Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8404**

21. Wahlperiode 07.10.2026

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

A. Problem und Ziel

Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode „Verantwortung für Deutschland“ setzt den Rahmen für eine umfassende Modernisierung von Staat und Gesellschaft. Ein zentrales Handlungsfeld ist die Steigerung der staatlichen Leistungsfähigkeit durch den Rückbau nicht mehr erforderlicher bürokratischer Belastungen sowie durch die Beschleunigung zentraler Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Schieneninfrastruktur. Konkretisiert wird dies durch die von der Bundesregierung beschlossene Modernisierungsagenda und die von Bund und Ländern beschlossene Föderale Modernisierungsagenda.

Auch im Verkehrssektor haben sich über die Jahre eine hohe Regelungsdichte und teilweise komplexe Zuständigkeitsstrukturen entwickelt, die zu zusätzlichem administrativem Aufwand führen. Daneben bestehen historisch gewachsene Zuständigkeitsverteilungen, deren Bündelung bei den fachlich zuständigen Behörden Verwaltungsabläufe vereinfachen kann. Zahlreiche Genehmigungs-, Berichts- und Formanforderungen beruhen noch auf analogen Verwaltungsstrukturen und entsprechen vielfach nicht mehr den Anforderungen einer digitalisierten und innovationsgetriebenen Mobilitätswirtschaft. Sie binden personelle und finanzielle Ressourcen in der Verwaltung, ohne dass die ursprüngliche Schutzwirkung in jedem Fall fortbesteht.

Vor diesem Hintergrund verfolgt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) das Ziel, den Rechtsrahmen im Verkehrsbereich zu modernisieren. Das vorliegende Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG-Verkehr) ist das zentrale Paket, um diesen Reformstau im Fachrecht systematisch aufzulösen. Es adressiert die im föderalen Monitor identifizierten strukturellen Bremsen. Die Regelungen sind erforderlich, um den Rechtsrahmen dort zu bereinigen, wo materielle Genehmigungsvorbehalte und starre Formvorschriften keinen messbaren Mehrwert mehr bieten, die Modernisierung der Infrastruktur und der Mobilitätswirtschaft aber behindern. Das Gesetz ist zugleich Bestandteil des parallel auf Gesetzes- und Verordnungsebene erarbeiteten Maßnahmenpakets zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich.

B. Lösung

Mit dem BRBG-Verkehr wird ein umfassendes Maßnahmenbündel zur strukturellen Modernisierung des Verkehrsrechts umgesetzt. Der Entwurf umfasst Änderungen in verschiedenen Fachgesetzen des Verkehrsrechts und bündelt Maßnahmen zum Bürokratierückbau auf gesetzlicher Ebene. Die Regelungen verfolgen insbesondere folgende Ziele:

- Bereinigung des Schienenrechts: In zentralen eisenbahnrechtlichen Gesetzen wie dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) werden unter anderem die Genehmigungspflicht für Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde und starre Schriftformerfordernisse aufgehoben. Damit werden Verwaltungsverfahren vereinfacht und die Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen gestärkt. Durch eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) wird die Elektrifizierung von Bedarfsplanvorhaben erleichtert.
- Modernisierung im Luftverkehr: Im Luftverkehrsgesetz werden einzelne Regelungen an aktuelle europäische Bestimmungen angepasst. Dies betrifft unter anderem die Ausgestaltung von Vorschriften zum Register des Luftfahrt-Bundesamtes für unbemannte Fluggeräte sowie Vorschriften im Bereich der Flugsicherheit. Diese Vorschriften im nationalen Recht sind notwendig, um die erforderliche Rechtssicherheit für die jeweiligen Normadressaten zu erreichen; zugleich werden in einigen Fällen Genehmigungsfiktionen eingeführt, um Verfahren von vornherein zu beschleunigen.
- Flexibilisierung und Digitalisierung im Personenverkehr: Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) werden formale Planungsanforderungen an die Nahverkehrsplanung entschlackt und analoge Formvorschriften durch rechtssichere digitale Standards, wie dauerhaft überprüfbare Siegel, ersetzt. Dies ermöglicht eine agile Reaktion auf moderne Mobilitätsbedürfnisse.
- Modernisierung des Seeschifffahrtsrechts: Durch die Anpassung des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG) wird die maritime Verwaltung effizienter. Es werden administrative Redundanzen abgebaut und es wird ein schlanker Rechtsrahmen geschaffen, der die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge durch beschleunigte Verwaltungsprozesse sichert.
- Rückbau von Berichts- und Prüfpflichten: In Fachgesetzen wie dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz werden Berichtspflichten gestrafft und nicht mehr anwendbare Pflichten zugunsten elektronischer und digitalisierter Informationssysteme aufgehoben. Im Straßenverkehrsgesetz werden durch eine entsprechende Klarstellung Prüfpflichten von Haltern rückgebaut.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen werden nicht belastet.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das geplante Regelungsvorhaben der Bundesregierung werden Bürgerinnen und Bürger um 28 060 Stunden jährlich entlastet.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft verringert sich der Erfüllungsaufwand um 18, 858 Mio. Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Davon entfallen 18, 858 Mio. Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich eine Reduzierung des Erfüllungsaufwands um 200 000 Euro.

F. Weitere Kosten

Keine.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, 7. Oktober 2026

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Julia Klöckner
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Bundestagspräsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 1068. Sitzung am 25. September 2026 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Merz

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

I n h a l t s ü b e r s i c h t

Artikel 1 Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches
Artikel 2 Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes
Artikel 3 Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
Artikel 4 Änderung des Personenbeförderungsgesetzes
Artikel 5 Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes
Artikel 6 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes
Artikel 7 Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes
Artikel 8 Änderung des Bundesbahngesetzes
Artikel 9 Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
Artikel 10 Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz
Artikel 11 Änderung des Seeaufgabengesetzes
Artikel 12 Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung
Artikel 13 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
Artikel 14 Änderung des Luftverkehrsgesetzes
Artikel 15 Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes
Artikel 16 Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt
Artikel 17 Änderung des Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetzes
Artikel 18 Inkrafttreten

Artikel 1

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S.738), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 12. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 143) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 305a Nummer 1 wird die Angabe „die mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen und“ gestrichen.

Artikel 2

Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Absatz 1 Nummer 6 wird durch die folgende Nummer 6 ersetzt:

   „6. Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Bundeswehr entwickelt und gebaut oder dafür angepasst wurden, sowie Fahrzeuge, die die Bundeswehr zur Erfüllung ihres Verteidigungsauftrages zu verwenden beabsichtigt,“.

2. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird gestrichen.

   b) Absatz 2 wird zu Absatz 1 und in Satz 1 wird die Angabe „Ab dem 25. Oktober 2023 haben die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber“ durch die Angabe „Die öffentlichen Auftraggeber und die Sektorenauftraggeber haben“ ersetzt.

   c) Absatz 3 wird zu Absatz 2 und in Satz 1 wird die Angabe „gelten die Absätze 1 und 2“ durch die Angabe „gilt Absatz 1“ ersetzt.

3. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

   „Das Bundesministerium für Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie der Europäischen Kommission nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2009/33/EG Berichte über die Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG .“

   b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

   „(2) Die Berichterstattung nach Absatz 1 erfolgt erstmals bis zu dem nach Artikel 10 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie 2009/33/EG genannten Datum und danach jeweils im Abstand von fünf Jahren.“

   c) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

   „(3) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, zum Zwecke der Berichterstattung nach § 9 Absatz 1 und zur Überprüfung, ob die Mindestziele nach § 5 eingehalten werden, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Folgendes zu regeln:

   1. die Erhebung und Speicherung von Daten über Fahrzeugnachrüstungen nach § 6 Absatz 7,
   2. Einzelheiten zur Erhebung und Speicherung von Daten nach § 8 und die Erhebung und Speicherung weiterer erforderlicher Daten,
   3. die Übertragung der Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission nach Absatz 1 auf eine andere Behörde des Bundes, eine Anstalt des öffentlichen Rechts des Bundes oder ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen des Bundes,
   4. die Datenverarbeitungsbefugnisse, die zur Erfüllung der Berichtspflichten sowie zur Überprüfung, ob die Mindestziele nach § 5 eingehalten werden, erforderlich sind.

