird die Rechtsanwendung insgesamt von bürokratischen Anforderungen entlastet.

Mit den Änderungen sollen Doppelregelungen im nationalen Recht gestrichen werden, dort wo europäische Regelungen ohnehin unmittelbar gelten, und Verfahren vereinfacht und beschleunigt werden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Verordnung entspricht den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung dient.

Das Vorhaben berücksichtigt die Vorgaben einer nachhaltigen Entwicklung (§ 44 Absatz 1 Satz 4 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das geplante Regelungsvorhaben der Bundesregierung kommt es bei Bürgerinnen und Bürgern zu einer spürbaren Entlastung.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger

	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU- Recht	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungs- aufwand (Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „gering- fügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Auf- wand pro Fall in- klusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
1.1	Art. 15, § 21f LuftVO; Regelung für den Be- trieb von unbemannten Fluggeräten (Änderung) (Änderung)	Ja	-250	Zeitauf- wand: 60 Minuten	Zeitauf- wand: -250 Stunden	
Summe Zeitaufwand (Stunden)			-250			
Summe Sachaufwand (Tsd. Euro)			0			
aus nationalem Recht			Stunden 0 Tsd. Euro			
aus EU- Vorgaben			-250 Stun- den 0 Tsd. Euro			

* Spiegelvorgaben werden in der Spalte „Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe“ einheitlich gekennzeichnet.

Zur Erläuterung der vorstehenden Berechnungen im Einzelnen:

Artikel 1 Da die Bürgerinnen und Bürger nicht Normadressat des im Zuge der Novelle des Personenbeförderungsrechts 2021 eingeführten Fachkundenachweises waren, entstand für sie seinerzeit kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Insofern werden die Bürgerinnen und Bürger durch die geplante Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung auch nicht entlastet.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für den Normadressaten Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des laufenden jährlichen Erfüllungsaufwands wie folgt:

Die Verringerung des laufenden Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt der „One-in-one-out“-Regel. Da es sich dabei ausschließlich um Entlastungen handelt, steht die Summe den jeweils zuständigen Bundesministerien zur Kompensation zur Verfügung.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Wirtschaft

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
2.1	Art. 3, § 23 Abs. 1d S. 2 Nr. 1a StVO; Ergänzung Zivilschutz					geringfügig	Geringe Fallzahl
2.2	Art. 3, § 30 Abs. 4 StVO; Wegfall von erzwungenen Lkw-Stillständen durch die Aufhebung des Lkw-Fahrverbots an bundesuneinheitlichen Feiertagen (Lkw > 7,5 t zGM) (Änderung)			-96.600 Stillstände aufgrund von Fahrverboten	-280 Euro = (-240 / 60) h × 70,00 Euro/h (WZ: H)	-27.048	Siehe Erläuterungen
2.3	Art. 3, § 30 Abs. 4 StVO; Wegfall der Umdisponierungsmaßnahmen durch den Wegfall von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen (Lkw > 7,5 t zGM) (Änderung)			-411.000 Umdisponierungsmaßnahmen	40,70 Euro = (20 / 60) h × 32,10 Euro/h (WZ: H) + 30 Euro	-16.728	Siehe Erläuterungen
2.4	Art. 3, § 35 Abs. 1; Aufnahme Zivilschutz					geringfügig	Geringe Fallzahlen
2.5	Art. 3, § 35 Abs. 5a StVO; Aufnahme Unfallhilfswagen			-300	20,59 Euro = (32 / 60) h × 38,60 Euro/h	-6	Aufwand pro Fall: Zeitaufwand und Lohnsatz laut On-DEA; Fallzahl siehe Erläuterung unten
2.6	Art. 3, § 46 Abs. 1 StVO; Ausnahmegenehmigungen von Vorschriften der StVO (Änderung: id-ip 200610231052207) (a*)		Ja	-19.200 Anträge auf Ausnahmegenehmigungen	18,19 Euro = (32 / 60) h × 34,10 Euro/h (WZ: H)	-349	Aufwand pro Fall: Fallzahl: Ca. 6 400 Einzel- oder Dauergenehmigungen pro bundesuneinheitlichen Feiertag; FZ = 6 400 × 3 = 19 200 Aufwand pro Fall: Aufwand in IP 20061023105220

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
							7 gemessen. 32 Minuten pro Fall.
2.7	Art. 4; § 3 Abs. 4 S. 2 StTbV; Streichung Erklärung			- 128.000 Erklärungen	- 2,15 Euro (= 5 Minuten ÷ 60 × 25,90 Euro)	-276	Bei der Anzahl der Erklärungen wurde auf den Erlass der StTbV abgestellt. Bisher vor jedem Transport notwendige Erklärung entfällt
2.8	Art. 7, §§ 2 ff. EBV	nein				geringfügig	Für die Wirtschaft entfallen Gebühren und Personalaufwand
2.9	Art. 8, § 9 Absatz 3, § 10 Absatz 6 TfPV			-5.000 Niederschriften der Prüfungen	-3,18 Euro = (-4,8 / 60) h × 39,70 Euro/h (WZ: H)	-16	Aufwand pro Fall: Künftig müssen Prüfer die Niederschrift nicht mehr an die zuständige Behörde übersenden.
2.10	Art. 13, § 100b Luft-VZO: Wechsel von Erlaubnispflicht für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr hin zu einer Anzeigepflicht		Ja	-1.040 Genehmigungsbearbeitungen	19,30 Euro = (30/ 60) h × 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O)	-20	Siehe Erläuterungen.
2.11	Art. 13, § 100b Luft-VZO: Wechsel von Erlaubnispflicht für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr hin zu einer Anzeigepflicht		Ja	230 Anzeigen	-3,86 Euro = (6 / 60) h × 38,60 Euro/h (WZ: H)	0,8	Siehe Erläuterungen.
Summe in Tsd. Euro						-44 442	
davon aus Informationspflichten (IP)						368	
aus nationalem Recht						-44 442	
aus EU-Vorgaben							

* Spiegelvorgaben werden in der Spalte „Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe“ einheitlich gekennzeichnet.

Einmaliger Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Einmalige Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
2.12	Art. 6, § 2 Absatz 3 EVerKSIV		Unbekannt		geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Einmalige Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
2.13	Art. 8, § 9 Absatz 3, § 10 Absatz 6 TfPV		geringfügig		geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
2.14	Art. 10, § 25 EPSV			0 Euro = (0 / 60) h × 0,00 Euro/h	geringfügig	
Summe in Tsd. Euro			0			
aus nationalem Recht			0			
aus EU-Vorgaben			0			

Artikel 1 Änderung der Fahrerlaubnis Verordnung

Für die Wirtschaft entfällt bzw. verringert sich der durch die Verordnung bestehende Erfüllungsaufwand, auch wenn dieser noch nicht konkret beziffert werden kann.

Artikel 3 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Wegen eines Fahrverbots muss ein Lkw ggfs. erzwungenermaßen stillstehen und warten bis er weiterfahren darf. Durch die Streichung der Fahrverbote an bundesuneinheitlichen Feiertagen, würden auch die erzwungenen Stillstände entfallen und damit die Kosten dafür. Durch das Lkw-Fahrverbot an einem bundesuneinheitlichen Feiertag werden in der Praxis von der Spedition für eine Fahrt eine oder mehrere spezifische Dispositionsmaßnahmen um den Verbotszeitraum herum ergriffen, sodass der Lkw gar nicht erst zwischen 0 und 22 Uhr im Feiertags-Bundesland fahren müsste. Durch die Streichung der bundesuneinheitlichen Feiertage, würden auch diese Umdisponierungsmaßnahmen entfallen und damit die Kosten dafür. Zur Ermittlung der Fallzahlen / Zeiten wurde nach Mitteilung des statistischen Bundesamts auf folgende Quellen zurückgegriffen: Befragung des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. befragt, Sonderauswertung des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) bez. Feiertagsfahrten von Lkw mit > 7,5 t zGM, Internet- sowie KI-gestützte Recherchen, OnDEA => IP: Ausnahmegenehmigungen von Vorschriften der StVO (§ 46 Abs. 1 StVO; 200610231052207). Zeitaufwand und Sachkosten.

Als Schätzwert war von rund 322 000 Lkw > 7,5 t, die an einem bundesuneinheitlichen Feiertag auf maut- und nicht-mautpflichtigen Straßen unterwegs sind, auszugehen. Hierbei wurde wie folgt aufgeteilt:

- 50 Prozent der Lkw > 7,5 t sind nicht in den Feiertags-Bundesländern unterwegs: ≈ 161 000.
- Nutzung eines Transitkorridor / eines freigegebenen Korridorabschnitts: ≈ 22 500 (rund 7 Prozent aller fahrenden Lkw).
- Unterwegs kraft § 30 Abs. 3 StVO-Ausnahme (gesetzliche Ausnahmen: kombinierter Verkehr, bestimmte frische Güter, Pannenhilfe etc.): ≈ 12 900 (rund 4 Prozent).
- Mit Einzel- oder Dauergenehmigung => Genehmigung gemäß § 46 StVO (Dauergenehmigungen sind selten): ≈ 6 400 (rd. 2 Prozent) pro bundeseinheitlicher Feiertag, d.h. bei drei betroffenen Feiertagen 19.200.
- Tatsächlich zum Stillstand gezwungen (ungeplantes „zu früh dran“): ≈ 32 200 (Einschätzung BGL = rund 10 Prozent) pro bundeseinheitlicher Feiertag, d.h. bei drei betroffenen Feiertagen 96.600.

- Disposition / Nachtfenster: $\approx 87\,000$ (= „Rest“: rund 27 Prozent).

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft nach Vorgaben. Bei dem Standgeld für einen LKW wurde pro Stunde ein Wert i.H.v. 70 Euro brutto angesetzt (beinhaltet Fahrerlohn, Spesen, nicht betriebsabhängige Fahrzeugkosten (Fixkosten). Bei den Umdisponierungsmaßnahmen wurde ein Mittelwert (nämlich 16 950 000 Euro) gebildet aus zwei Ansätzen:

(1) der Ansatz, der betrachtet, welche Umdisponierungsmaßnahmen es gibt, die entweder pro Feiertag anfallen (bspw. Feiertagskalender pflegen) oder pro betroffener Tour (bspw. Vorziehen/Nachfahren, Tourentausch, Umrouten); im Durchschnitt wurde von 1,25 Maßnahmen pro Lkw ausgegangen. Zudem wurde geschätzt, wieviel Zeit hierfür jeweils anzusetzen ist (durchschnittlich 20 Minuten). Somit: $-20\text{ Min.} / 60\text{ Min.} \cdot 1,25\text{ Umdisponierungsmaßnahmen pro Lkw} \cdot 34,10\text{ Euro} / \text{h} \cdot 109\,500\text{ Fahrten} \cdot 3\text{ bundesuneinheitliche Feiertage} = -4\,667\,437\text{ Euro} \approx -4.700.000\text{ Euro}$

(2) der Ansatz, der die Mehrkosten für ein Unternehmen mit ca. 100 Lkw für einen regionalen Feiertag betrachtet (unter der Woche ca. 25.000 Euro, bei Wochenendtagen Kosten* 5/7) und auf einen Wert von 335,50 Euro Mehrkosten pro Lkw kam; somit rund 29.200.000 Euro.

Spurgebundene Unfallhilfswagen brauchen in Zukunft keine Ausnahmegenehmigung von der StVO mehr. Zur Herleitung der Fallzahl: Es werden Unfallhilfswagen für spurgeführte Verkehrssysteme berücksichtigt, also insbesondere Fahrzeuge für Bahn-, U-Bahn-, Stadtbahn- oder Straßenbahnunfälle. Insgesamt wird von rund 300 Fahrzeugen ausgegangen. Diese setzen sich wie folgt zusammen: Laut Deutscher Bahn gibt es 163 Notfallbezirke und es wird von mindestens einem Unfallhilfswagen pro Bezirk ausgegangen. U-Bahnen gibt es in 4 Städten, hier wird mit rund 8 Wagen pro Stadt gerechnet. Außerdem gibt es rund 60 Straßenbahnbetreiber, die wahrscheinlich auch 1 bis 2 Unfallhilfswagen nutzen.

Es wird angenommen, dass die Ausnahmegenehmigung nicht anlassbezogen je Unfall, sondern jeweils befristet für eine Jahr ausgestellt wurde. Dies würde zu 300 entfallenden Ausnahmegenehmigungen pro Jahr führen.

Hinsichtlich der Fahrzeuge, die ausschließlich dem Zivilschutz angehören, wird von wenigen Fahrzeugen/Einheiten ausgegangen (und entsprechend wenigen Ausnahmegenehmigungen).