   Soweit bei der Übertragung auf ein Unternehmen des Bundes hoheitliche Aufgaben betroffen sind, ist in der Rechtsverordnung dessen Beleihung auszusprechen.“

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz 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, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 2d wird der folgende § 2e eingefügt:

„§ 2e

Halterpflichten bei Überlassung des Kraftfahrzeugs an eine andere Person

Der Halter eines Kraftfahrzeugs hat sich vor der Anordnung oder Zulassung, dass eine andere Person das Fahrzeug führt, ordnungsgemäß zu versichern, dass die andere Person zum Führen des Fahrzeugs berechtigt ist und dass der vorgeschriebene Führerschein nicht nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist. Für eine ordnungsgemäße Versicherung hat der Halter in der Regel

1. vor der erstmaligen Anordnung oder Zulassung den Führerschein der anderen Person durch Einsichtnahme zu prüfen und
2. vor jeder weiteren Anordnung oder Zulassung den Führerschein der anderen Person erneut durch Einsichtnahme zu prüfen, sofern er Grund zu der Annahme hat oder haben muss, dass die andere Person zum Führen des Fahrzeugs nicht berechtigt ist oder dass der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist.“

2. § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 6 wird durch die folgende Nummer 6 ersetzt:

„6. dem Kraftfahrt-Bundesamt

a) alle Aufgaben der internetbasierten Zulassung zu übertragen oder

b) bestimmte Aufgaben eines internetbasierten Zulassungsverfahrens zu übertragen, soweit die Aufgaben eine bundeseinheitliche Durchführung erfordern, und das Zusammenwirken mit den für die Zulassung zuständigen Behörden zu regeln,“.

Artikel 4

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz 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, wird wie folgt geändert:

1. In § 5 wird nach der Angabe „Signatur“ die Angabe „oder mit einem dauerhaft überprüfbaren Siegel“ eingefügt.

2. § 8 Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität

sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Der Nahverkehrsplan hat zudem die Belange der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs Barrierefreiheit gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erreichen. Kann dieses Ziel im Einzelfall aus topografischen, technischen oder rechtlichen Gründen nicht oder nur mit einem unangemessenen hohen wirtschaftlichen Aufwand erreicht werden, so hat der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan die konkreten Gründe zu benennen und ausführlich darzulegen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln."

3. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Nummer 3a wird nach der Angabe „durchgeführt wird," die Angabe „die Bedienzeiten" eingefügt.

   b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

      „(2) Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3a die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien und Bediengebiete gebündelt erteilt werden."

4. In § 14 Absatz 4 Satz 1 wird nach der Angabe „schriftlich" die Angabe „oder elektronisch" eingefügt.

5. § 15 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 wird nach der Angabe „Signatur" die Angabe „oder mit einem dauerhaft überprüfbaren Siegel" eingefügt.

   b) Nach Satz 6 wird der folgende Satz eingefügt:

      „Die Sätze 3, 4 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1)."

6. § 17 Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

   „(4) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ist während der Fahrt in der jeweils erteilten Form Folgendes mitzuführen:

   1. die Genehmigungsurkunde,
   2. eine gekürzte amtliche Ausfertigung oder
   3. eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz.

   Schriftlich ausgestellte Dokumente sind auf Verlangen den zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen; elektronisch ausgestellte Dokumente sind auf Verlangen den zuständigen Personen zur Prüfung vorzulegen. Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gelten die Sätze 1 und 2 nur, wenn die Genehmigungsurkunde eine entsprechende Auflage enthält."

7. § 21 Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

   „(5) § 21 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1)."

8. In § 25 Absatz 1 Satz 2 wird nach der Angabe „schriftlicher" die Angabe „oder elektronischer" eingefügt.

9. In § 52 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr" durch die Angabe „Bundesamt für Logistik und Mobilität" ersetzt.

10. In § 53 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr" durch die Angabe „Bundesamt für Logistik und Mobilität" ersetzt.

11. § 61 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

    a) In Nummer 3 Buchstabe b wird die Angabe „Mitführen und Aushändigen“ durch die Angabe „Mitführen, Aushändigen und Vorlegen“ ersetzt.

    b) Nach Nummer 3 werden die folgenden Nummern 3a bis 3c eingefügt:

    „3a. entgegen § 50 Absatz 1 Satz 2 einen Auftrag ausführt;

    3b. entgegen § 50 Absatz 1 Satz 5 ein Zeichen oder ein Merkmal verwendet;

    3c. entgegen § 50 Absatz 2 Satz 1 eine Person befördert;“.

    c) Die bisherige Nummer 3a wird zu Nummer 3d und die Angabe „rechtzeitig macht,“ wird durch die Angabe „rechtzeitig macht;“ ersetzt.

    d) Die bisherige Nummer 3b wird zu Nummer 3e.

    e) In Nummer 4 wird nach der Angabe „schriftlichen“ die Angabe „oder elektronischen“ und nach der Angabe „schriftliche“ die Angabe „oder elektronische“ eingefügt.

12. § 62 wird durch den folgenden § 62 ersetzt:

„§ 62

Übergangsbestimmung

Öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde ausgewiesenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung vom 14. Dezember 2016, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung dieses Gesetzes nicht berührt.“

Artikel 5

Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes

Das Gefahrgutbeförderungsgesetz vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), das zuletzt durch Artikel 26 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wie folgt geändert:

In § 9a Absatz 5 wird die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz 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, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

    a) In Satz 1 in der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „Genehmigung und“ gestrichen.

b) Satz 3 wird gestrichen.

2. § 6d Absatz 2 Satz 1 und 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind dann erfüllt, wenn die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen als Betriebsleiter bestellt sind. Ein bestellter Betriebsleiter gilt als eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person."

3. § 7d Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Satz 1 gilt nicht für Eisenbahnen, die Schulungseinrichtungen nach Satz 1 Nummer 1 betreiben, wenn ihnen eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erteilt worden ist oder sie einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben."

4. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 3, 3a, 4 und 5 werden gestrichen.

b) Absatz 6 wird zu Absatz 3 und Satz 5 wird gestrichen.

c) Absatz 7 wird zu Absatz 4.

5. Nach § 12a Absatz 3 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Der Aushang der Fahrpläne nach Satz 2 kann an der Zugangsstelle entweder in Papierform oder mittels eines öffentlich-zugänglichen elektronischen Informations- und Kommunikationssystem erfolgen; alternativ durch Verweis auf ein digitales Informationssystem oder sonstige Möglichkeiten zum digitalen Abruf von Fahrplaninformationen."

6. § 28 Absatz 1 Nummer 3 wird gestrichen.

Artikel 7

Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Das Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 285) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 19 Absatz 1 Satz 4 wird die Angabe „auch in Schriftform" gestrichen.

Artikel 8

Änderung des Bundesbahngesetzes

Das Bundesbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 331 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 23 wird gestrichen.

Artikel 9

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

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

   „Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur Herstellung der Nutzbarkeit mit elektrischen oder anderen treibhausgasneutralen Antrieben durch den Bau von Fahrleitungen oder den Bau von Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken einschließlich notwendiger Bahnstromleitungen an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören."

2. Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

   „(4) Der volkswirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen für Maßnahmen, die der Elektrifizierung gemäß Absatz 1 Satz 2 dienen, gilt als aus Klimaschutzgründen gegeben, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen."

Artikel 10

Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz

Das Gesetz zum Schienenlärmschutz vom 7. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 301) wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird durch den folgenden § 3 ersetzt:

   „§ 3

   Pflichten der Betreiber der Schienenwege

   Ein Betreiber von Schienenwegen muss auf seiner Internetseite veröffentlichen, welche Strecken seines Netzes leise Strecken sind."

2. § 4 Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

   „Die zuständige Behörde kann von den Zugangsberechtigten sowie den Betreibern der Schienenwege verlangen, ihr diejenigen Daten zu übermitteln, die erforderlich sind, um die Überwachung nach § 6 durchzuführen."

3. § 6 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

   „(1) Die nach § 5 zuständige Behörde hat die Einhaltung des Betriebsverbots nach Artikel 5a der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 sowie der Pflichten der Betreiber der Schienenwege nach § 3 zu überwachen."

4. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nummer 1 wird gestrichen.

      bb) Die Nummern 2 und 3 werden zu den Nummern 1 und 2.

   b) In Absatz 3 wird die Angabe „des Absatzes 1 Nummer 2 und" gestrichen.