Artikel 4 Änderung der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung

Mit dem Wegfall des § 3 Abs. 4 Satz 2 StTbV entfällt für Transportbegleitungsunternehmen die Pflicht, vor jeder Transportbegleitung eine schriftliche oder elektronische Erklärung gegenüber der zuständigen Behörde abzugeben. Dadurch entfallen wiederkehrende Verwaltungsaufwände für die Erstellung, Übermittlung und Dokumentation dieser Erklärung. Hierfür sind insbesondere Angaben wie Bescheidnummer, Bescheideinhaber sowie die zuständige Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde einschließlich ihrer Kontaktdaten zu ermitteln und einzutragen. Es wird davon ausgegangen, dass der Zeitaufwand je Fall rund fünf Minuten beträgt. Die Erklärungen erfolgen in der Praxis nur per einfacher E-Mail (ohne qualifizierte Signatur), wodurch keine Portoeinsparung zu verbuchen ist.

Es liegen keine belastbaren Erkenntnisse über die Anzahl der jährlich von Transportbegleitern nach der StTbV begleiteten Großraum- und Schwertransporte vor. Es kann auf die Annahmen bei Erlass der Verordnung zurückgegriffen werden: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2023/0101-0200/132-23.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Dort wird unter Nummer 3.3.2.1 von 128.000 Transporten ausgegangen, die künftig durch Transportbegleiter begleitet werden.

Bei einem niedrigen Lohnsatz für den Wirtschaftsabschnitt H - Verkehr und Lagerei in Höhe von 25,90 Euro ergibt sich somit eine jährliche Erfüllungsaufwandseinsparung von 128.000 × 5 Minuten ÷ 60 × 25,90 Euro = 276.267 Euro.

Artikel 13 Änderung Luftverkehrs-Zulassung-Ordnung

Die geplante Änderung verändert die Kriterien, nach denen ein Antrag bzw. neu eine Anzeige erforderlich ist. Daher kann nicht auf jetzige Antragszahlen zurückgegriffen werden.

Grundlage der Berechnung sind daher die Anzahl der Flüge im Jahr 2025 von/nach DEU, für die ein Flugplan bei der Flugsicherung aufgegeben wurde mit „Art des Fluges“ „N“ und „G“. Da ein Flugplan bei Grenzüberschreitung aufzugeben ist, sind dies die Zahlen des grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs. Die Zahlen umfassen auch der nichtgewerbliche Luftverkehr, der jedoch von den geplanten Änderungen nicht betroffen ist. Davon ausgehend, dass der private Gelegenheitsverkehr i.d.R. nicht grenzüberschreitend ist und daher ohne Flugplan stattfindet, wird der Anteil als so gering betrachtet, dass kein Abzug stattfindet. Ebenfalls erfasst ist in den Zahlen der Verkehr zu Geschäftszwecken, auch dieser ist von den geplanten Änderungen ausgenommen. Da aber hierzu keine Zahlen vorliegen, können diese Flüge auch nicht in Abzug gebracht werden.

Die Anzahl der Anträge bzw. Anzeigen wurde bestimmt auf Basis folgender Annahmen:

1. i.d.R. werden Hin- und Rückflug gemeinsam beantragt bzw. angezeigt.
2. i.d.R. werden mehrere Flüge (hin und zurück) gleichzeitig beantragt bzw. angezeigt; im Schnitt 13 Flüge pro Antrag bzw. Anzeige.

Es fanden im Jahr 2025 insgesamt ca. 99.000 Flüge von/nach DEU im Gelegenheitsverkehr statt.

66.000 Flüge wurden durch EU-Luftfahrtunternehmen innerhalb der Union durchgeführt. Diese Flüge wären nach den neuen Regeln sowohl von der Erlaubnispflicht als auch der Anzeigepflicht befreit. 26.000 Flüge davon werden von DEU-Luftfahrtunternehmen durchgeführt und fallen bislang unter das Erlaubniserfordernis. Aufgrund von Verfahrensvereinfachungen in der Praxis wirkt sich der Wegfall jedoch nicht aus.

Verkehre zwischen DEU und Drittstaaten (außerhalb der EU) beliefen sich 2025 auf insgesamt ca. 33.000 Flüge im Gelegenheitsverkehr.

Davon entfielen ca. 3.000 Flüge auf DEU-Luftfahrtunternehmen, 3.000 Flüge auf EU-Luftfahrtunternehmen und 27.000 Flüge auf Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen.

Durch die Umstellung auf ein einheitliches Anzeigeverfahren ist zu erwarten, dass DEU- und EU-Luftfahrtunternehmen jährlich bis zu 230 Anzeigen vornehmen müssten. Der Aufwand hierfür ist als gering anzusehen. Einerseits liegen die Daten aufgrund der zuvor durchzuführenden Beantragung/Anzeige der Flüge in den jeweiligen Drittstaaten bereits vor und müssen nur noch digital an das LBA übermittelt werden. Zudem entfällt die unternehmensinterne Separierung von Linienflügen und geplanten Reihen von Flügen im Gelegenheitsverkehr, da diese zukünftig zu den jeweiligen Flugplanwechseln gesammelt und digital eingereicht werden können.

Drittstaaten-Luftfahrtunternehmen mussten entsprechend der obigen Berechnung ca. 1040 Genehmigungen beantragen. Durch die Umstellung auf ein einheitliches Anzeigeverfahren entfällt die Bearbeitung der Genehmigungen durch die Luftfahrtunternehmen (Eingang, Prüfung, Aufbewahrung).

Aufwand pro Fall: Der zeitliche Arbeitsanfall wurde geschätzt. Sachkosten werden als gering angesehen und daher nicht aufgeführt. Die Umstellung auf ein einheitliches Anzeigeverfahren erfolgt zusammen mit der Digitalisierung anderer Genehmigungsverfahren im LBA. Auch die Anzeige wird dann digital über eine Plattform erfolgen können. Mit dieser praktischen Maßnahme geht eine weitere, aktuell nicht bezifferbare, Reduktion des Arbeitsaufwandes einher.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Normadressaten Verwaltung ergibt sich eine geringfügige Änderung des laufenden jährlichen Erfüllungsaufwands.

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Verwaltung

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
3.1	Art. 3, § 23 Abs. 1d S. 2 Nr. 1a StVO; Ergänzung Zivilschutz		Land			geringfügig	Geringe Anzahl
3.2	Art. 3; § 35 Abs. 1; Aufnahme Zivilschutz		Land			geringfügig	Geringe Anzahl
3.3	Art. 3; § 35 Abs. 5a StVO; Aufnahme Unfallhilfswagen		Land	-300	8,50 Euro = (20 / 60) h × 25,50 Euro/h (100% gD)	-3	Fallzahl: siehe Vorgabe der Wirtschaft Aufwand pro Fall: Lohnsatz laut ON-DEA; Zeitaufwand mit Hilfe der Standardwerte 1,3, 5,11
3.4	Art. 3; § 46 Abs. 2 StVO; Erteilung der Ausnahmegenehmigung vom Lkw-Fahrverbot		Land	19.200	-22,30 Euro = (-30 / 60) h × 42,20 Euro/h (100% Durchschnitt) – 1,20 Euro	-428	Aufwand pro Fall: Lohnsatz der Kommunen (Anzahl Genehmigungen s.o.); geschätzter Zeitaufwand 30 Minuten
3.5	Art. 4; Streichung § 3 Abs. 4 S. 2 StTBV; Streichung der bisher notwendigen Erklärung		Land	-128.000	- 2,12 Euro (=5 Minuten ÷ 60 × 25,50 Euro)	-272	Tätigkeiten wie Empfang, Zuordnung und Veraktung der Erklärung entfallen. Diese werden der Standardaktivität „Formelle Prüfung, Daten sichten“ mit einem Zeitaufwand von fünf Minuten zugeordnet. Auf der kommunalen Ebene im einfachen und mittleren Dienst fällt ein

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
							Lohnsatz in Höhe von 25,50 Euro pro Stunde an. Somit ergibt sich eine jährliche Erfüllungsaufwands-einsparung von $128.000 \times 5 \text{ Minuten} \div 60 \times 25,50 \text{ Euro} = 272.000 \text{ Euro}$.
3.6	Art. 7, §§ 2 ff. EBV		Bund und Länder			Geringfügig negativ	Für Bund und Länder jeweils ca. 11.000 €/p.a. Wegfallende Tätigkeiten: Bestätigung- und Widerspruchsverfahren. In Summer 22.000€/p.a
3.7	Art. 8; § 9 Absatz 3, § 10 Absatz 6 TfPV Prüfung Triebfahrzeugschein (Änderung) (b*)		Bund	-5.000 Prüfungen der Niederschriften	2,99 Euro = $(5 / 60) \text{ h} \times 35,82 \text{ Euro/h}$ (90% mD; 5% gD; 5% hD)	-15	
3.8	Artikel 11 Nummer 1; Streichung Abschnitt 2 EVO		Bund			geringfügig	
3.9	Artikel 11 Nummer 2, Streichung des § 15 EVO		Bund			geringfügig	
3.10	Art. 13, § 100b LuftVZO:		Bund	1040	22,20 Euro = $(30 / 60) \text{ h} \times 44,40 \text{ Euro/h}$ (100% Durchschnitt)	-23	Siehe Erläuterungen oben zu Artikel 14
3.11	Art. 13, § 100b LuftVZO:		Bund	230	22,20 Euro = $(30 / 60) \text{ h} \times 44,40 \text{ Euro/h}$ (100% Durchschnitt)	5	Siehe Erläuterungen oben zu Artikel 14
3.12	Art. 14, § 62 Absatz 2 Satz 1 LuftPersV		Bund	-200	13,52 Euro = $(12 / 60) \text{ h} \times 67,60 \text{ Euro/h}$ (100% hD)	-3	
3.13	Art. 17, § 21f LuftVO		Bund	-250	44,40 Euro = $(60 / 60) \text{ h} \times 44,40 \text{ Euro/h}$ (100%	-11	

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Aufwand pro Fall in Euro (Zeit × Lohnsatz + Sachaufwand)	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
					Durchschnitt)		
Summe in Tsd. Euro						-750	
davon Bund						-47	
davon Land (inkl. Kommunen)						-703	
aus nationalem Recht						-750	
aus EU-Vorgaben						0	

* Spiegelvorgaben werden in der Spalte „Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe“ einheitlich gekennzeichnet.

Zur Erläuterung der vorstehenden Berechnungen im Einzelnen:

Artikel 1 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Für die mit der Novelle des Personenbeförderungsrechts 2021 erfolgte Umstellung der Ortskundeprüfung auf den Fachkundenachweis wurde für 500 Fahrerlaubnisbehörden ein Aufwand in Höhe von 2 500 Stunden erwartet, der zu Personalkosten in Höhe von 102 000 EUR führen würde. Es ist davon auszugehen, dass die überwiegende Anzahl der Länder von der neuen Öffnungsklausel voraussichtlich keinen Gebrauch machen wird. Der genannte Aufwand verringert sich daher wesentlich, auch wenn dieser noch nicht konkret beziffert werden kann.

5. Weitere Kosten

Durch das Regelungsvorhaben entstehen dem Normadressaten Wirtschaft keine zusätzlichen jährliche weitere Kosten.

6. Weitere Regelungsfolgen

Der Entwurf wurde entsprechend dem Leitfaden zur Durchführung des „Gleichwertigkeits-Checks“ (GL-Check) bei Gesetzesvorhaben des Bundes vom 20. April 2020. Auswirkungen auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse im Bundesgebiet geprüft. Die Vorprüfung hat keine Anhaltspunkte für nachteilige räumliche Verteilungswirkungen ergeben, einer vertieften Prüfung bedurfte es daher nicht. Der Entwurf hat im Ergebnis leicht positive Auswirkungen auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Die Maßnahmen wirken bundesweit einheitlich entlastend; eine einseitige Belastung einzelner Regionen, insbesondere strukturschwacher oder ländlich geprägter Räume, ist nicht zu erwarten.

Positive Auswirkungen ergeben sich insbesondere aus der Abschaffung des bundesweiten Fachkundenachweises im Fahrerlaubnisrecht. Der regionale Bedarf an Fahrpersonal lässt sich schneller und bürokratieärmer decken, was gerade in Räumen mit ausgeprägtem Fachkräftemangel zur Sicherung der Mobilitäts- und Daseinsvorsorge beiträgt. Leicht positive Auswirkungen auf die Notfallversorgung sind zudem im Bereich der Unfallhilfswagen zu erwarten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, sind – etwa durch Kosteneinsparungen bei bundeseinheitlichen Feiertagen – nur in geringem, positivem Maße zu erwarten. Darüber hinaus sind sonstige Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher sowie gleichstellungspolitisch relevante oder demografische Auswirkungen nicht zu erwarten.

VIII. Befristung; Evaluierung

Befristungen sind nicht vorgesehen. § 11a Absatz 3 neuer Fassung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSDurchführungsV) sieht eine Evaluierung vor.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1 und 2

Im Rahmen der Novelle des Personenbeförderungsrechts wurde durch das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.04.2021 (BGBl. I S. 822) aufgrund von Forderungen der Taxi- und Mietwagenbranche ein Nachweis der Fachkunde für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung eingeführt. Da insbesondere noch inhaltliche und organisatorische Fragen zu klären waren, müssen Antragsteller derzeit auf Basis von Länderausnahmen diesen Nachweis noch nicht erbringen. Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat sich auf ihrer Sitzung am 29./30.10.2025 einstimmig für eine Änderung der in der Fahrerlaubnis-Verordnung verankerten Regelung zum Nachweis der „kleinen Fachkunde“ dahingehend ausgesprochen, dass von dem Erfordernis des Fachkundenachweises als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung die einzelnen Länder Gebrauch machen können.

Als Maßnahme des Bürokratierückbaus sowie vor dem Hintergrund des auch in der Taxen- und Mietwagenbranche bestehenden Fahrermangels und für den erleichterten Berufszugang soll dieser Qualifizierungsnachweis künftig nicht mehr bundesweit verpflichtend Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sein. Vielmehr sollen die Länder, die den Fachkundenachweis zur Sicherstellung eines Mindestqualifikationsniveaus des Fahrpersonals und zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als erforderlich ansehen, durch eine neue Öffnungsklausel in die Lage versetzt werden, den Fachkundenachweis zur Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu machen. Eine in einem anderen Land erteilte Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, die keinen Fachkundenachweis voraussetzt, bleibt hiervon unberührt.

Hierzu wird § 48 Absatz 4 Nummer 7 durch § 48 Absatz 4 Nummer 6 Buchstabe b ersetzt und § 48 Absatz 4a eingefügt. Mit der Einfügung wird die aufgrund von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b in Verbindung mit § 2 Absatz 3 Satz 4 StVG bestehende Ermächtigung, einen Fachkundenachweis zu verlangen, auf die Landesregierungen nach § 6 Absatz 9 Satz 1 StVG übertragen. Das besondere regionale Bedürfnis gemäß § 6 Absatz 9 StVG ergibt sich aus den spezifischen Anforderungen an die gewerbliche Personenbeförderung in urban geprägten Verdichtungsräumen. Großstädte wie Berlin oder Hamburg zeichnen sich durch eine hohe Verkehrsdichte aus. Das Personenbeförderungsangebot ist insbesondere hier durch ein stark erhöhtes Fahrgastaufkommen sowie eine wachsende Bedeutung digital vermittelter Verkehrsdienstleistungen geprägt. Zugleich besteht ein intensiver Wettbewerbsdruck zwischen den einzelnen Verkehrsformen. Dieser verstärkt sich insbesondere vor dem Hintergrund eines bestehenden Fahrpersonalmangels im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung. Der hieraus resultierende wirtschaftliche Druck kann Anreize setzen, Kosten durch die Einstellung gering oder nicht hinreichend qualifizierten Fahrpersonals zu reduzieren. Dies kann zu Qualitätsdefiziten in der Personenbeförderung führen und birgt zugleich Risiken für die Verkehrssicherheit, etwa aufgrund unzureichender Kenntnis insbesondere in Bezug auf Verkehrssicherheitsaspekte wie z. B. Kenntnisse der Unfallverhütungsvorschriften, besondere Kindersicherungspflichtregeln im Taxenverkehr oder Überfallsicherheit.

Die weitere Subdelegationsmöglichkeit auf andere Landesbehörden stützt sich auf § 2 **Ab-satz** 3 in Verbindung mit § 6 Absatz 9 Satz 2 StVG.

Die Änderungen in Absatz 4 Nummern 5 und 6 Buchstabe a sind rechtsförmlicher Art und haben keine inhaltlichen Änderungen zur Folge.

Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung über Ausnahmen von Straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge)

Zu Nummer 1 und 2

Mit den Änderungen soll die Möglichkeit geschaffen werden, nach der Verordnung notwendige Nachweise auch digital zu erbringen. Hiermit wird den entsprechenden Forderungen der Unternehmer und Verbände, digitale Nachweise zu ermöglichen und Prozesse zu vereinfachen, Rechnung getragen.

Zu Artikel 3 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1

Die Änderung dient der Herstellung einer einheitlichen Behandlung des Zivil- und Katastrophenschutzes in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Der Zivilschutz ist Teil der Zivilen Verteidigung (s. Konzept Zivile Verteidigung, S. 67). Es handelt sich um eine staatliche Aufgabe mit Verfassungsrang in der Zuständigkeit des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 1 Grundgesetz, Rahmenrichtlinie für die Gesamtverteidigung vom 5. Juni 2024, Ziff. 3 (1)). Der Zivilschutz ist vom Katastrophenschutz zu unterscheiden, insbesondere liegt der Katastrophenschutz in der Zuständigkeit der Länder. Beide Institute dienen dem Schutz der Bevölkerung, in der Praxis bestehen inhaltliche Überschneidungen und gegenseitige Unterstützungen sowie Kooperationen der Einheiten aus Zivil- und Katastrophenschutz. Handlungsleitend ist dabei das Prinzip des Doppelnutzens und der Synergie zwischen Zivil- und Katastrophenschutz, das zum einen Doppel- oder Parallelstrukturen vermeidet und zum anderen der breiten inhaltlichen Schnittmenge zwischen Aufgaben des Zivil- und Katastrophenschutzes Rechnung trägt (vgl. IMK, AK V, Zwischenbericht zum Positionspapier: Zivile Verteidigung (Stand: 28.04.2022)).

Soweit in der StVO Sonderregelungen für den Katastrophenschutz bestehen, sollten diese daher auch für den Zivilschutz greifen, sofern im jeweiligen Kontext keine überzeugenden Gründe gegen eine einheitliche Behandlung sprechen. Hierdurch soll nicht nur schnelles und rechtssicheres Agieren gewährleistet und der veränderten Sicherheitslage in Europa Rechnung getragen werden. Die Gleichstellung trägt insbesondere im Bereich der Sonderrechte auch zur Vermeidung unnötiger Bürokratie bei (vgl. unten zu Nummer 3).

Die Ausnahme des § 23 Absatz 1d Satz 2 Nummer 1a StVO befreit Fahrzeugführer bestimmter Kraftfahrzeuge der Polizei, der Feuerwehr, des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes von der Pflicht, sicherzustellen, dass bei Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h ein für das Kraftfahrzeug vorgeschriebenes Notbremsassistentensystem eingeschaltet ist. Hier erscheint eine unterschiedliche Behandlung von Zivilschutz und Katastrophenschutz nicht angebracht. Zur Notifizierungspflicht nach Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 bei der EU-Kommission sei angemerkt, dass, da auch hier nur eine verhaltensrechtliche Ausnahme vom Verbot des Abschaltens von Notbremsassistentensystemen erweitert wird, sie für sich gesehen nicht notifizierungspflichtig ist (vgl. Begründung der 56. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BR-Drs. 518/23).

Zu Nummer 2

Lkw-Fahrverbote an bundesuneinheitlichen Feiertagen stellen einen deutlichen Mehraufwand für Unternehmen bei der Planung und Durchführung von Transporten dar. Die Abschaffung des Feiertagsfahrverbots an den nicht bundeseinheitlichen Feiertagen Fronleichnam, Reformationstag und Allerheiligen leistet einen Beitrag zur Entlastung der Wirtschaft und zum Bürokratieabbau. Soweit bisher für Transporte an diesen Feiertagen im Einzelfall Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, entfällt künftig der entsprechende Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Behörden. Ungleiche Wettbewerbsbedingungen durch regional unterschiedliche Fahrverbote werden beseitigt. Durch die Vermeidung unnötiger Standzeiten aufgrund der unterschiedlichen Feiertagsfahrverbote verbessern sich zudem die Arbeitsbedingungen der Fahrer. Des Weiteren verspricht die Abschaffung eine Verbesserung in Bezug auf fehlende Parkplatzkapazitäten auf den Autobahnen, was einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss gewährleistet und der Verkehrssicherheit zugutekommt.

Zu Nummer 3**Zu Buchstabe a**

Unabhängig von der Fahrzeugart gewährt § 35 Absatz 1 StVO den genannten Hoheitsträgern und Institutionen Befreiung von Verhaltensnormen der StVO. Nach der aktuellen Fassung sind die Sonderrechte für Katastrophenschutzeinheiten vorgesehen. Die Änderung erweitert die abschließende Aufzählung der Institutionen, die von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung befreit sind, um den Zivilschutz, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Die Änderung in Buchstabe a dient der Herstellung einer einheitlichen Behandlung des Zivilschutzes und Katastrophenschutzes in der StVO, vgl. oben zu Nummer 1. Damit wird den Stellen, denen die Aufgaben des Zivilschutzes zugewiesen sind, ermöglicht, bei Bedarf Sonderrechte in Anspruch zu nehmen, um ihre Aufgaben schnellst- und bestmöglich erfüllen zu können. Die Gleichstellung des Zivilschutzes mit dem Katastrophenschutz in § 35 StVO trägt auch zum Bürokratierückbau bei. Denn nicht unter § 35 StVO fallender Zivilschutz ist, abgesehen vom Fall des rechtfertigenden Notstands, bisher von den Vorschriften der StVO nur befreit, wenn dies durch Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO ermöglicht wird. Deren Beantragung und Erteilung stellt Verwaltungsaufwand dar, der durch die Aufnahme des Zivilschutzes in § 35 Absatz 1 StVO entfällt.

Zu Buchstabe b

Die Änderung in Buchstabe b schafft begrenzt Sonderrechte für Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen. Diese leisten einen wichtigen Beitrag, wenn es im Notfall darum geht, Menschenleben zu retten oder gesundheitliche Schäden abzuwenden. Insbesondere wenn es geboten ist, Fahrleitungen zu ertönen oder Schienenfahrzeuge zum Bergen von Personen anzuheben, ist höchste Eile geboten und die Unfallhilfswagen müssen den Einsatzort ohne Verzögerungen erreichen können. Nach § 52 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dürfen die Fahrzeuge bereits mit Warnleuchten für blaues Blinklicht ausgerüstet sein. Von den Vorschriften der StVO befreit sind sie, abgesehen vom Fall des rechtfertigenden Notstands, bisher hingegen nur wenn und dies durch Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO ermöglicht wird. Die Notwendigkeit solcher Ausnahmegenehmigungen entfällt künftig, was zum Bürokratierückbau beiträgt.

Zu Nummer 4

Die Änderung des § 44 StVO dient der Herstellung einer einheitlichen Behandlung des Zivil- und Katastrophenschutzes in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), vgl. oben zu Nummer 1.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Die Änderung des § 46 StVO in Buchstabe a dient der Herstellung einer einheitlichen Behandlung des Zivil- und Katastrophenschutzes in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), vgl. oben zu Nummer 1.

Zu Buchstabe b

Buchstabe b ist eine Folgeänderung zu Nummer 3.

Zu Nummer 6

Die Änderung von § 47 StVO dient der Herstellung einer einheitlichen Behandlung des Zivil- und Katastrophenschutzes in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), vgl. oben zu Nummer 1.

Zu Artikel 4 (Änderung der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung)

Zu Nummer 1

Die Pflicht des Transportbegleitungsunternehmens nach § 3 Absatz 4 Satz 2 Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV), vor jeder Transportbegleitung gegenüber der zuständigen Behörde zu erklären, dass es von den Interessen sonstiger an dem Großraum- oder Schwertransport beteiligter Personen oder Unternehmen unabhängig ist, entfällt. Die Erklärung hat im Wesentlichen eine Erinnerungs- und Ermahnungsfunktion gegenüber den Transportbegleitungsunternehmen, vor jeder Transportbegleitung ihre Unabhängigkeit zu hinterfragen. Dieser Effekt dürfte sich angesichts der sehr häufig wiederkehrenden, unveränderten Abgabe der Erklärung schnell abnutzen. Die Erklärungspflicht kann daher als unnötige Bürokratie, der kein hinreichender Nutzen gegenübersteht, entfallen.

Das eigentliche Gebot der Unabhängigkeit nach § 3 Absatz 4 Satz 1 StTbV bleibt unverändert bestehen.

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

Zu Nummer 1

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Abschaffung des Prüfbuchs in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) mit der Fünfundzwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2204). Die Änderung stellt sicher, dass der Unternehmer bei Kraftomnibussen zur Vorlage einer Ausfertigung des Untersuchungsberichts und des Prüfprotokolls der Sicherheitsprüfung, die bislang Bestandteil des Prüfbuchs waren, verpflichtet bleibt.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Auf die Begründung zu Nummer 1 wird verwiesen.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Abschaffung des Prüfbuchs in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) mit der Fünfundzwanzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2204).

Zu Nummer 3**Zu Buchstabe a**

Mit Artikel 5 des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 wurde in § 27 BOKraft für Mietwagen und Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs eine Pflicht zur Anbringung einer Ordnungsnummer eingeführt. Die Änderung erweitert den bestehenden Ordnungswidrigkeitstatbestand für Verstöße über das Führen der Ordnungsnummer bei Taxen um Mietwagen und Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung des § 41 Absatz 2 (Nummer 1).

Zu Artikel 6 (Änderung der Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs)

Die überkommene Formulierung der Vorschrift wird im Lichte der Bahnreform ersetzt. Zudem wird keine Art und Weise der Informationsweitergabe mehr vorgeschrieben. Die Vorschrift ist im Verteidigungsfall weiterhin unerlässlich, insbesondere um die Bevölkerung über die wenigen noch möglichen Reisemöglichkeiten zu informieren.