Artikel 11

Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), das zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 156) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 wird gestrichen.
2. Absatz 4 wird zu Absatz 3.

Artikel 12

Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung

Die Seeleute-Befähigungsverordnung vom 8. Mai 2014 (BGBl. I S. 460), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 2 wird gestrichen.
2. Die Absätze 3 bis 5 werden zu den Absätzen 2 bis 4.

Artikel 13

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 29. März 2026 (BGBl. I S. 2026 I Nr. 84) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 3 Absatz 1 Satz 3 wird nach der Angabe „Barrierefreiheit“ die Angabe „gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes“ eingefügt.

Artikel 14

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch … (BGBl. 2026 I Nr. …) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 wird gestrichen.
2. § 2 Absatz 7 Satz 2 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

   „2. die Luftfahrzeuge in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eingetragen und zum Verkehr zugelassen sind und über ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis nach Artikel 14 der Verordnung (EU)

2018/1139 oder ein gültiges eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis nach Artikel 18 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 verfügen,“.

3. Nach § 12 werden die folgenden §§ 12a und 12b eingefügt:

„§ 12a

Wildtieraufkommen in der Umgebung von Flugplätzen

(1) Innerhalb eines Radius von 13 Kilometern um den Flughafenbezugspunkt dürfen Nutzungen, die zu einer Zunahme des Wildtieraufkommens mit Gefahren für die Luftfahrt führen können, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigt werden. Die Luftfahrtbehörde berücksichtigt bei ihrer Entscheidung die Erkenntnisse zum Wildtierschlag des Verbandes für biologische Flugsicherheit DAVVL e. V. Die Zustimmung nach Satz 1 kann versagt werden, wenn dies zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs oder zum Schutz der öffentlichen Sicherheit vor Gefahren durch die Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens bei der für die Genehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. Ist der Luftfahrtbehörde die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann die Frist von der für die Genehmigung zuständigen Behörde verlängert werden.

(3) Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der öffentlichen Sicherheit vor Gefahren durch die Luftfahrt kann die Luftfahrtbehörde ihre Zustimmung nach Absatz 1 davon abhängig machen, dass die Genehmigung unter Auflagen erteilt wird. Tritt nach der Genehmigung eine Zunahme des Wildtieraufkommens ein, die zu Gefahren für die Luftfahrt führen kann, sind auf Verlangen der Luftfahrtbehörde nachträglich Auflagen aufzunehmen, zu ändern oder zu ergänzen.

(4) Die Luftfahrtbehörde kann in dem in Absatz 1 Satz 1 bestimmten Radius genehmigungsfreie Nutzungen, die zu einer Zunahme des Wildtieraufkommens mit Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs oder für die öffentliche Sicherheit durch die Luftfahrt führen können, auf ein Maß beschränken, bei dem eine Gefahr für den Flugbetrieb ausgeschlossen ist, oder diese Nutzungen untersagen. Die Luftfahrtbehörde hört die nach Landesrecht zuständige Landwirtschaftsbehörde an.

(5) Für die örtliche Zuständigkeit der Landesluftfahrtbehörde gilt § 39 Absatz 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung sinngemäß.

§ 12b

Optische Beeinträchtigungen in der Umgebung von Flugplätzen

(1) Für die folgenden optischen Beeinträchtigungen innerhalb eines Radius von vier Kilometern um den Flughafenbezugspunkt sowie in den Anflugsektoren nach § 12 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 gilt § 12a Absatz 1 bis 3 und 4 Satz 1 sinngemäß für die Verwendung

1. von für die Luftfahrt gefährlichen, verwirrenden oder irreführenden Beleuchtungseinrichtungen und
2. von hoch reflektierenden Oberflächen, von denen eine Blendwirkung für die Luftfahrt ausgehen kann.

(2) Die Luftfahrtbehörde hört die jeweils nach Landesrecht zuständige Behörde an.“

4. § 15 wird wie folgt geändert:

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

„Die §§ 12, 13 und 14 gelten sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte.“

b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

„(3) Absatz 2 Satz 3 gilt für nachträgliche Änderungen der Hinderniskennzeichnung entsprechend.“

5. § 19 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 12,“ durch die Angabe „§§ 12 bis 12b,“ ersetzt.

   b) In Absatz 5 Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „§§ 12“ durch die Angabe „§§ 12 bis 12b“ ersetzt.

6. § 19d Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

   „Dabei sind die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen besonders zu berücksichtigen, mit dem Ziel Barrierefreiheit gemäß § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erreichen.“

7. § 25 wird wie folgt geändert:

   a) Nach Absatz 1 Satz 4 wird der folgende Satz eingefügt:

      „Satz 3 gilt nicht für Tätigkeiten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a bis h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.“

   b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) In Satz 2 wird die Angabe „sein Halter“ durch die Angabe „der Betreiber oder der Fernpilot“ ersetzt.

      bb) Nach Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

         „Einer Erlaubnis der Luftfahrtbehörde nach Absatz 1 Satz 1 bedarf es nicht, wenn es sich um ein Flugmodell oder ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem handelt, das in der Betriebskategorie „offen“ oder „speziell“ nach den Artikeln 4 und 5 in Verbindung mit den Artikeln 12 und 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 betrieben wird.“

8. § 26a Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

   „(4) Verbote nach Absatz 1 werden auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und in den Aeronautical Information Products gemäß Anhang 15 zum Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1956 S. 411, 412), zuletzt geändert durch die Protokolle vom 6. Oktober 2016 (BGBl. 2018 II S. 306, 307), bekannt gegeben.“

9. § 64 Absatz 3 Nummer 5 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstaben a ersetzt:

   „a) bei natürlichen Personen: Identifikationsnummer nach dem Identifikationsnummerngesetz, Familienname, Vorname, Anschrift, Geburtsdatum und -ort,“.

10. § 66a wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Nummer 1 wird nach der Angabe „oder mehr,“ die Angabe „das bei einem Aufprall auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen kann,“ gestrichen.

      bb) Nach Nummer 1 wird die folgende Nummer 2 eingefügt:

         „2. ein unbemanntes Fluggerät, das auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen kann,“.

      cc) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden zu den Nummern 3 und 4.

   b) Absatz 9 wird durch den folgenden Absatz 9 ersetzt:

      „(9) Die nach Absatz 2 gespeicherten Daten sind vom Luftfahrt-Bundesamt unverzüglich zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 nicht mehr erforderlich sind. Das Luftfahrt-Bundesamt legt im Benehmen mit der oder dem Bundesbeauftragten für Datenschutz und die Informationsfreiheit die konkreten Speicher- und Löschfristen sowie die Verfahren zu deren regelmäßiger Überprüfung fest. Wird dem Luftfahrt-Bundesamt innerhalb der nach Satz 2 festgelegten Frist die Einleitung von Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze bei der Tätigkeit als Betreiber nach Absatz 1 bekannt

und sind die Daten nach Absatz 2 im Einzelfall für die Durchführung dieser Ermittlungen und eines sich hieran anschließenden Strafverfahrens erforderlich, sind die nach Absatz 2 gespeicherten Daten abweichend von den Sätzen 1 und 2 vom Luftfahrt-Bundesamt mit dem Abschluss des Ermittlungsverfahrens oder dem rechtskräftigen Abschluss des sich hieran anschließenden Strafverfahrens unverzüglich zu löschen.“

Artikel 15

Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz, das zuletzt durch Artikel 14 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 6 und 7 wird durch die folgenden Absätze 6 und 7 ersetzt:

„(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen den Geltungsbereich dieses Gesetzes nur mit Erlaubnis verlassen. Dieser Erlaubnis bedarf es nicht, wenn in diesem Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt ist.