Zu Artikel 7 (Änderung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung)

Durch die Novellierung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) wird das bisherige Antrags-, Anzeige- und Bestätigungsverfahren für die Bestellung von Betriebsleitern zu einem reinen Anzeigeverfahren umgestaltet. Die bislang erforderliche Beantragung und Bestätigung der Bestellung durch die zuständige Aufsichtsbehörde entfällt vollständig. Diese zusätzlichen Verfahrensschritte sind entbehrlich, da die Aufsichtsbehörde bereits aufgrund der weiterhin erforderlichen Anzeige der Bestellung über alle relevanten, in der Person des Betriebsleiters oder dessen Stellvertreters liegenden Umstände Kenntnis erlangt. Dies ist für die laufende Überwachung ausreichend. Die Befugnis der Aufsichtsbehörde, bei Vorliegen entsprechender Tatsachen im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit gegen die Ausübung der Funktion als Betriebsleiter einzuschreiten, bleibt unberührt.

Das Verfahren zur Bestellung von Betriebsleitern ist daher künftig ein reines Anzeigeverfahren. Die materiellen Anforderungen an die Funktion als Betriebsleiter und deren Stellvertreter bleiben erhalten. Zudem ist es weiterhin möglich, in bestimmten Ausnahmefällen Personen zu Betriebsleitern zu bestellen, die die Anforderungen nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 EBV nicht erfüllen. Das Ausnahmeverfahren nach § 3 EBV bleibt insoweit künftig dem Grunde nach erhalten, wird aber ebenfalls an das neue Anzeigeverfahren angepasst.

Die Änderung dient dem Bürokratieabbau und der Entlastung von Unternehmen und Aufsichtsbehörden, ohne das bestehende Aufsichtsniveau zu beeinträchtigen.

Zu Nummer 4

In § 5 Absatz 1 EBV entfällt künftig zudem die Pflicht, die Geschäftsanweisungen ohne Anlass der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen. Dies gilt auch für die Pflicht, eine Änderung des Aufgabenumfelds mitzuteilen, soweit die Bestellung als Betriebsleiter nicht berührt ist.

Zu Nummer 5

Die bestehenden Regelungen zum Bestandsschutz für vor dem 01.02.2001 tätige Personen bleiben dem Grund nach erhalten, werden aber an die neue Systematik des Anzeigeverfahrens angepasst.

Zu Artikel 8 (Änderung der Triebfahrzeugführerschein- Prüfungsverordnung)

Zu Nummer 1

Eine anlasslose Übersendung der Prüfungsniederschrift an die zuständige Behörde kann künftig entfallen. Es reicht aus, wenn die Prüforganisation die Niederschrift entsprechend § 22 Absatz 2 TfPV fünf Jahre aufbewahrt und im Einzelfall der Behörde nach Anforderung gemäß § 23 Nummer 4 TfPV zugänglich macht.

Zu Nummer 2

Eine anlasslose Übersendung der Prüfungsniederschrift an die zuständige Behörde kann künftig entfallen. Es reicht aus, wenn die Prüforganisation die Niederschrift entsprechend § 22 Absatz 2 TfPV fünf Jahre aufbewahrt und im Einzelfall der Behörde nach Anforderung gemäß § 23 Nummer 4 TfPV zugänglich macht.

Zu Artikel 9 (Änderung der Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung)

Im Jahr 2020 ist die Verordnung zur Anerkennung, zum Einsatz und zur Überwachung von Prüfsachverständigen im Eisenbahnbereich (Eisenbahnprüfsachverständigenverordnung, EPSV) in Kraft getreten. Vor Verordnungserlass erfolgten die Anerkennung und Tätigkeitsausübung der Prüfsachverständigen ohne rechtliche Grundlage. Allerdings besitzt die Tätigkeit der Prüfsachverständigen und ihre Anerkennung als berufsreglementierende Vorschrift Grundrechtsrelevanz, sodass eine entsprechende Rechtsgrundlage mit klaren und transparenten Anforderungen an die Anerkennung und Ausübung erforderlich waren.

§ 25 regelt die Überleitung jener Prüfsachverständigen in das Regelungsregime der EPSV, welche vor deren Inkrafttreten anerkannt worden waren. Die Vorschrift ist durch Zeitablauf gegenstandslos geworden.

Zu Artikel 10 (Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung)

Durch die Novellierung wird die Zuständigkeit für die Entscheidung darüber, ob eine Eisenbahnstrecke eine Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) auch im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahn den Unternehmen überantwortet.

Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes bzw. bis 1993 der Deutschen Bundesbahn wurde die Zuständigkeit hierfür bereits 1991 von einer Behörde auf die Unternehmen übertragen. In der Begründung zur einschlägigen EBO-Novellierung von 1991 heißt es hierzu, dies diene der Erweiterung des unternehmerischen Handlungsspielraums sowie der Verwaltungsvereinfachung. Die Zuordnungsentscheidung durch die Unternehmen im Bereich der Eisenbahn des Bundes hat sich seitdem etabliert und bewährt.

Zu beachten ist aber, dass aufgrund der Eigenheiten der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen es sich grundsätzlich ausschließlich um Nebenbahnen handelt, sodass Entscheidungen über die Einordnung in Haupt- und Nebenbahnen hier praktisch nicht relevant sind.

Gleichwohl wurde dieser Vorschlag im Rahmen der Länderanhörung durch den Freistaat Bayern unterbreitet. Daher ist davon auszugehen, dass zumindest dort § 1 Absatz 2 Satz 2

EBO eine relevante Norm ist. Es sind keine Gründe ersichtlich, die Entscheidung im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen einer Behörde vorzubehalten. Falls das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Strecke zur Hauptstrecke erklärt, obwohl die Vorschriften der EBO für den Betrieb als Hauptstrecke nicht erfüllt sind, kann die Aufsichtsbehörde auf der Grundlage von § 5a Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) reaktiv tätig werden.

Zu Artikel 11 (Änderung der Eisenbahnverkehrs-Verordnung)

Zu Nummer 1

In der Praxis besteht kein Bedürfnis mehr für diese Vorschriften, da die Gepäckaufbewahrung heute im Rahmen von Gepäckschließanlagen erfolgt. Die Regelungen zur Aufbewahrung von Reise- und Handgepäck können insgesamt aufgehoben werden.

Zu Nummer 2

Folgeänderung

Zu Nummer 3

Die Vorschrift ist rein deklaratorisch. Schlichtungsstellen zur Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbeförderungen werden nach dem Gesetz über die alternative Streitbeilegung in Verbrauchersachen VSBG (und Verordnung über Informations- und Berichtspflichten nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz (VSBInfoV) anerkannt. Es besteht eine identische Hinweispflicht nach § 37 VSBG. Die Streichung dient der Bereinigung einer Doppelung.

Zu Artikel 12 (Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung)

Zu Nummer 1

Mit der Hinzufügung von "auf Antrag" in § 3.23 Satz 3 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung wird lediglich klargestellt, dass die zuständige Behörde nur auf Initiative des Betreibers des Schwimmkörpers oder der schwimmenden Anlage tätig wird und die Verzahnung zum neuen Satz 4 hergestellt.

Zu Nummer 2

Mit dem neuen Satz 4 wird eine Genehmigungsfiktion dahingehend eingeführt, dass der Schwimmkörper oder die schwimmende Anlage nicht beleuchtet werden muss, wenn sich die Behörde nicht innerhalb eines Monats nach Antragstellung beim Betreiber meldet. Damit hätten die Behörden, in der Regel die örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, einen Monat Prüfzeit, ob ein Schwimmkörper oder eine schwimmende Anlage ohne Beleuchtung stillliegen kann. Lediglich bei einem nicht hinreichend bestimmten Antrag (siehe § 42a Absatz 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz) oder erhöhter Schwierigkeit der Angelegenheit (siehe § 42a Absatz 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz) könnte sich in Einzelfällen eine längere Bearbeitungszeit ergeben.

Zu Artikel 13 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht an den neu eingefügten Unterabschnitt 11.

Zu Nummer 2 (§ 73 LuftVZO)

Die Neufassung des § 73 LuftVZO hilft, Bürokratie abzubauen und Verwaltungsverfahren zu verschlanken. Zusätzlich wird eine Harmonisierung des Verwaltungshandelns ermöglicht. Bislang führte die erforderliche Herstellung des Einvernehmens über mehrere betroffene Länder und die Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr im Rahmen der Genehmigung von länderübergreifenden Luftfahrtveranstaltungen zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand bei stets gleichen Ergebnissen, in denen das Einvernehmen besteht und eine Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr erfolgt. Zugleich stellt flugbetrieblich eine normale Nutzung von Lufträumen über mehreren Ländern bei Luftfahrtveranstaltungen grundsätzlich keinen Unterschied zu einer sonstigen Nutzung von Lufträumen dar. Dabei knüpft die Neufassung des § 73 LuftVZO an die bewährten Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 LuftVG (Luftfahrtveranstaltungen) an (NfL 2025-1-3489). Zuständig ist künftig die Luftfahrtbehörde des Landes, in dem sich das Veranstaltungsgelände befindet. Die Zuständigkeit richtet sich damit nach dem Ort des Veranstaltungsgeländes (beispielsweise ein nach § 6 LuftVG als Flugplatz genehmigtes Veranstaltungsgelände) und nicht nach dem für die Veranstaltung zur Verfügung stehenden Luft- und Vorführraum.

Zu Nummer 3 (§ 92a LuftVZO)

Diese Änderung ist im Zusammenhang mit der Änderung in § 96a zu sehen. Durch die Vorschriften wird dem EU-rechtlichen Diskriminierungsverbot Rechnung getragen.

Zudem haben die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte dazu geführt, dass der Gelegenheitsverkehr erheblich an Bedeutung gewonnen hat und die Grenze zum Fluglinienverkehr in der Praxis zunehmend verschwimmt. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass der Gelegenheitsverkehr den gleichen Maßstäben wie der Fluglinienverkehr unterliegt und seine Durchführung ebenso am öffentlichen Interesse zu messen ist. Hierdurch können insbesondere Umgehungen von Flugverböten nach § 26a LuftVG sowie Umgehungen von Sanktionen verhindert und die Integrität laufender Luftverkehrsverhandlungen und bestehender Abkommen sichergestellt werden.

Gleichzeitig wird zur Unterstützung des Wirtschaftswachstums zusätzliche Flexibilität für die Durchführung von Gelegenheitsverkehr geschaffen, indem für jedes Luftfahrtunternehmen im Regelfall ein Kontingent von Flügen zur Verfügung steht. Hierdurch tritt ein Effizienzgewinn ein, da sowohl die Planungssicherheit für die Unternehmen und den Rechtsverkehr erhöht als auch der Prüfaufwand des Luftfahrt-Bundesamtes reduziert werden. Zudem können Bedarfsspitzen zur Ergänzung des Fluglinienverkehrs effektiv und verlässlich abgedeckt werden.

Zu Nummer 4 (§ 93 Absatz 1 LuftVZO)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Durch die Änderung wird klargestellt, dass Genehmigungen auch unter Bedingungen erteilt werden können.

Zu Buchstabe b (Absatz 4)

Die Änderungen dienen der Klarstellung, dass Genehmigungen auch (von Anfang an) versagt und nicht nur (nachträglich) widerrufen werden können. Im Übrigen wird auf die Unterbungsgründe des § 92a verwiesen, um einen Gleichlauf zu gewährleisten.

Zu Nummer 5 (§ 95 LuftVZO)

Durch die Verkürzung der Ausschlussfrist für die Beantragung von Flugreihen im Gelegenheitsverkehr können die Unternehmen ihre Flüge kurzfristiger planen und erhalten damit mehr Flexibilität.

Zu Nummer 6 (§§ 96a, 96b LuftVZO)**Zu § 96a LuftVZO**

Siehe Begründung zu § 92a LuftVZO.

Zu §96b LuftVZO

Die Vorschrift war mit dem EU-rechtlichen Diskriminierungsverbot nicht vereinbar. Dies wurde korrigiert, indem nur noch auf Luftfahrzeuge abgestellt wird, die nicht im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Union eingetragen und zugelassen sind.

Zu Nummer 7 (§100b LuftVZO - neu)

§ 100b knüpft an die Umstellung auf ein übergreifendes Anzeigeverfahren an und bestimmt die Verfahrens- und inhaltlichen Voraussetzungen der Anzeige nach § 22 LuftVG.

Zu Artikel 14 (Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal)**Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 4 LuftPersV)

Redaktionelle Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3 LuftPersV). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen diese Ausnahmeregelungen für ausländische Standorte bzgl. des Erfordernisses für eine Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4.

Zu Nummer 3 (§ 7 Absatz 3 LuftPersV)

Die Streichung von § 7 Absatz 3 Nummer 3 LuftPersV dient der Harmonisierung der Anforderungen nach Anhang III (Teil-66) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014. Die Abweichung der deutschen Regelung (finding reference DE #17829) wurde im Rahmen einer Inspektion der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit AIR.DE.11.2013 festgestellt und gemäß Artikel 22 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 628/2013 mit einem Supplementary Report an die EU KOM adressiert (Ref. EASA Ares (2023)8411305).

Die Abweichung (finding reference DE #17829) ergibt sich daraus, dass Deutschland zusätzlich zu den EU-weit harmonisierten Anforderungen von den Antragstellern die Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses verlangt oder, soweit bereits vorhanden, dafür den Nachweis der Zuverlässigkeit akzeptiert. Diese Forderung in Nummer 3 wird daher entsprechend gestrichen.

Zu Nummer 4 (§ 10 Absatz 2 Satz 3 LuftPersV)

Folgeänderung aus der Änderung von § 7 Absatz 3 im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes. Die Forderung des Nachweises eines polizeilichen Führungszeugnisses für die Erneuerung der Gültigkeit einer Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät wird gestrichen.

Zu Nummer 5 (§ 11 Absatz 2 Nummer 1 LuftPersV)

Redaktionelle Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3 sowie der Streichung von § 105 LuftPersV). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 und der hier erforderlichen Musterberechtigung entfällt diese Anforderung auch bei Ausübung der Rechte aus der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät.

Zu Nummer 6 (§ 15 Absatz 1 Satz 2 LuftPersV)

Redaktionelle Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3 LuftPersV). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen die zugehörigen Regelungen für Widerruf, Beschränkung und Ruhen der Erlaubnis.

Zu Nummer 7 (§ 26 Nummer 2 LuftPersV)

Redaktionelle Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3 LuftPersV). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen bisher erforderliche Bezüge auf Einzelregelungen für Klasse 4 oder Klasse 5.

Zu Nummer 8 (§ 28 Absatz 3 Nummer 3 LuftPersV)

Rechtliche Klarstellung in Bezug auf die Zuständigkeit unter Bezugnahme auf die in § 26 definierte „zuständige Stelle“ für Ausbildungsbetriebe.

Zu Nummer 9 (§ 62 Absatz 2 LuftPersV)

Zu Buchstabe a (§ 62 Absatz 2 Satz 1 LuftPersV)

Der Mindestumfang der Theorieausbildung für Flugtechniker wird von 500 auf 300 Stunden reduziert und damit, nach der Änderung der Ausbildungsanforderungen an Berufspiloten, wieder in ein adäquates Verhältnis zur Berufspilotenausbildung gesetzt.

Zu Buchstabe b (§ 62 Absatz 2 Satz 2 LuftPersV)

Um die Theorieausbildung an die aktuellen Bedürfnisse besser anzupassen, erfolgt eine Angleichung der theoretischen Ausbildungs- und Prüfungsinhalte an die der Pilotenausbildung.

Zu Nummer 10 (§ 104 LuftPersV)

Aus der Initiative zum Bürokratierückbau wurde ein Vorschlag eingebracht, Entlastungen für die Wirtschaft bei der Bereitstellung von erlaubnispflichtigem Personal für die Instandhaltung im Bereich der Luftfahrt zu schaffen. Nach Prüfung der rechtlichen und sachlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen wird vorgeschlagen, die Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL) der Klasse 4 abzuschaffen und die Bereitstellung des erforderlichen qualifizierten Personals für die Aufgaben der Freigabe nach Instandhaltung im bisherigen Verantwortungsbereich des Prüfers von Luftfahrtgerät, Klasse 4 auf die für die Instandhaltung genehmigten Instandhaltungsbetriebe zu übertragen. Die Anforderungen zur Bereitstellung des entsprechenden Personals für die Instandhaltungsbetriebe sind in den europäischen Regelungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten. Europäische Anforderungen an eine erforderliche Lizenzierung des freigabeberechtigten Personals in dem Aufgabenbereich des Prüfers von Luftfahrtgerät, Klasse 4 gibt es nicht. Hier verweisen die europäischen Regelungen auf die bisherigen nationalen Regelungen.

Der Anpassungsvorschlag soll einerseits dem vorgetragenen Wunsch nach Entlastung für die Wirtschaft entsprechen und zugleich sicherstellen, dass die Anforderungen und Zielsetzungen der europäischen sowie nationalen Vorgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit weiterhin erfüllt werden. Der Vorschlag soll zudem der fortbestehenden Gültigkeit bereits erteilter Erlaubnisse Rechnung ausreichend tragen.

Die Änderungen der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL) der Klasse 5 für Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 1 Nummer 7 dienen der redaktionellen Anpassung.

Zu Nummer 11 (§ 105 LuftPersV)

Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen die zugehörigen Regelungen für Musterberechtigungen.

Zu Nummer 12 (§ 106 LuftPersV)

Redaktionelle Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen die zugehörigen Regelungen für die fachlichen Anforderungen für Klasse 4.

Zu Nummer 13 (§ 107 LuftPersV)

Redaktionelle Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen die zugehörigen Regelungen für die Ersetzbarkeit der Berufsausbildung.

Zu Nummer 14 (§ 108 Absatz 1 LuftPersV)

Redaktionelle Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen die zugehörigen Regelungen für den Erfahrungsnachweis.

Zu Nummer 15 (§ 110 Absatz 5 LuftPersV)

Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen die zugehörigen Regelungen für die Musterberechtigung. Die bisherigen Regelungen in Absatz 5 von § 110 zur Sprachkompetenz entfallen. Neuaufnahme einer Regelung zum Fortbestand der noch gültigen Erlaubnisse für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung.

Zu Nummer 16 (§ 111a LuftPersV)

Folgeänderung. Siehe Erläuterungen unter Nummer 10 (Änderungen von § 104 Absatz 2 und 3). Mit Wegfall der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 4 entfallen bisherige Rechtsbezüge innerhalb der Verordnung hinsichtlich der Berechtigungen für Freigabeberechtigtes Personal bei Luftfahrzeugen, die nicht dem europäischen Luftrecht unterliegen. Anpassung der Regelungen unter Bezugnahme auf andere nationale und europäische luftrechtliche Bestimmungen.

Zu Nummer 17 (§ 128a LuftPersV)

Diese Anpassung dient der Harmonisierung/ Angleichung der Bestimmungen an die Prüfungsanforderungen von Anlage II und Anlage III von Anhang III (Teil-66) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, insbesondere der klaren Trennung zwischen den Prüfungen zum theoretischen Wissen und den Prüfungen zur praktischen Ausbildung. Die Anforderungen

hinsichtlich der zu erfüllenden Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis für Freigabeberechtigtes Personal werden weiter an die europäischen Regelungen herangeführt. Gleiches gilt für die genehmigten Ausbildungsbetriebe. Die Ausrichtung an eine europäische Regelungsvorgabe hinsichtlich der Durchführung von Prüfungen erleichtert sowohl den zuständigen Stellen als auch den genehmigten Ausbildungsbetrieben und auch den Antragstellern auf eine Erlaubnis die Anwendung der Rechtsvorschriften und deren Einhaltung.

Zu Nummer 18 (§ 134 Absatz 1 Nummer 3 LuftPersV)

Es handelt sich um eine Folgeänderung durch Streichung des § 105 LuftPersV.

Zu Artikel 15 (Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung)

Zu Nummer 1 (§ 11a FSDurchführungsV – neu)

Der § 11a der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSDurchführungsV) ergänzt den bereits jetzt nicht ausschließlich geltenden Grundsatz „First Come First Served“ durch den Grundsatz „Most Capable Best Served“ (zuvor auch: „Best Equipped Best Served“ oder „Best Efficiency Best Served“ – BEBS, vgl. ICAO AN-Conf/12-WP/58), wenn dadurch bestimmte ökologische Ziele oder Verbesserungen in der Flugverkehrsabwicklung erreicht werden können. Insbesondere sollen Schadstoff- und Fluglärmemissionen oder deren jeweilige Auswirkungen reduziert und die Durchführung der sicheren, geordneten und flüssigen Flugverkehrskontrolle erleichtert werden. Letzteres soll helfen, die verfügbaren Kapazitäten effizienter zu nutzen.

Für die Erreichung der genannten Ziele sind eine technische Ausstattung der Luftfahrzeuge oder Fähigkeit von Luftverkehrsteilnehmern erforderlich, die über die vorgeschriebene Ausstattung und Fähigkeiten hinausgehen. Im Zusammenspiel mit der für den deutschen Luftraum zuständigen Flugsicherung lassen sich solche Luftfahrzeuge in die Verkehrsabwicklung so integrieren, dass entstehende Lücken oder Verzögerungen ausgeglichen werden können. Eine einschlägige Vorrangregelung dafür bestand bislang noch nicht, sie steht aber in Einklang mit der gängigen Praxis und punktuell bereits definierten Vorgaben für unterschiedlich ausgestattete Luftfahrzeuge.

Beispiele für die Anwendung von „Most Capable Best Served“ sind:

Vermeidung von Kondensstreifen: Eine spezielle Flugplanung, Flugdurchführung und Flugverkehrskontrolle ermöglicht es, eisübersättigte Luftschichten zu umfliegen und dadurch die Bildung von Kondensstreifen zu vermeiden. Das Umfliegen dieser Lufträume erfordert eine genaue horizontale und vertikale Befolgung der im Flugplan hinterlegten Flugstrecke. Zudem muss ein Luftfahrtunternehmen in der Lage sein, eisübersättigte Luftschichten zu erkennen und im Flugplanungssystem zu berücksichtigen. Die zuständige Flugsicherungsorganisation kann unter Anwendung des Grundsatzes „Most Capable Best Served“ dem Flug eine priorisierte Freigabe zum Befolgen der berechneten Trajektorie einräumen.

Neue Anflugtechnologien: Förderung der Nutzungsquote von Anflügen auf Basis neuer Technologien. Luftfahrzeuge können z.B. in größerer Höhe den Sinkflug beginnen und Umwege bis zum Beginn des Endanfluges vermeiden. Fluglärm kann so reduziert, Treibstoff eingespart und Schadstoffemissionen können verringert werden.

Target Time Concept (Geplante Ankunftszeit): Die Durchführung der Flugverkehrskontrolle kann unter anderem dadurch erleichtert werden, dass Luftfahrtunternehmen nach Abflug einzelner Flüge der Flugsicherung bereits die berechneten Ankunftszeiten übermitteln, damit die zuständige Flugsicherungsorganisation „Soll-Anflugzeiten“ (Target Time of arrival) für eine verzögerungsfreie Staffelung am Zielflughafen errechnen kann; im Zusammenspiel

von Flugsicherung und Cockpitbesatzungen wird anschließend die genaue Einhaltung sichergestellt.

Dass sich gegenüber dem Grundprinzip „First Come First Served“ (Prioritätsprinzip) ein Vorrang ergeben kann, steht in Einklang mit den Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, ICAO DOC 4444), wonach die Flugverkehrskontrollfreigaben so zu vergeben sind, dass die Ankunft und Bearbeitung der größtmöglichen Anzahl von Luftfahrzeugen mit der geringsten durchschnittlichen Verspätung ermöglicht wird. Auch das Global Air Traffic Management Operational Concept (ICAO DOC 9854) sieht vor, dass im Allgemeinen das erste Luftfahrzeug, das bereit ist, die Ressourcen der Flugsicherung zu nutzen, Vorrang erhält, es sei denn, die Gesamtsicherheit oder die betriebliche Effizienz des Systems würde erheblich verbessert werden.

Die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV) muss die geeignete Flugstreckenplanung, betriebliche Organisation oder technische Ausstattung und die dadurch mögliche Erreichung der Ziele dieser Norm vorab anerkannt haben, dies soll grundsätzlich für gleichartige Fälle abstrakt erfolgen. Stets erforderlich ist, dass die Durchführung der Flugverkehrskontrolle erleichtert wird; zudem sollen alternativ entweder Schadstoffemissionen oder deren Auswirkungen oder Fluglärmemissionen oder deren Auswirkungen reduzieren. Falls ein Zielkonflikt zwischen der Senkung von Schadstoffemissionen oder deren Auswirkungen einerseits und Fluglärmemissionen oder deren Auswirkungen andererseits auftritt, soll im Nahbereich von Flugplätzen Letzteres präferiert werden; außerhalb davon hingegen Ersteres. Der Nahbereich ist der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes nach § 2 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm nach Maßgabe des § 29b Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes.

Derzeit ist die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV) und wird hoheitlich als Beliehene tätig, sofern sie die Flugverkehrskontrolldienste im Sinne des § 27c Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a des Luftverkehrsgesetzes wahrnimmt. Hierunter fällt auch die Einräumung eines Vorrangs bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle. Deshalb soll die Anerkennung im Sinne des § 11a der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung in der Regel als Allgemeinverfügung oder ausnahmsweise als Verwaltungsakt im Einzelfall erfolgen, sofern ein ausreichender zeitlicher Vorlauf Letzteres erlaubt. In geeigneten Fällen kann eine zeitliche oder lokale Befristung erfolgen, um neue Verfahren oder eine Ausweitung auf andere Bereiche zu erproben. Bei der Entscheidung über eine Anerkennung hat der Gleichheitsgrundsatz besondere Bedeutung. Insbesondere ist zu vermeiden, dass Luftfahrtunternehmen bei der Erleichterung der Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch eine geeignete Flugstreckenplanung oder betriebliche Organisation benachteiligt werden. Die allgemeine Anerkennung und die Anerkennung im Einzelfall sowie die Voraussetzungen für diese werden durch die Beauftragte nach § 1 FS-AuftragsV deshalb in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemacht, dies orientiert sich an § 43 der Luftverkehrs-Ordnung. Zudem soll dies im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht werden, das auf der Internetseite der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in deutscher und englischer Sprache kostenlos verfügbar ist. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung soll im Wege seiner Rechts- und Fachaufsicht die diskriminierungsfreie Vorranggewährung besonders überwachen.