(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen und zugelassen sind, dürfen nur mit Erlaubnis in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen oder auf andere Weise dorthin verbracht werden, um dort zu verkehren. Dieser Erlaubnis bedarf es nicht, wenn

1. in diesem Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt wird oder
2. auf Grund eines Abkommens zwischen dem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland oder auf Grund eines für beide Staaten verbindlichen Übereinkommens etwas anderes bestimmt wird.“

2. § 22 wird durch den folgenden § 22 ersetzt:

„§ 22

Gewerblicher Gelegenheitsverkehr

(1) Gewerblicher Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (gewerblicher Gelegenheitsverkehr), bedarf abweichend von § 2 Absatz 6 und 7 keiner Erlaubnis, sondern ist bei der zuständigen Behörde anzuzeigen. Weder einer Anzeige noch einer Erlaubnis nach § 2 Absatz 6 und 7 bedarf es, wenn

1. das Luftverkehrsrecht der Europäischen Union, ein Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat, in dem oder aus dem der Luftverkehr stattfinden soll, oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen etwas anderes bestimmt oder
2. der gewerbliche Gelegenheitsverkehr zum Zweck des Geschäftsflugverkehrs, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Brandbekämpfung, des Such- und Rettungsdienstes oder medizinischer Flüge von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das eine Betriebsgenehmigung nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr.1008/2008 besitzt.

(2) Die zuständige Behörde kann für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr allgemein oder für den Einzelfall Bedingungen, Auflagen und Befristungen festsetzen oder Beförderungen ganz oder teilweise untersagen. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen diese Entscheidungen haben keine aufschiebende Wirkung.“

Artikel 16

Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1766) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 und 2 wird jeweils nach der Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
      aa) In Nummer 16 wird nach der Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.
      bb) In Nummer 20 wird die Angabe „geändert worden ist.“ durch die Angabe „geändert worden ist,“ ersetzt.
      cc) Nach Nummer 20 wird die folgende Nummer 21 eingefügt:
         „21. das Erstellen flugbetrieblicher Risikobewertungen für Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr nach § 26a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes.“
   b) In Absatz 2 wird nach der Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.
3. § 3 wird durch den folgenden § 3 ersetzt:

„§ 3

Das Bundesministerium für Verkehr erlässt die für das Luftfahrt-Bundesamt zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.“

Artikel 17

Änderung des Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetzes

Das Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz vom 6. April 2004 (BGBI. I S. 550, 1027), das zuletzt durch Artikel 581 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 4 Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

Artikel 18

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 bis 4 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 10 tritt am 13. Dezember 2026 in Kraft.

(3) Die Artikel 11 und 12 treten am 1. Januar 2027 in Kraft.

(4) Artikel 15 tritt am 1. Mai 2028 in Kraft.

EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist

2. Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3-20), die zuletzt durch die 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. 1-122) geändert worden ist

3. Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl L. 120 vom 15.5.2009, S. 5), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116) geändert worden ist

4. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1; L 145 vom 31.5.2013, S. 38; L 37 vom 13.2.2015, S. 24; L 214 vom 13.8.2015, S. 28; L 17 vom 19.1.2023, S. 100), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1111 vom 10. April 2024 (ABl. L, 2024/1111, 23.5.2024) geändert worden ist

5. Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU Text von Bedeutung für den EWR (ABl. L 356 vom 12.12.2014), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 vom 16. Mai 2019 (L 139I vom 27.5.2019) geändert worden ist

6. 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 der Kommission vom 23. Mai 2025 (ABl. L, 2025/1044, 6.8.2025) geändert worden ist

7. 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. 45-71), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/525 (ABl. L 105 vom 4.4. 2022, S. 3-4) geändert worden ist.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ziel und Notwendigkeit der Regelungen

Die Sicherstellung der nationalen Wettbewerbsfähigkeit erfordert eine kontinuierliche Anpassung des ordnungsrechtlichen Rahmens an den technologischen Wandel und globale Marktbedingungen. Der Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode „Verantwortung für Deutschland“ gibt hierfür die Richtung vor: Staatliches Handeln soll durch den Rückbau entbehrlicher bürokratischer Hürden effizienter bürgernäher und agiler gestaltet werden.

Im Bereich des Verkehrs- und Infrastrukturrechts haben sich über die letzten Jahrzehnte hinweg Regelungsdichten entwickelt, die heute oft in keinem angemessenen Verhältnis mehr zum administrativen Aufwand und dem damit verbundenen Zeitbedarf stehen. Viele der bestehenden Genehmigungsvorbehalte und starre Berichtsintervalle basieren auf analogen Prozesslogiken, die durch die fortschreitende Digitalisierung und verbesserte Sicherheitsstandards in der Praxis teilweise obsolet geworden sind. Diese Sedimentierung von Vorschriften bindet wertvolle personelle und finanzielle Kapazitäten in Verwaltung und Wirtschaft, ohne dass hierdurch zwingend ein zusätzlicher Nutzen für Sicherheit, Effizienz oder Umwelt erzielt wird. Hinzu treten teilweise historisch gewachsene Zuständigkeitsverteilungen, die zu zusätzlichen Abstimmungsaufwänden führen können. Eine Bündelung operativer Aufgaben bei fachlich zuständigen Behörden kann dazu beitragen, Verwaltungsabläufe zu vereinfachen, Doppelstrukturen abzubauen und vorhandene Ressourcen effizienter einzusetzen. Dies gilt auch für zentrale Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Schiene. Der Koalitionsvertrag sieht vor, die Elektrifizierung des Schienennetzes zu beschleunigen. Hierfür ist es erforderlich, bestehende Bewertungs- und Verfahrensstrukturen im Infrastrukturbereich daraufhin zu überprüfen, ob sie den Ausbauvorhaben weiterhin angemessen Rechnung tragen oder zu vermeidbaren Verzögerungen führen. Um die hierfür erforderlichen Investitionen und Ausbauvorhaben zügiger umsetzen zu können, bedarf es auch einer Überprüfung bestehender Bewertungs- und Verfahrensstrukturen im einschlägigen Rechtsrahmen.

Die Identifikation dieser Belastungsschwerpunkte erfolgte unter systematischer Einbeziehung der Fachbereiche sowie einer kritischen Bestandsaufnahme bestehender Hemmnisse. Ziel ist, die Eigenverantwortung der Akteure zu stärken und staatliche Aufsichtsressourcen auf Bereiche mit tatsächlicher Risikorelevanz zu konzentrieren. Damit wird die notwendige rechtliche Grundalge geschaffen, um Modernisierungsziele der Bundesregierung im Verkehrssektor operativ umsetzbar zu machen.

Mit diesem Entwurf (im Folgenden BRBG-Verkehr) und einer begleitenden Sammelverordnung zum Bürokratierückbau auf Ebene des Verordnungsrechts bringt das Bundesministerium für Verkehr ein Maßnahmepaket auf den Weg, das Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung von unnötiger Bürokratie entlastet. Unnötig im Sinne dieses Entwurfs sind dabei Regelungen, deren Verwaltungsaufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum regulatorischen Nutzen steht.

Im Übrigen wird nationales Recht an Bestimmungen des Rechts der Europäischen Union angepasst, um so Doppelregelungen zu vermeiden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Entwurf bündelt eine Reihe von Einzelmaßnahmen, die Bürgerinnen und Bürger, die Unternehmen und die Verwaltung von unnötiger Bürokratie entlasten. Die wesentlichen Schwerpunkte des Bürokratierückbaus lassen sich in folgende Kategorien zusammenfassen:

- Verkürzung von Aufbewahrungsfristen und Registeroptimierung,
- Abbau von Genehmigungspflichten und staatlichen Zustimmungsvorbehalten sowie von Prüfpflichten,

- Modernisierung von Formvorschriften (insbesondere durch Einführung digitaler Siegel),
- Streichung veralteter Informations- und Berichtspflichten,
- Bündelung von Verkehren,
- Abbau von Doppelstrukturen,
- Verwaltungsvereinfachung und -beschleunigung durch Entfall verzichtbarer Rechtsschutzschritte (z. B. Wegfall bestimmter Prüf- und Widerspruchsverfahren oder von zusätzlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen)
- Genehmigungsfiktionen sowie
- Harmonisierung nationaler Regelungen mit Vorgaben des Rechts der EU

Diese Schwerpunkte werden durch die Änderungen in den Fachgesetzen wie folgt konkretisiert:

1. Nachhaltige Mobilität und Fahrzeugbeschaffung (Artikel 2)

   Berichtspflichten werden gestrafft und nicht mehr anwendbare Pflichten zugunsten elektronischer und digitalisierter Informationssysteme aufgehoben.