Zuständig für den (hier besonders relevanten oberen) deutschen Luftraum ist derzeit neben der Beauftragten nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV) auch die von EUROCONTROL betriebene Bezirkskontrollzentrale Maastricht (Maastricht Upper Area Control Centre – MUAC). Gemäß Artikel 2 in Verbindung mit Anlage I der Vereinbarung vom 25. November 1986 über die Bereitstellung und den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten durch EUROCONTROL in der Bezirkskontrollzentrale Maastricht (Maastricht Vereinbarung, BGBl. 1989 II S. 666; 1990 II S. 104, zuletzt geändert durch Gesetz vom 2. Juni 2021, BGBl. 2021 II S. 538; 2022 II S. 430) ist die Organisation beauftragt, von der Bezirkskontrollzentrale Maastricht aus

Flugsicherungs-Streckeneinrichtungen und -dienste bereitzustellen – unter anderem in der Bundesrepublik Deutschland in dem Luftraum in den horizontalen Grenzen des oberen Fluginformationsgebietes Hannover und vertikal ab Flugfläche 250 für den darüber liegenden Luftraum.

Absatz 3 regelt eine Evaluierung des § 11a der FS-Durchführungsverordnung durch die Beauftragte nach § 1 der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens und die Beteiligung der Luftfahrtunternehmen und andere Flugsicherungsorganisationen, die von der Anwendung der Vorschrift betroffen sind, des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung sowie des Umweltbundesamtes. Der Evaluationszeitraum beträgt drei Jahre ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung. Ein Bericht über das Ergebnis der Evaluierung ist dem Bundesministerium für Verkehr bis zu diesem Datum vorzulegen.

Zu Nummer 2 (§ 26 FSDurchführungsV)

Mit der Errichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung ist die Zuständigkeit für Flugsicherungsaufgaben nach § 27c des Luftverkehrsgesetzes vom Luftfahrt-Bundesamt bereits auf das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung übergegangen. § 26 FSDurchführungsV legt die grundsätzliche Zuständigkeit als Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten fest und bedarf vor dem Hintergrund der erfolgten Änderung der Zuständigkeit für die Aufgabe einer entsprechenden Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung.

Zu Artikel 16 (Änderung der Flugsicherungspersonalausbildungsverordnung)

Zu Nummer 1

Anpassung der Inhaltsübersicht als notwendige redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 2

Folgeänderung von § 7 zur Streichung des § 7 FspersAV.

Zu Nummer 3 (§ 7 FSPersAV)

§ 7 der Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPersAV) regelt die Nachweise zur medizinischen Tauglichkeit von Fluglotsen. Diese sind bereits in der Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission auf europäischer Ebene geregelt und können daher hier gestrichen werden.

Zu Nummer 4 (§ 10 Absatz 2 FSPersAV)

§ 10 Absatz 2 der Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPersAV) regelt den Nachweis der englischen Sprachkenntnisse. Diese sind bereits in der Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission auf europäischer Ebene geregelt und können daher hier gestrichen werden.

Zu Nummer 5 (§ 11 Absatz 2 FSPersAV)

Nach § 11 Absatz 2 der Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPersAV) ist zur Prüfung zuzulassen, wer die in der Anlage 1 Nr. 2 jeweils vorgeschriebenen Leistungsnachweise sowie die Nachweise nach § 10 Abs. 2 und 3 erbracht hat. Die Angabe „die Nachweise nach § 10 Absatz 2 und 3“ ist durch die Angabe „die Nachweise nach Anhang I ATCO.B.030 der Verordnung (EU) 2015/340 und nach § 10 Absatz 3“ zu ersetzen. Die Folgeänderung ist durch die Streichung des § 10 Absatz 2 FSPersAV erforderlich geworden und spiegelt nun zugleich die aktuelle EU-Rechtsvorgaben wider.

Zu Nummer 6 (§ 15 Absatz 1 Nummer 3 FSPersAV)**Zu Buchstabe a**

§ 15 Absatz 1 Nummer 3 der FSPersAV lautet: „die über ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis nach § 7 verfügen“. Die Streichung der Angabe „nach § 7“ ist eine notwendige Folgeänderung der Streichung des § 7 FSPersAV. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis ist auch weiterhin Voraussetzung für die Erteilung der Fluglotsenlizenz, so dass nur der Bezug auf § 7 gestrichen werden kann, nicht aber die komplette Nummer 3.

Zu Buchstabe b (§15 Absatz 1 Nummer 4 FSPersAV)

§ 15 Absatz 1 Nummer 4 der FSPersAV verlangt den Nachweis einer ausreichenden Sprachkompetenz „nach § 10 Abs. 2 und 3“. Insoweit gilt Anhang I ATCO.B.030 der Verordnung (EU) 2015/340, sodass die Angabe „Absatz 2“ ersetzt werden muss.

Zu Nummer 7 (§ 16 Absatz 1 Satz 3 FSPersAV)

Nach § 16 Absatz 1 Satz 3 FSPersAV gilt Satz 1 entsprechend auch für medizinische Tauglichkeitszeugnisse, „die nach § 7 Absatz 2 erteilt wurden.“ Die Streichung des § 16 Absatz 1 Satz 3 FSPersAV ist eine Folgeänderung der Streichung des § 7 FSPersAV.

Zu Nummer 8**Zu Buchstabe a (§ 25 Absatz 5 Satz 1 FSPersAV)**

Nach § 25 Absatz 5 Satz 1 FSPersAV widerruft die Aufsichtsbehörde eine Auszubildendenlizenz, wenn tatsächliche Anhaltspunkte vorliegen, nach denen die nach § 7 erforderliche medizinische Tauglichkeit des Lizenzinhabers voraussichtlich auf Dauer nicht mehr gegeben ist. Das medizinische Tauglichkeitszeugnis ist auch weiterhin Voraussetzung für die Fluglotsenlizenz, so dass nur der Bezug auf § 7 FSPersAV gestrichen werden kann, nicht aber der komplette Satz.

Zu Buchstabe b (§ 25 Absatz 6 FSPersAV)

§ 25 Absatz 6 FSPersAV wird wie folgt geändert: Eine Auszubildendenlizenz kann von der Aufsichtsbehörde auf Antrag erneuert werden, wenn die Voraussetzungen des § 6 entsprechend sowie ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis vorliegen, die Sprachkompetenz nach Anhang I ATCO.B.030 der Verordnung (EU) 2015/340 und nach § 10 Absatz 3 nachgewiesen und sichergestellt ist, dass die erforderlichen Kenntnisse und grundlegenden Fertigkeiten nach § 9 für die betriebliche Ausbildung zum Erwerb der jeweiligen Berechtigungen vorhanden sind.

Zu Nummer 9 (§ 26 FSPersAV)

§ 26 der Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal der Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPersAV) regelt die Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Berechtigungen und die betrieblichen Kompetenzprogramme. Diese sind bereits in der Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission auf europäischer Ebene geregelt und können daher in § 26 Absatz 2 FSPersAV gestrichen werden.

Im Regelungstext ist der Paragraph, der gestrichen wurde, mit „(weggefallen)“ zu kennzeichnen, um die fortlaufende Zählung der geltenden Gliederungseinheiten nicht zu unterbrechen.

Zu Nummer 10 (§ 27 Absatz 4 Nummer 2 FSPersAV)

Folgeänderung in § 27 Absatz 4 Nummer 2 FSPersAV durch Streichung des § 7 FSPersAV.

Zu Nummer 11 (§ 47 Absatz 9 und 11 FSPersAV)

Folgeänderung in § 47 Absatz 9 FSPersAV durch Streichung des § 26 Absatz 2 FSPersAV und Folgeänderung in § 47 Absatz 11 FSPersAV durch Streichung des § 7 FSPersAV.

Zu Nummer 12 (Anlage 1)

Zu Buchstabe a (Überschrift)

In der Überschrift der Anlage 1 wird die Angabe „10 Absatz 1 und 2“ ersetzt durch die Angabe „10 Absatz 1“.

Zu Buchstabe b (Nummer 2.1)

Weitere Änderung in der Anlage 1 Nummer 2.1 Buchstabe a, 6. Stichpunkt: Die Angabe „§ 10 Absatz 2“ wird – nach Streichung des § 10 Absatz 2 FSPersAV – durch die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2015/340 ersetzt.

Zu Nummer 13 (Anlage 3)

Zu Buchstabe a (Überschrift)

Folgeänderung zur Streichung von § 10 Absatz 2.

Zu Buchstabe b (Satz 1)

Folgeänderung zur Streichung von § 10 Absatz 2.

Zu Nummer 14 (Anlage 10)

Folgeänderung zur Streichung von § 7 FSPersAV.

Zu Artikel 17 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung)**Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Die Änderungsbefehle fügen den neu geschaffenen § 17a Luftverkehrs-Ordnung in die Inhaltsübersicht ein und enthalten weitere Folgeänderungen.

Zu Nummer 2 (§ 7 LuftVO)

§ 7 der Luftverkehrs-Ordnung betrifft die Meldung von Unfällen und Störungen. Mit der Neufassung der Vorschrift werden Abweichungen von der vorrangig anzuwendenden Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, auf die künftig in der jeweils geltenden Fassung Bezug genommen wird, beseitigt.

Unionsrechtswidrig und daher zu streichen war eine nach der jeweiligen Funktion der Beteiligten gestaffelte Meldepflicht als auch die Beschränkung der Meldepflicht bei schweren Störungen auf einzelne Luftfahrzeugarten.

Zudem wird zukünftig verzichtet auf die über die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 hinausgehende Meldepflicht an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) bei Unfällen oder schweren Störungen von deutsch registrierten oder deutsch betriebenen Luftfahrzeugen im Ausland. International besteht nach Artikel 9 Absatz 2 und Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Kapitel 4 des Anhangs 13 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) eine Meldepflicht nur an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisortstaates. Diese Stelle informiert und beteiligt die Sicherheitsuntersuchungsstellen des jeweiligen Eintrags-, Betreiber-, Hersteller- und Entwicklungsstaates. Eine Meldung bei solchen Ereignissen auch an die BFU ist also weder angebracht noch erforderlich. Der Verzicht auf eine solche Doppelmeldung trägt zudem zum Bürokratierückbau und zur Entlastung der BFU bei.

Luftsportgeräte gehören nach Artikel 3 Nummer 28 der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 zu den Luftfahrzeugen. Die bisherige Befreiung für Luftsportgeräte von der Meldepflicht im bisherigen § 7 Absatz 1 Satz 4 LuftVO sowie die ausschließliche Meldepflicht an die Luftsportverbände im Fall von Unfällen und schweren Störungen mit Luftsportgeräten, ist europarechtswidrig und ist daher ebenfalls zu streichen.

Der bisherige Absatz 5 konnte aufgrund der spezialgesetzlichen Regelungen in § 25 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUUG) und Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 gestrichen werden.

Zu Nummer 3 (§ 9 Absatz 1 bis 3 LuftVO)

§ 9 der Luftverkehrs-Ordnung betrifft die Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse. Mit der Neufassung der Absätze 1 bis 3 werden Abweichungen von der vorrangig anzuwendenden Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S.18) beseitigt.

Zu Nummer 4 (§ 10 LuftVO)

Die Vorschrift des § 10 Luftverkehrs-Ordnung ist veraltet und entspricht nicht mehr in Gänze den anwendbaren EU-Anforderungen. § 10 LuftVO war daher zu streichen.

Zu Nummer 5 (§ 17a LuftVO – neu –)

Nach dem Abschuss des Luftfahrzeuges der Malaysian Airlines (Flugnummer MH17) über der Ukraine am 17. Juli 2014 sind die Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), unter anderem des Anhangs 6 (Betrieb von Luftfahrzeugen), Anhangs 11 (Flugverkehrsdienste), Anhangs 15 (Flugberatungsdienst) und Anhangs 17 (Luftsicherheit) Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) sukzessive weiterentwickelt worden (vgl. auch die Zusammenfassung der relevanten Bestimmungen im ICAO Dokument 10084 „Handbuch zur Risikobewertung für den Betrieb ziviler Luftfahrzeuge in der Nähe von oder über Konfliktzonen“, 3. Auflage 2023).

Die Auswahl der Flugstrecke zu einem Zielflughafen hat die Bundesrepublik Deutschland vor Erlass des ersten Flugverbots im März 2015 für bestimmte Fluginformationsgebiete (Flight Information Region, FIR) im Ausland dem Risikomanagement der Luftfahrtunternehmen und den Luftfahrzeugführern überlassen. Das galt auch dann, wenn auf der Strecke Kriegs- oder Krisenregionen im Ausland angefliegen oder überflogen werden mussten. Die Wahl der Strecke wurde allein dem Risikomanagement der Luftfahrtunternehmen überlassen.