2. Straßenverkehr (Artikel 3)

   - Halterpflichten (§ 2e StVG-E): Ausdrückliche Regelung der Halterpflichten bei Überlassung seines Kraftfahrzeugs an eine andere Person und dabei Klarstellung, dass der Halter den Führerschein dieser Person nur vor erstmaliger Überlassung und vor jeder weiteren Überlassung nur bei konkretem Anlass durch Einsichtnahme zu prüfen hat.
   - Zulassungsverfahren (§ 6g StVG): Erweiterte Ermächtigungsgrundlage zur vollständigen Übertragung internetbasierter Zulassungsverfahren auf das KBA, um Doppelstrukturen abzubauen.

3. Personenbeförderung (Artikel 4)

   - Digitale Siegel (§ 5, § 14 PBefG): Einführung qualifizierter elektronischer Siegel für Genehmigungsurkunden, um Medienbrüche in der Verwaltung zu vermeiden.
   - Praxisgerechte Barrierefreiheit (§ 8 PBefG): Ablösung starrer Fristen durch eine strukturierte Maßnahmenplanung, die topografische und technische Realitäten anerkennt.
   - Bündelung von Verkehren (§§ 9, 44 PBefG): Erleichterung der Zusammenfassung von Linienbedarfsverkehren zur Stärkung integrativer Verkehrsangebote
   - Entlastung der Fernbusbranche (§§ 15, 21 PBefG): Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und Wegfall der Betriebspflicht.

4. Gefahrgut (Artikel 5)

   Bündelung von Verwaltungszuständigkeiten für Amtshilfeersuchen auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie Bündelung, damit operative Aufgaben stärker bei den zuständigen Fachbehörden konzentriert und Verwaltungsabläufe vereinfacht werden.

5. Eisenbahnverkehr (Artikel 6 bis 10)

   - Wegfall der Genehmigungspflicht (§ 12 AEG): Eisenbahnverkehrsunternehmen können ihre Beförderungsbedingungen künftig ohne präventive staatliche Genehmigung festlegen.
   - Elektronische Kommunikation (§ 19 ERegG): Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen nicht mehr in Schriftform zur Verfügung gestellt werden.
   - Interne Entlastung (§ 23 BBahnG): Wegfall der Zustimmungspflicht des Bundes zu Richtlinien für Belohnungen und Dienstpostenvergütungen.
   - Elektrifizierung (§ 3 BSWAG): Die Elektrifizierung von Bedarfsplanvorhaben wird erleichtert.

- Schienenlärm (§§ 3, 6, 7 und 8 SchlärmschG): Konzentration der Durchsetzung des Betriebsverbots lauter Güterwagen auf die behördliche Überwachung.

6. Maritime Aufgaben und Berichtsmanagement (Artikel 11 und 12)

   Bereinigung von Doppelstrukturen im Seeaufgabengesetz.

7. Luftverkehr (Artikel 14 bis 16)

   Im Bereich des Luftverkehrsrechts erfolgt eine konsequente risikobasierte Kalibrierung:

   - Technische Deregulierung (§ 1 LuftVG): Rettungsfallschirme werden als luftfahrttechnische Erzeugnisse eingestuft.
   - Registeroptimierung (§ 66a LuftVG): Die Löschfristen im Register für unbemannte Fluggeräte werden angepasst, um kostenintensive Neuregistrierungen durch Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft zu vermeiden und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand beim Luftfahrt-Bundesamt zu senken.

III. Exekutiver Fußabdruck

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

IV. Alternativen

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die das mit dem Entwurf angestrebte Ziel, mit einem fachübergreifenden Gesetz zeitnah sowohl Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen als auch die Verwaltung von Bürokratie zu entlasten, wirkungsvoller mit weniger Aufwand erreichen könnten.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die in diesem Entwurf enthaltenen Regelungen ergibt sich aus den nachfolgenden Bestimmungen des Grundgesetzes (GG):

- Berichtsmanagement/Saubere Fahrzeuge (Artikel 2): Die Gesetzgebungszuständigkeit beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebung im Bereich der Luftreinhaltung nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes.) sowie Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes (Recht der Wirtschaft). Die bundeseinheitliche Regelung der Materie nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes ist gemäß Artikel 72 Absatz 2 zweite Variante des Grundgesetzes zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine bundesgesetzliche Regelung zwingend erforderlich ist, um Sekundärrecht der Europäischen Union sachgerecht umzusetzen. Die Richtlinie (EU) 2019/1161 beinhaltet Vorgaben und Mindestziele zur Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge. Die Umsetzung dieser Vorgaben und Mindestziele einschließlich weitergehender Anforderungen kann sachgerecht nur auf Bundesebene erfolgen. Es braucht ein koordinierendes Tätigwerden, das die Einhaltung der Vorgaben und Mindestziele, die sich insgesamt an den Mitgliedstaat richten, auf gesamtstaatlicher Ebene einerseits sicherstellt und andererseits flexible Lösungen aufgrund regionaler Gegebenheiten zulässt.
- Personenbeförderung und Straßenverkehr (Artikel 3 und 4): Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus der konkurrierenden Gesetzgebung für den Straßenverkehr und das Recht der Zulassung zu diesen Berufen gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Änderungen sind zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich, um verschiedene Regelungen in den Ländern für die meist bundesweit tätigen Unternehmen zu vermeiden. Unterschiedliche Regelungen im Bundesgebiet würden insbesondere Fernbusunternehmen erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Dies gilt gleichermaßen, um bundeseinheitliche Anforderungen an die Halterpflichten von Kraftfahrzeugen bei Überlassung des Kraftfahrzeugs an andere Personen sicherzustellen. Unterschiedliche Regelungen im Bundesgebiet würden die Verkehrssicherheit auf den Straßen gefährden und für bundesweit tätige Arbeitgeber und Fuhrparkunternehmen die Einhaltung der Regelungen erheblich erschweren. Die Gesetzgebungskompetenz für die Schaffung einer Grundlage zur Übertragung der Durchführung der

internetbasierten Zulassung auf das Kraftfahrt-Bundesamt beruht auf Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 und Artikel 74 Absatz 1 Nr. 22 GG.

- Gefahrgutbeförderung (Artikel 5): Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebung für den Verkehr zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Regelung ist zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich, um unterschiedliche Regelungen für die meist bundesweit tätigen Unternehmen zu vermeiden. Im Übrigen liegt die Gewährleistung eines einheitlichen Sicherheitsstandards im gesamtstaatlichen Interesse. Die sicherheitstechnischen Anforderungen sind im Wesentlichen in international gültigen, multimodal harmonisierten Übereinkommen festgelegt. Unterschiedliche Anforderungen würden das Sicherheitsniveau reduzieren und die Tätigkeiten der Unternehmen erheblich erschweren.
- Eisenbahnverkehr (Artikel 6 bis 10): Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes beruht auf der ausschließlichen Gesetzgebung für Eisenbahnen des Bundes gemäß Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG sowie auf der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG. Mit der Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz vom 7. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 301) wird die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (GG) und des Rechts der Ordnungswidrigkeiten aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG (Strafrecht) in Anspruch genommen.
- Seeschifffahrt/Maritime Aufgaben (Artikel 11 und 12): Die Gesetzgebungszuständigkeit beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Seeschifffahrt gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 GG.
- Bundesfernstraßenverkehr (Artikel 13): Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes beruht auf der konkurrierenden Gesetzgebung gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Regelung ist zur Wahrung der Rechtseinheit im Sinne des Artikel 72 Absatz 2 GG erforderlich, um bundeseinheitliche Anforderungen an die Barrierefreiheit im zusammenhängenden Bundesfernstraßennetz sicherzustellen.
- Luftverkehr (Artikel 14 bis 16): Der Bund hat zur Regelung des Luftverkehrs die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes).

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

Der Gesetzentwurf schreibt auf nationaler Ebene insbesondere Zuständigkeiten deutscher Behörden fest, die auf Ebene des Rechts der Europäischen Union vorgegeben werden. Durch die Festlegung der örtlichen, sachlichen und funktionalen Zuständigkeit entsteht Rechtsklarheit. Entgegenstehende völkerrechtliche Vorgaben sind nicht ersichtlich.

VII. Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf 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

Der Gesetzentwurf sieht Möglichkeiten vor, mit denen Dokumentationspflichten und erneute Registrierungen auf Grund von bestehenden Löschfristen im Bereich der unbemannten Luftfahrt entfallen. Hierdurch wird die Zusammenarbeit zwischen den Wirtschaftsbeteiligten und den zuständigen Behörden flexibilisiert.

Durch diesen Gesetzesentwurf werden Regelungen, die nicht weiter erforderlich sind, aufgehoben sowie in Teilbereichen vereinfacht. Hierdurch wird die Rechtsanwendung insgesamt von bürokratischen Anforderungen entlastet.

Durch den Gesetzentwurf werden u. a. Schriftformerfordernisse und behördliche Doppelprüfungen abgeschafft sowie Bündelungsmöglichkeiten bei der Erteilung von Genehmigungen ermöglicht.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

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

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Mit diesem Gesetz wird für den Normadressaten Bürgerinnen und Bürger ein geringerer laufender Erfüllungsaufwand wie folgt erreicht:

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger

lfd. Nr.	Artikel; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	EU-Recht	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“	Erläuterungen zu Fallzahl und Aufwand pro Fall inklusive Quellen (optional), Begründung bei Geringfügigkeit
1.1	§ 66a Absatz 9 LuftVG; Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt	Ja	- 112 000	Zeitaufwand: 15 Minuten	Zeitaufwand: - 28 000 Stunden	
1.2	§ 2 SeeAufgG; Erteilung und Verlängerung von Befähigungsnachweisen für Seeleute		- 25	Zeitaufwand: - 145 Minuten Sachaufwand: - 20 Euro	Zeitaufwand: - 60 Stunden Sachkosten: - 1 Tsd. Euro	
	Summe Zeitaufwand (Stunden)				**- 28 060**	
	Summe Sachaufwand (Tsd. Euro)				**- 1**	
	aus nationalem Recht				- 28 060 Stunden 0,6 Euro	
	aus EU- Vorgaben				- 28 000 Stunden 0 Euro	

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

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

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	§ 2e StVG-E; Halterpflicht bei Überlassung des Kraftfahrzeugs an eine andere Person		Ja	- 2 850 000	6,43 Euro = (10 / 60) h × 38,60 Euro/h (WZ: H)	- 18 335	
2.2	§ 8 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG; Nachweispflicht für den Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen (Abschaffung)		Ja	- 10 200	6,43 Euro = (10 / 60) h × 38,60 Euro/h	- 66	
2.3	§ 2 Absatz 6 und 7 und § 22 LuftVG; Bearbeitung von Genehmigungen (Abschaffung)		Ja	- 1 040	19,30 Euro = (30 / 60) h × 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O)	- 20	
2.4	§ 2 Absatz 6 und 7 und § 22 LuftVG; Anzeigepflicht von gewerblichen Gelegenheitsverkehr (Neu)		Ja	230	3,86 Euro = (6 / 60) h × 38,60 Euro/h (WZ: H)	0,9	
2.5	§ 66a Absatz 9 LuftVG; Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt		Ja	- 28 000	15,63 Euro = (15 / 60) h × 62,50 Euro/h (WZ: H)	- 438	
	Summe in Tsd. Euro					**- 18 858-**	
	davon aus Informationspflichten (IP)					- 18 858	
	aus nationalem Recht					- 18 858	
	aus EU-Vorgaben					0	

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

Vorgabe: Halterpflicht bei Überlassung des Kraftfahrzeugs an eine andere Person § 2e StVG-E

Laut KBA waren im Jahr 2025 ca. 5,7 Mio. Fahrzeuge gewerblichen gehalten. Unter der Annahme, dass rund die Hälfte dieser von nur einem Arbeitnehmer verwendet werden und dass Prüfungen einmal im Jahr vorkommen, verbleibt die Fallzahl bei 2,85 Mio. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl für Prüfer als auch Fahrzeugverwender ein Aufwand von fünf Minuten entsteht.

Vorgabe: Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 66a Absatz 3 LuftVG (Informationspflicht)

Durch die geplante gesetzliche Änderung entfällt die erneute Zertifizierung nach § 66a Absatz 3 LuftVG. Es wird angenommen, dass pro Jahr ca. 140 000 erneute Registrierungen notwendig sind, die zukünftig entfallen. Zudem wird angenommen, dass 20 Prozent bzw. 28 000 Fälle auf den Normadressaten Wirtschaft entfallen. Als zeitlicher Aufwand werden 15 Minuten pro Fall in Ansatz gebracht. Unter der Berücksichtigung des Lohnsatzes für die Gesamtwirtschaft im Qualifikationsniveau hoch in Höhe von 62,50 Euro pro Stunde ergibt sich ein um ca. 438 000 Euro geringerer jährlicher laufender Erfüllungsaufwand. Dabei handelt es sich vollständig um Bürokratiekosten aus der Erfüllung einer Informationspflicht.

Durch die gesetzliche Änderung wird für den Normadressaten Wirtschaft ein um 438 000 Euro geringerer laufender Erfüllungsaufwand aus einer Informationspflicht gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt erreicht. Bei dem Betrag handelt es sich vollständig um Bürokratiekosten.

Vorgabe: Umstellung von Erlaubnispflicht auf Anzeigeverfahren nach § 2 Absatz 6 und 7 und 22 LuftVG

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 Deutschland 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 deutschen Luftfahrtunternehmen durchgeführt und fallen bislang unter das Erlaubniserfordernis. Aufgrund von Verfahrensvereinfachungen in der Praxis wirkt sich der Wegfall jedoch nicht aus.

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

Davon entfielen ca. 3 000 Flüge auf deutsche 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 deutsche 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 Luftfahrt-Bundesamt (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. 1 040 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.

Vorgabe: Erteilung und Verlängerung von Befähigungsnachweisen für Seeleute gemäß § 2 Absatz 3 See-AufgG

Der Hafen- und Seemannsamt Rostock ist für die Erstausstellung der Befähigungszeugnisse zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier, zum Technischen Wachoffizier und zum Nautischen Wachoffizier für Absolventinnen und Absolventen der Seefahrtschulen Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Pro Jahr betrifft das ca. 25 Fälle. Um ein entsprechendes Befähigungszeugnis zu bekommen, müssen die Antragsteller online bereitgestellte Vordrucke ausfüllen, ausdrucken und unterschreiben sowie erforderliche Nachweise inclusive Passbild zusammenstellen, kopieren und beifügen und den Antrag schließlich versenden. Hierfür wird im Mittel ein Zeitaufwand von zwei Stunden und 15 Minuten je Fall angesetzt. Insgesamt entsteht dadurch ein Aufwand für die Antragstellerinnen und Antragsteller in Höhe von jährlich 56 Stunden und 15 Minuten.

Die Sachkosten belaufen sich geschätzt auf ca. 20 Euro je Fall für Druckkosten, Versand und Passbildbeschaffung, insgesamt 500 Euro.

Vorgabe: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Durch die Aufhebung der Schriftformerfordernisses kommt es für die Wirtschaft zu geringen Einsparungen. Zur Aufhebung der Tarifgenehmigungspflicht (Artikel 1): Durch die Aufhebung der Tarifgenehmigungspflicht kommt es für die Wirtschaft zu geringen Einsparungen. Die Tarifaufstellungspflicht nach § 12 Absatz 2 AEG und die Pflicht zur Bekanntmachung des Tarifs nach § 12 Absatz 3 AEG bleiben bestehen („Sowieso-Kosten“). Es entfällt die Pflicht zur Beantragung der Genehmigung.