Der in die Luftverkehrs-Ordnung neu eingefügte § 17a übernimmt die im Jahr 2020 in Kraft getretene Vorgabe „Standard 4.1.2“ des Anhangs 6 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) zur Durchführung einer flugbetrieblichen Risikobewertung. Danach hat der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs sicherzustellen, dass ein Flug erst begonnen oder wie geplant fortgesetzt wird, wenn mit allen verfügbaren Mitteln festgestellt wurde, dass der Luftraum, der die beabsichtigte Strecke vom Abflugplatz zum Flugplatz der Ankunft enthält, einschließlich der beabsichtigte Start-, Ziel- und alternativen Zwischenlande-Flugplätze, für den geplanten Flugbetrieb sicher genutzt werden kann. Für das Überfliegen von Gefahrengebieten oder Flüge in der Nähe von Gefahrengebieten ist vor und während des Fluges eine Risikobewertung durchzuführen und sind, soweit erforderlich, geeignete Maßnahmen zur Risikosenkung, auch während des Fluges, zu ergreifen, um einen sicheren Flug zu gewährleisten.

Die Änderung sieht zwar eine laufende obligatorische Risikobewertung durch die Luftfahrtunternehmen in Bezug auf Ihre Flugrouten vor, tatsächlich stellt sie jedoch die bereits seit Juli 2014 gelebte Praxis dar, so dass durch die Einführung dieser Pflicht in der Luftverkehrs-Ordnung bei den Luftfahrtunternehmen kein weiterer Aufwand entsteht.

Zu Nummer 6 (§ 18 Absatz 4 Satz 3 LuftVO)

Mit der Änderung erfolgt die Klarstellung, dass das Luftfahrtunternehmen dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb von 24 Monaten nach Erteilung der Genehmigung nach Satz 1 mitzuteilen, dass die Landestelle die baulichen Anforderungen der Anlage erfüllt. Dabei wird durch die Beschränkung auf die baulichen Anforderungen eine Präzisierung der bisherigen Regelung geschaffen. Die Änderung dient somit der Rechtsklarheit, der Vereinheitlichung der behördlichen Nachweisprüfung sowie der Gewährleistung eines durchgängigen Sicherheitsniveaus bei genehmigten Landestellen.

Zu Nummer 7 (§ 21f LuftVO)**Zu Buchstabe a**

Für den Modellflugbetrieb im Verbandsrahmen soll ausschließlich das Luftfahrt-Bundesamt für die Genehmigung zuständig sein. Die bisherige Praxis, dass neben der Genehmigung gemäß § 21g zusätzlich für bestimmte Betriebsarten eine Genehmigung bei der für den Flugort zuständigen Landesluftfahrtbehörde einzuholen ist, entfällt.

Die Entscheidungsgrundlage ist eine Absprache zwischen Bund und Ländern zum Verbandsmodellflug im April 2026.

Das in der Vergangenheit gute Sicherheitsniveau beim Betrieb von Modellflugzeugen konnte durch den gegenseitigen Austausch innerhalb der Verbandsstruktur beibehalten werden. Der Modellflugbetrieb im Rahmen der in Deutschland erteilten Verbandsbetriebs-erlaubnis enthält bewährte und vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigte Verfahren zum Betrieb von Flugmodellen.

Einige Betriebsarten mit erhöhtem Gefährdungspotenzial bleiben jedoch weiterhin regelungsbedürftig, werden jedoch künftig ausschließlich im Rahmen der Verbandsbetriebs-erlaubnis durch das Luftfahrt-Bundesamt berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere den Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse von mehr als 12 kg, mit Treibsatz von mehr als 20 Gramm bei Raketenantrieb, den Betrieb bei Nacht sowie den Betrieb von Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren in einer Entfernung von weniger als 1,5 km zu Wohngebieten. Entsprechende Verfahren sind von den genehmigten Modellflugverbänden zu etablieren, in den Verbandsbetriebs-erlaubnissen zu beschreiben, risikobasiert fortzuentwickeln und bedürfen der Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Zur Sicherstellung eines angemessenen Lärmschutzes werden für den Betrieb in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von Wohngebieten zukünftig die Immissionsrichtwerte der Abstandstabellen gemäß NfL 1-1430-18 zugrunde gelegt, um den Lärm in allgemeinen Wohngebieten, reinen Wohngebieten, Kurgebieten, Krankenhäusern und Pflegeanstalten zu begrenzen.

Die Landesluftfahrtbehörden werden durch den Wegfall der Prüfung und Genehmigung entlastet.

Zu Buchstabe b (§ 21f Absatz 3 Nummer 1 und Satz 2 LuftVO, Genehmigungsvorbehalt zum Start von Modellflugzeugen mit mehr als 12 kg)

§ 21f Absatz 3 der Luftverkehrs-Ordnung betrifft den Betrieb von Flugmodellen im Rahmen von Luftsportverbänden. Dieser nach Satz 1 Nummer 1 der Erlaubnis, sofern es sich um Flugmodelle handelt „mit mehr als 12 Kilogramm Startmasse“.

Das in der Vergangenheit gute Sicherheitsniveau beim Betrieb von Modellflugzeugen konnte durch den gegenseitigen Austausch innerhalb der Verbandsstruktur beibehalten werden. Der Modellflugbetrieb im Rahmen der in Deutschland erteilten Verbandsbetriebs-erlaubnis enthält bereits bewährte und Luftfahrt-Bundesamt genehmigte Verfahren zum Betrieb von Flugmodellen.

Erfahrungen der Landesluftfahrtbehörden haben gezeigt, dass eine zusätzliche Genehmigung für Modellflugbetriebe ab einer Startmasse von 12 kg grundsätzlich keinen Sicherheitsgewinn bietet, da allein die Vorgaben der Verbandsbetriebs-erlaubnis maßgeblich zur Betriebssicherheit beitragen. Vergleichend kommt hinzu, dass der Modellflugbetrieb außerhalb des Verbandsrahmens in der offenen Kategorie gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 mit Modellflugzeugen mit einer Startmasse von bis zu 25 kg genehmigungsfrei möglich ist. Bei einer Änderung von Rahmenbedingungen sind die Modellflugverbände verpflichtet, gemäß § 21g Absatz 1 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung die etablierten Verfahren unter Genehmigungsvorbehalt und Aufsicht des Luftfahrt-Bundesamtes risikobasiert fortzuentwickeln.

Die Landesluftfahrtbehörden werden durch den Wegfall der Prüfung und Genehmigung entlastet.

Über Satz 1 hinaus bedarf der Betrieb aller Flugmodelle bei Nacht im Sinne des Artikels 2 Satz 2 Nummer 34 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gemäß § 21f Absatz 3 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung der Erlaubnis.

Der Flugbetrieb bei Nacht ist außerhalb der Verbandsbetriebserlaubnis ist ohne Genehmigung in der offenen Kategorie möglich, wenn das Luftfahrzeug vom Fernpilot ununterbrochen in direkter Sicht betrieben werden kann (VLOS, Visual line of sight operation) werden kann. Der Betrieb außerhalb direkter Sicht (BVLOS, beyond visual line of sight operation) ist grundsätzlich nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Die Vorgaben zum Umgang vom Modellflugbetrieb in BVLOS im Rahmen der Verbandsbetriebserlaubnisse können bereits durch das Luftfahrt-Bundesamt genehmigt werden. Somit kann eine zusätzliche Genehmigung der Landesluftfahrtbehörden entfallen.

Sind in der Verbandsbetriebserlaubnis der Luftsportverbände keine Verfahren zu BVLOS genehmigt, so ist dieser Betrieb auch nicht durchführbar.

Die Landesluftfahrtbehörden werden durch den Wegfall der Prüfung und Genehmigung entlastet.

Zu Nummer 8 (§ 21k LuftVO)

§ 21k der Luftverkehrs-Ordnung betrifft den Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben.

In Ihrer Mitteilung vom 20. Juni 2022 an das Bundesministerium für Verkehr zur Auslegung des Artikels 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 hat die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency, EASA) festgehalten, dass hierunter Luftfahrzeuge fallen, wenn sie für Tätigkeiten oder Dienste für das Militär, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Grenzkontrolle und Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt werden, die unter der Kontrolle und Verantwortung eines Mitgliedstaats im öffentlichen Interesse von einer mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Stelle oder in deren Auftrag durchgeführt werden.

Der Anwendungsvorrang des Unionsrechts begründet für alle innerstaatlichen Organe die Verpflichtung, unmittelbar anwendbares Unionsrecht ohne Rücksicht auf nationales Recht anzuwenden und entgegenstehendes innerstaatliches Recht unberücksichtigt zu lassen und dieses anzupassen.

Die nicht im Einklang mit Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit stehenden Aussagen des § 21k der Luftverkehrs-Ordnung werden daher wie folgt angepasst:

In § 21k Absatz 1 der Luftverkehrs-Ordnung wird die nationale Beschränkung auf „25 Kilogramm Startmasse“ gestrichen.

Die Ausnahme „von der Pflicht zum Betrieb von Zusatzgeräten für die direkte Fernidentifizierung“ in § 21k Absatz 3 der Luftverkehrs-Ordnung stellt eine Doppelregelung dar, die gestrichen wird.

Die Neuregelung des § 21k der Luftverkehrs-Ordnung stellt nun auf den Zweck der „Verwendung“ des (unbemannten Fluggerätes) ab. Auf Einordnung des Rechtsträgers als „Behörde und Organisation mit Sicherheitsaufgaben (BOS)“, welche im Wesentlichen als Nutzer des Digitalfunks BOS und Berechtigte im Sinne von § 4 Funkrichtlinie Digitalfunk BOS

– Anerkennungsrichtlinie vom 07.07.2021, GMBI 2021 Nummer 44/45, S. 999 zu verstehen sind, kommt es nicht an. Dies wird dem Bedürfnis gerecht, auch solche Sicherheitsakteure zu erfassen, die keine Sicherheitsbehörden im eigentlichen Sinne sind, aber zur Sicherheitsgewährleistung des Staates beitragen (u.a. Verfassungsschutzbehörden bzw. Nachrichtendienste, Bundeszollverwaltung, Bundeswehr, Ordnungsbehörden; vgl. Thiel, in: Dietrich/Fahmer/Gazeas/von Heintschel-Heinegg, Handbuch Sicherheits- und Staatsschutzrecht, 2022, § 7 Rn. 4 ff.). Das Abstellen auf den Zweck des „Einsatzes“ bzw. der „Verwendung“ ermöglicht eine Harmonisierung und erleichtert die Kooperation zwischen den verschiedenen Sicherheitsakteuren von Bund und Ländern, um die Staatsaufgaben zu gewährleisten.

Der Einsatz unbemannter Fluggeräte muss zur Erfüllung ihrer Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung (gesetzlich) vorgeschrieben oder erforderlich sein; d.h. der Einsatz muss im konkreten Fall der Aufgabenwahrnehmung dienen. Hierzu zählt eine Vielzahl an Anwendungen im öffentlichen Interesse, beispielsweise die luftgestützte Vermessung und Kartierung von Dürreschäden durch eine Forstbehörde, ggf. auch die Dokumentation des Baufortschritts größerer Maßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, oder der Transport medizinischer Güter im Auftrag einer Universitätsklinik, insbesondere wenn es der Eilfall erfordert.

Erfasst werden auch weiterhin die Fälle, in denen die Behörde über keine eigenen unbemannten Fluggeräte verfügt, sondern sich diese zur Verfügung stellen lässt. In diesen Fällen beaufsichtigt sie den Einsatz und trägt die Verantwortung. Im Falle einer Verletzung der Aufsichtspflicht können Amtshaftungsansprüche in Betracht kommen (vgl. bereits BR-Drs. 39/17 vom 18.01.2017, S. 20 f. (Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Fluggeräten) zu § 21a Absatz 2 LuftVO a.F.).

Ferner soll zur Erhöhung der Rechtssicherheit definiert werden, was national unter „ähnliche Tätigkeiten oder Dienste“ im Sinne des Artikels 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 fallen soll, z.B. die Wasser- und Schifffahrtsbehörden im Zusammenhang mit Bauwerksinspektionen, der Erfassung von Schäden im Uferbereich, Erstellung von Luftaufnahmen bei Havarie, Bau- und Unterhaltung von Anlagen, Gefahrenerkennung angreifender Priele im Wattgebiet, Verkehrssicherheitsprüfung, Freihaltebereiche oder Forstbehörden im Zusammenhang mit Gefahrerforschungseingriffen, einschließlich der Beseitigung von Forstschäden. Ob demgegenüber Einsätze von unbemannten Fluggeräten z.B. für die Öffentlichkeitsarbeit (Foto- und Videoaufnahmen für Social Media, Webseiten, Druckmittel, etc.) erfasst werden, hängt vom Einzelfall ab; entscheidend ist stets das „öffentliche Interesse“ und ob der Einsatz des unbemannten Fluggerätes dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entspricht (Mittleinsatz).