Vorgabe: Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Durch den Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für Vorhaben zur Elektrifizierung mit Änderung des § 3 Absatz 3 Satz 4 BSWAG wird der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die gesetzliche Änderung wird für den Normadressaten Verwaltung folgende Reduzierung beim laufenden Erfüllungsaufwand erreicht:

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	§ 1 Absatz 2 Nummer 8 LuftVG		Bund			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
3.2	§ 2 Absatz 6 und 7 und § 22 LuftVG; Erteilung von Genehmigungen (Abschaffung)		Bund	- 1 040	22,20 Euro = (30 / 60) h × 44,40 Euro/h (100% Durchschnitt)	- 23	Erläuterung zu lfd. 2.2
3.3	§ 2 Absatz 6 und 7 und § 22 LuftVG; Anzeigepflicht von		Bund	230	66,60 Euro = (90 / 60) h × 44,40 Euro/h	5	Erläuterung zu lfd. 2.3

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
	gewerblichen Gelegenheitsverkehr (neu)				(100% Durchschnitt)		
3.4	§ 12a LuftVG; Verfahrenseinbindung, Prüfung und Zustimmung der Luftfahrtbehörde bei möglichem Wildtieraufkommen		Land	28	46,7 Euro =10 h x 46,70 Euro/h	13,08	
3.5	§ 12b LuftVG; Verfahrenseinbindung, Prüfung und Zustimmung der Luftfahrtbehörde bei möglicher Blendwirkung		Land	28	46,7 Euro =10 h x 46,70 Euro/h	13,08	
3.6	§ 64 Absatz 3 Nr. 5 a LuftVG		Bund	3 000		geringfügig	geringfügiger Aufwand pro Fall
3.7	§ 66a Absatz 9 LuftVG Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt		Bund	- 140 000	1,48 Euro = (2 / 60) h × 44,40 Euro/h (100 % Durchschnitt)	- 207	
3.8	§ 9 PBefG; Erteilen von Genehmigungen bei Linienverkehr		Land			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall
3.9	§ 3 Absatz 3 Satz 4 BSWAG	Nein	Bund	variabel	ca. 30 000 bis 90 000	geringfügig	Erfahrungswerte Kosten für die Bewertung eines Planfalls inklusive Aktualisierung Netzmodell, die durch die Änderung bei reinen Elektrifizierungsmaßnahmen entfallen wird
3.10	§ 12a Absatz 3 AEG; Ermöglichung des Aushangs neben der Papierform auch mittels eines öffentlich zugänglichen elektronischen Informations- und Kommunikationssystems		Bund			geringfügig	geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall

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
3.11	§ 12 AEG ; Wegfall der Genehmigung der Beförderungsbedingungen	Nein	Bund	- 42	20,20 Euro = (30 / 60) h × 40,40 Euro/h (100% gD)	- 1	
	Summe in Tsd. Euro					**- 200**	
	davon Bund					- 200	
	davon Land (inkl. Kommunen)					26,16	
	aus nationalem Recht					- 200	
	aus EU-Vorgaben					0	

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

Vorgabe: Prüfung und Zustimmung der Luftfahrtbehörde bei möglichem Wildtieraufkommen (jährlich, Land); § 12a LuftVG

Gemäß der neuen Regelung ist vorgesehen, dass die zuständige Landesluftfahrtbehörde an dem jeweiligen Genehmigungsverfahren zu beteiligen ist und damit eine potentielle Gefährdung des Flugbetriebs durch Wildtieraufkommen verhindert werden soll. Zur Berechnung des jährlichen Erfüllungsaufwands wurde eine jährliche Fallzahl von 28 Verfahrensbeteiligungen angenommen, also je eine Verfahrensbeteiligung je deutschen Verkehrsflughafen. Der Zeitaufwand wird in Anlehnung an ähnliche Vorgaben, die im Bestand des Statistischen Bundesamts dokumentiert sind, mit 600 Minuten bzw. zehn Stunden geschätzt. Für die Berechnung der Personalkosten wird der durchschnittliche Lohnsatz für die Verwaltung auf Landesebene angesetzt. Nach dem Leitfaden für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands beträgt der Stundenlohn 46,70 Euro. Zusammenfassend beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand für diese Vorgabe 13 080 Euro (28*600 Min*46,70 Euro/60 Min= 13 080 Euro). Zu berücksichtigen ist, dass in vielen Fällen die Genehmigungsfiktion nach § 12a Absatz 2 LuftVG greifen wird, sodass die tatsächlichen Kosten wiederum reduzieren.

Vorgabe: Prüfung und Zustimmung der Luftfahrtbehörde bei möglicher Blendwirkung (jährlich, Land); § 12b LuftVG

Die neue Regelung sieht vor, dass die zuständige Landesluftfahrtbehörde an Genehmigungsverfahren zu beteiligen ist und damit eine potentielle Gefährdung des Flugbetriebs durch Blendwirkung verhindert werden soll. Zur Berechnung des jährlichen Erfüllungsaufwands wurde eine jährliche Fallzahl von 28 Verfahrensbeteiligungen angenommen, also je eine Verfahrensbeteiligung je deutschen Verkehrsflughafen. Der Zeitaufwand wird in Anlehnung an ähnliche Vorgaben, die im Bestand des Statischen Bundesamtes dokumentiert sind, mit 600 Minuten bzw. zehn Stunden geschätzt. Für die Berechnung der Personalkosten wird der durchschnittliche Lohnsatz für die Verwaltung auf Landesebene angesetzt. Nach dem Leitfaden für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands beträgt der Stundenlohn 46,70 Euro. Zusammenfassend beträgt der jährliche Erfüllungsaufwand für diese Vorgabe 13 080 Euro (28*600 Min*46,70 Euro/60 Min= 13 080 Euro).

Vorgabe: Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt gemäß § 66a Absatz 3 LuftVG

Durch die geplante gesetzliche Änderung entfällt die erneute Zertifizierung nach § 66a Absatz 3 LuftVG. Es wird angenommen, dass pro Jahr ca. 140 000 erneute Registrierungen notwendig sind, die zukünftig entfallen. Als zeitlicher Aufwand werden durchschnittlich zwei Minuten pro Fall auf Seiten des Luftfahrt-Bundesamtes in Ansatz gebracht. Unter der Berücksichtigung des durchschnittlichen Lohnsatzes für die Bundesverwaltung in Höhe

von 44,40 Euro pro Stunde ergibt sich ein um ca. 207 200 Euro geringerer jährlicher laufender Erfüllungsaufwand für den Normadressaten Verwaltung.

Vorgabe: Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Die Aufhebung des Schriftformerfordernisses in § 19 Absatz 1 Satz 4 ERegG hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Verwaltung, weil die dortige Pflicht an die Betreiber der Schienenwege und damit an die Wirtschaft gerichtet ist.

Vorgabe: Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Der Wegfall der Tarifgenehmigungspflicht ist eng mit der Tarifaufsicht nach § 5 Absatz 4 AEG verknüpft. Denn Rechtsfragen, die bislang im Rahmen der Tarifgenehmigung geprüft wurden, werden künftig bei Bedarf im Rahmen der Aufsicht über bestehende Beförderungsbedingungen durch die Aufsichtsbehörde aufgegriffen. Der sich daraus ergebende zusätzliche Aufwand bei der Aufsichtstätigkeit des Bundes wird sich dadurch geringfügig, nicht bezifferbar, erhöhen. Die Aufsicht erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt, Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte. Bei Abstimmungen zu Rechtsfragen grundsätzlicher Art wird hier auch das BMV als fachaufsichtsführende Behörde einbezogen.

Vorgabe: Änderung des Bundesbahngesetzes

Die Aufhebung des § 23 BBahnG hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Verwaltung.

Vorgabe: Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Durch den Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für Vorhaben zur Elektrifizierung mit Änderung des § 3 Absatz 3 Satz 4 BSWAG wird der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung geringfügig vermindert.

5. Weitere Kosten

Durch die gesetzliche Änderung in § 66a Absatz 9 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes fallen für die Normadressaten Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft keine weiteren Kosten in Höhe von etwa 3,64 Mio. Euro jährlich für Gebührenzahlung im Rahmen der erneuten Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt an. Davon würden etwa 2 240 000 Euro pro Jahr auf Bürgerinnen und Bürger entfallen (140 000 x 0,8 x 20 Euro) und etwa 1 400 000 Euro pro Jahr auf den Normadressaten Wirtschaft (140 000 x 0,2 x 50 Euro).

Die Gebühren für die Erteilung und Verlängerung von Befähigungszeugnissen durch das Hafen- und Seemannsamt Rostock betragen 50 Euro je Fall. Durch den Wegfall der gesonderten Erteilung werden den Bürgerinnen und Bürgern insgesamt Gebühren in Höhe von 1 250 Euro erspart.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die räumlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen im Bundesgebiet wurden anhand des Leitfadens zur Durchführung des Gleichwertigkeitschecks geprüft. Der Entwurf hat leicht positive Auswirkungen auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Der Rückbau überbordende Bürokratie sowie die Vereinfachung verkehrsrechtlicher Verwaltungsverfahren entlasten insbesondere kleine Kommunalverwaltungen, Unternehmen und zivilgesellschaftlichen Akteure, die überproportional in strukturschwachen und ländlichen Regionen vertreten sind. Negative räumliche Verteilungswirkungen zulasten einzelner Regionen sind nicht ersichtlich.