Neben (internen) Dienstanweisungen der Behörden kann es Richtlinien, Gemeinsame Grundsätze, Handbücher, Leitfäden oder Empfehlungen – wie die „Empfehlungen für Gemeinsame Regelungen zum Einsatz von Drohnen im Bevölkerungsschutz“ (EGRED 2), die unter fachlicher Beteiligung von Bundes- und Landesbehörden aus dem Bevölkerungsschutz sowie der Luftfahrt erarbeitet worden sind (siehe <https://www.bbk.bund.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Mediathek/Publikationen/Krisenmanagement/EGRED2.pdf?blob=publicationFile&v=25>) - geben. Sie stellen eine Möglichkeit dar, für bestimmte Bereiche zum einen Klarheit über den Anwendungsbereich der europarechtlichen Ausnahme nach der Verordnung (EU) 2018/1139 auf nationaler Ebene zu erreichen (Überblick über die nationalen Anwendungsfälle, siehe unten stehende Tabelle), und zum anderen eine gewisse Harmonisierung der ggf. unterschiedlichen Handhabung von Drohneinsätzen in der Praxis durch die verschiedenen öffentlichen oder privaten Rechtsträger mit Aufgaben im öffentlichen Interesse zu erreichen; letzteres kann sich beziehen auf z.B. flugbetriebliche Herausforderungen beim Transport etwaiger Gegenstände durch die Drohne (Transporte von Laborproben und Blutprodukten oder medizin-technischen Geräten, wie automatischen externen Defibrillatoren zur Unterstützung der Notfallversorgung).

Solche Festlegungen in Richtlinien, Gemeinsamen Grundsätzen, u. ä. für bestimmte Bereiche (z.B. Drohnen im Bevölkerungsschutz, Drohnen in der medizinischen Versorgung, Drohnen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Drohnen im Bereich des Vermessungswesens, der Kartographie und Geodäsie etc.) können jederzeit „fortgeschrieben“ werden, z.B. wenn neue technische Entwicklungen in der unbemannten oder bemannten Luftfahrt berücksichtigt werden sollen. Sie werden vielfach zu einer Beschleunigung des Verfahrens beitragen, sowohl für „Behörden“ im Sinne des § 1 Absatz 4 der Verwaltungsverfahrensgesetze (VwVfG), die mit unbemannten Fluggeräten hoheitliche oder öffentliche Aufgaben erfüllen wollen, und die als vollziehende Gewalt gemäß Artikel 20 Absatz 3 des Grundgesetzes an Gesetz und Recht gebunden sind, als auch für die Luftfahrtbehörden des Bundes (Luftfahrt-Bundesamt; LBA) und der Länder, die ihre Zuständigkeit nicht auf das LBA zurückübertragen haben (vgl. § 31 Absatz 2a, Absatz 2 Nummer 16b LuftVG in Verbindung mit § 21b Absatz 2 LuftVO: derzeit Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen), die diesen Behörden im Rahmen der Amtshilfe (§ 4 VwVfG) beratend und Auskunft gebend zur Seite stehen.

Diese Überlegungen wurden vom Bundesministerium für Verkehr im Laufe der 20. Legislaturperiode mit den Ländern und Verbänden eingehend erörtert und haben nun auch Eingang in die Empfehlungen des Arbeitskreises VIII (Luftverkehr) auf der 64. Tagung des Deutschen Verkehrsgerichtstages vom 27. bis 30. Januar 2026 in Goslar gefunden. Der Arbeitskreis hat insoweit folgende Empfehlung an den Verordnungsgeber gerichtet:

„3. Der Verordnungsgeber sollte klarstellen, dass das Behördenprivileg des § 21k Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) für sämtliche Behörden gilt (funktionaler Behördenbegriff). Hierbei ist die Pflicht einzuführen, die Sicherheitsziele der Verordnung (EU) 2018/1139 zu berücksichtigen. Die Regelungen des § 30 Luftverkehrsgesetz bleiben unberührt. Die Ausnahme von der Pflicht zur Fernidentifizierung nach § 21k Absatz 3 LuftVO sollte auf ein für die Erfüllung der jeweiligen Aufgabe im öffentlichen Interesse erforderliches Maß reduziert werden.“

Zu § 21k (Betrieb von unbemannten Fluggeräten durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben)

Zu Absatz 1

Die Wörter „mit weniger als 25 Kilogramm Startmasse“ in § 21k Absatz 1 der Luftverkehrs-Ordnung sind zu streichen, da insoweit der Anwendungsvorrang des Unionsrechts gilt.

Zur Erhöhung der Rechtssicherheit und -klarheit wird positiv-rechtlich geregelt, in welchen Fällen national der Betrieb unbemannter Fluggeräte im öffentlichen Interesse durch oder unter Aufsicht von Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben keiner Betriebsgenehmigung nach Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bedarf („ähnliche Tätigkeiten oder Dienste“).

Die Ausnahmeregelung ist für Behörden sowie Organisationen mit Sicherheitsaufgaben jeweils nur dann einschlägig, wenn der Betrieb unbemannter Fluggeräte „im öffentlichen Interesse“ und „durch oder im Auftrag und unter Aufsicht“ von Behörden bzw. Organisationen mit Sicherheitsaufgaben im Rahmen ihrer Aufgaben und Befugnisse erfolgt.

Zu beachten ist stets, dass die Nutzung der Ausnahmeregelung nicht zu Einschränkungen beim Sicherheitsniveau führen darf (vgl. Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) 2021/1139); d.h. es liegt in der Verantwortung der Behörde bzw. Organisation mit Sicherheitsaufgaben, die im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben von der Ausnahme Gebrauch macht, in der Praxis mit der ihr eingeräumten Möglichkeit verantwortungsbewusst umzugehen, und insbesondere den allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren.

Der nach nationalem Recht geforderte „Zusammenhang mit Not- und Unglücksfällen sowie Katastrophen“ in § 21k Absatz 1 Nummer 2 der Luftverkehrs-Ordnung beim Einsatz von unbemannten Fluggeräten durch oder unter Aufsicht von „Organisationen mit Sicherheitsaufgaben“ ist unionsrechtlich nicht vorgesehen und wird daher gestrichen. Durch die Streichung wird auch deutlich, dass der oftmals in der Praxis zu Unsicherheiten führende „Betrieb zu Ausbildungs- und Übungszwecken“ ganz klar von der Ausnahme erfasst und somit ebenfalls „privilegiert“ wird.

Zu Absatz 2

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung, um den Absatz 2 an den neuen § 21k Absatz 1 LuftVO anzugleichen.

Zum bisherigen Absatz 3

Die in Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 festgelegte Ausnahme zur „Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen“ wird von § 21k Absatz 3 LuftVO aufgegriffen. Die (deklaratorische nationale Regelung der) Ausnahme „von der Pflicht zum Betrieb von Zusatzgeräten für die direkte Fernidentifizierung“ in § 21k Absatz 3 LuftVO ist nicht notwendig und wird daher gestrichen.

Zu Nummer 9 (zu § 44 Absatz 1 LuftVO)

Zu Buchstabe a (Nummer 4)

Folgeänderung zur Änderung von § 7 LuftVO.

Zu Buchstabe b (Nummer 17c)

Die Streichung von Nummer 17c stellt eine Folgeänderung zur Aufhebung des § 21f Absatz 3 LuftVO dar. Die Verweise auf § 21f Absatz 3 in § 44 LuftVO werden gestrichen, da die zugrunde liegende Vorschrift entfällt.

Zu Buchstabe c (Nummern 17d und 17e)

Die Umnummerierung ist eine Folge der Streichung der bisherigen Nummer 17c.

Zu Nummer 10 (Anlagen 1 und 2)

Die Anlage 1 wird gestrichen, weil sich meldepflichtige Ereignisse unmittelbar aus der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ergeben, mithin ist eine nationale Regelung in der Anlage nicht mehr erforderlich. Gleiches gilt für die Anlage 2.

Zu Nummer 11 (Anlage 3)

Folgeänderung, da Anlagen 1 und 2 gestrichen werden.

Zu Artikel 18 (Inkrafttreten)

Artikel 18 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Zu Absatz 1

Das Inkrafttreten gekoppelt mit dem Inkrafttreten des Bürokratierückbaugesetzes Verkehr in Absatz 1 ist insbesondere notwendig, um die Regelungen zur Bürokratieentlastung

gleichzeitig einführen zu können. Im Interesse aller Beteiligten ist ein paralleles Inkrafttreten vorgesehen.

Zu Absatz 2

Um die notwendigen digitalen Systeme zu schaffen und den Betroffenen ausreichend Vorlaufzeit für das neue Verfahren zu gewähren, ist in Absatz 2 ein Inkrafttreten der Änderungen in Artikel 13 Nummer 7 (Einführung von § 100b LuftVZO über die Anzeige von gewerblichem Gelegenheitsverkehr) zum 01.05.2028 vorgesehen.

Zu Absatz 3

Artikel 15 (Änderung der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung) tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G**Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (NKR-Nr. 8035, BMV)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf vom 1. Juli 2026 mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Jährlicher Zeitaufwand (<i>Entlastung</i>): davon durch EU-Vorgaben	rund -250 Stunden (rund -6 000 Euro) rund -250 Stunden (rund -6 000 Euro)
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand (<i>Entlastung</i>): davon aus Bürokratiekosten: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund -44,4 Mio. Euro rund -370 000 Euro geringfügige Auswirkungen
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand (<i>Entlastung</i>): Länder Jährlicher Erfüllungsaufwand (<i>Entlastung</i>):	rund -50 000 Euro rund -700 000 Euro

„One in, one out“-Regel	Im Sinne der erweiterten „One in, one out“-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand in diesem Regelungsvorhaben ein „ Out “ von rund 45,2 Mio. Euro dar.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben: Spürbare Entlastung der Normadressaten, besonders der Wirtschaft, im Verkehrsbereich
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
<u>Regelungsfolgen</u> Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.	

II Regelungsvorhaben

Flankierend zu dem „Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich“, regelt das Vorhaben den Rückbau bürokratischer Lasten im Verkehrsbereich durch Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, den Abbau nationaler Sonderregelungen (sog. Gold-Plating) und die Abschaffung unnötig gewordener Vorgaben. Das Regelungsvorhaben beinhaltet insbesondere:

- die Abschaffung von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen
- die Vereinfachung von Genehmigungsverfahren im Bereich Modellflug
- den Abbau von „Gold-Plating“ im Bereich Luftverkehr

III Bewertung

Das Regelungsvorhaben adressiert verschiedene Gesetze und Verordnungen über alle Verkehrsträger hinweg. Das Ressort hat die daraus resultierenden Entlastungen für alle drei Normadressaten methodengerecht und nachvollziehbar dargestellt.

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Die Entlastung für Bürgerinnen und Bürger in Höhe von 250 Stunden (rund 6 000 Euro¹) resultiert aus einem vereinfachten Genehmigungsverfahren im Modellflugbereich.

¹ Für den Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger nimmt der NKR einen Stundensatz von 25 Euro an.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich insgesamt eine **jährliche Entlastung** von **rund 44,4 Mio. Euro**. Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft hat nur geringfügige Auswirkungen. Die Entlastungen resultieren im Wesentlichen aus folgenden Vorgaben:

- Aufhebung des Lkw-Fahrverbots an bundesuneinheitlichen Feiertagen

Durch diese Vorgabe werden erzwungene Standzeiten von Lkw, die Umdisponierung von Lkw Touren, um die bundesuneinheitlichen Feiertage zu umfahren, sowie bisher erforderliche Ausnahmegenehmigungen, vermieden. Das Ressort rechnet mit rund 100 000 weniger erzwungenen Stillständen von Lkw mit Kosten von je 280 Euro, woraus sich eine Entlastung von insgesamt rund 28 Mio. Euro ergibt. Weiterhin kommt es jährlich zu rund 410 000 weniger Umdisponierungsmaßnahmen mit Kosten von jeweils 40,70 Euro, was zu einer Entlastung von insgesamt rund 17 Mio. Euro führt. Darüber hinaus müssen rund 20 000 weniger Anträge für Ausnahmegenehmigungen gestellt werden, was bei einem Zeitaufwand von 30 Minuten je Antrag (rund 18 Euro) zu einer weiteren Entlastung von rund 350 000 Euro führt.

- Weitere Vorgaben

Aus einer nicht mehr einzureichenden Erklärung für Transportbegleitunternehmen und durch einen Wechsel vom Erlaubnisrecht hin zu einer Anzeigepflicht von gewerblichen Gelegenheitsverkehren im Luftverkehr, resultiert eine weitere Entlastung von rund 320 000 Euro.

Verwaltung

Bund

jährlich rund -50 000 Euro

Länder

jährlich rund -700 000 Euro

Die Entlastungen resultieren im Wesentlichen aus einer spiegelbildlich reduzierten Anzahl von Anträgen.

10. Juli 2026

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatte^rin für das
Bundesministerium für Verkehr