VIII. Befristung; Evaluierung

Befristungen und Evaluierungen sind nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches)

Mit Artikel 6 dieses Gesetzes entfällt die Genehmigungspflicht für Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen nach § 12 AEG. Weiterhin bestehen bleibt jedoch die Pflicht, Tarife aufzustellen und diese im Internet bekannt

zu machen. Durch die Bekanntmachung im Internet, für die Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich sind, ist sichergestellt, dass die Fahrgäste auf einfachem Weg von den Tarifen Kenntnis erlangen können.

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

Zu Nummer 1 (§ 4 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes)

Mit der Änderung wird den Notwendigkeiten der militärischen Nutzung durch die Bundes-wehr zur Herstellung einer uneingeschränkten Einsatzbereitschaft für die Erfüllung des Verteidigungsauftrags Rechnung getragen. Die bisherige Ausnahme des § 4 ist durch das Wort „ausschließlich“ zu eng gefasst. So ist die Bundeswehr bereits vor den in den in Art. 80a Abs. 1 Satz 1 GG (Zustimmungsfall), Art. 80a Abs. 1 Satz 2 GG (Spannungsfall), Art. 80a Abs. 3 GG (Bündnisfall) und Art. 115a GG (Verteidigungsfall) genannten verfassungsrechtlichen Szenaren zur Erfüllung ihres hieran nicht gebundenen Verteidigungsauftrages gemäß Art. 87a Abs. 1 Satz 1 GG zwingend darauf angewiesen, dass durchhaltefähige und kraftstoffresiliente Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Hierfür werden auch zwingend Fahr-zeuge benötigt, die nicht ausschließlich für den Einsatz durch die Bundeswehr entwickelt und gebaut oder angepasst wurden, insbesondere handelsübliche Lastkraftwagen oder Führungsfahrzeuge, auf die aber dennoch zu jederzeitigen Beiträgen im Rahmen einer nicht an feste Szenarien und Fahrzeugtypen gebundenen Erfüllung des Verteidigungsauftrages zurückgegriffen werden soll. Sollte die Beschaffung solcher Fahrzeuge weiterhin in den Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes (SaubFahrzeugBeschG) fallen, hätte dies zur Konsequenz, dass eine bedarfsgerechte und gleichzeitig gesetzeskonforme Beschaffung für die Bundeswehr nicht mehr möglich sein wird.

Mithilfe der Ergänzung des zweiten Halbsatzes wird ferner die Vereinheitlichung des Anwendungsbereiches mit der weiteren einschlägigen Gesetzgebung – insbesondere dem Klimaschutzgesetz – erreicht. § 4 Absatz 1 Nummer 6 SaubFahrzeugBeschG-E wird überdies dahingehend angepasst, dass im ersten Halbsatz nunmehr gleichlautend mit den Regelungen für die Behörden u. a. zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (§ 4 Absatz 1 Nummer 8 SaubFahrzeugBeschG) die Entwicklung, der Bau oder die Anpassung der Fahrzeuge nicht mehr aus-schließlich für die Bundeswehr zu erfolgen haben, um in den Anwendungsbereich der Ausnahme zu gelangen. Damit wird die Ungleichbehandlung gleicher Sachverhalte unterbunden. Das Gesetz entspricht damit wieder der Systematik der Clean-Vehicle-Directive.

Zu Nummer 2 (§ 8 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes)

Zu Buchstabe a

§ 8 Absatz 1 wird gestrichen, da die Regelung in zeitlicher Hinsicht überholt ist. Die Anwendbarkeit von § 8 Absatz 1 war nur bis zum 24. Oktober 2023 gegeben. Die Regelung betraf die Berichterstattung über beschaffte saubere bzw. nicht saubere Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Clean-Vehicles-Directive, die zuvor durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 mittels der TED-Standardformulare zur Datenerhebung über die bundesweite Quotenerfüllung erfolgte. Diese Formulare wurden ab dem 25. Oktober 2023 durch das Inkrafttreten der neuen elektronischen Standardformulare (eForms-DE) abgelöst. Anzuwenden ist daher ausschließlich die Regelung im bisherigen Absatz 2.

Zu Buchstabe b

Durch die Streichung des Absatzes 1 ändert sich die Nummerierung der Folgeabsätze.

Es erfolgt eine sprachliche Anpassung, da der Beginn der Geltung der Norm bereits in der Vergangenheit liegt.

Zu Buchstabe c

Aufgrund der Streichung des Absatz 1 ändert sich die Verweisung auf die vorgehenden Absätze.

Zu Nummer 3 (§ 9 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes)

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurde, sowie eine redaktionelle Anpassung der Bezeichnung der aktuellen Fassung der Richtlinie.

Zu Buchstabe b

Die Regelung betreffend die Berichtszeiträume in Absatz 2 für die Berichterstattung nach Absatz 1 werden an den aktuellen Stand von Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2009/33/EG (Clean Vehicles Directive), der zuvor durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 geändert wurde, angepasst. Mit Artikel 2 des Beschlusses (EU) 2024/1254 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 zur Änderung der Richtlinien 2009/12/EG, 2009/33/EG und (EU) 2022/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 96/67/EG des Rates im Hinblick auf bestimmte Berichtspflichten in den Bereichen Straßenverkehr und Luftfahrt wurden die in Artikel 10 Absatz 2 der betreffenden Clean Vehicles Directive vorgesehenen Berichtszeiträume von drei auf fünf Jahre verlängert und damit an die mehrjährigen Referenzzeiträume, in denen die Mindestbeschaffungsquoten einzuhalten sind, angepasst.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, die aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erforderlich wurde sowie eine Folgeänderung aufgrund der Umnummerierung des § 8.

Zu Artikel 3 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1

Der Bundesrat hat am 4. Dezember 2024 den in seiner 1048. Sitzung am 18. Oktober 2024 beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Begrenzung der Halterpflichten bei der Überprüfung von Führerscheinen beschlossen und dem Bundestag mit der Bitte der Herbeiführung der Beschlussfassung vorgelegt. Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass sie das mit dem Gesetzentwurf verfolgte Anliegen, die Kontroll- und Dokumentationspflichten für den Arbeitgeber zu reduzieren und damit insgesamt zur Entlastung von Bürokratie beizutragen, unterstützt (siehe insgesamt hierzu die BT-Ds. 20/14039).

Durch Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird dieses Anliegen im Rahmen des Entwurfs eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich aufgegriffen. Zwar gibt es Rechtsprechung der Oberlandesgerichte, wonach der Halter, der die Fahrerlaubnis des Fahrers kennt, diese nur bei begründetem Zweifel nochmals prüfen muss (siehe KG Berlin, Beschluss vom 16.09.2005 – (3) 1 Ss 340/05 (86/05), weitere Nachweise bei Henschel/Dauer/König 47. Auflage, § 21 StVG Rn. 12). Es besteht aber dennoch eine erhebliche Unsicherheit bei den Unternehmen, inwieweit sie sich in regelmäßigen Abständen davon vergewissern müssen, dass ihre Arbeitnehmer, denen sie ein Firmenfahrzeug öfter oder gar dauerhaft zur Nutzung überlassen, weiter zum Führen von Fahrzeugen berechtigt sind. Insbesondere ist unklar, ob die bisherige Rechtsprechung nur für kleinere Unternehmen bzw. Einzelpersonen oder auch für Unternehmen mit großen Fuhrparks gilt. In der Fachliteratur wird daher empfohlen, in regelmäßigen Abständen Führerscheinkontrollen durchzuführen und so strafrechtliche Haftungsrisiken zu minimieren (siehe Mielchen/Meyer, DAR 2008, S. 5, 9).

Deshalb werden die Halterpflichten bei Überlassung des Kraftfahrzeugs an eine andere Person ausdrücklich in einem neu eingefügten § 2e verankert. Nach § 2e StVG-E hat sich der Halter eines Kraftfahrzeugs vor der Anordnung oder Zulassung, dass eine andere Person das Fahrzeug führt, ordnungsgemäß zu versichern, dass die andere Person zum Führen des Fahrzeugs berechtigt ist und dass der vorgeschriebene Führerschein nicht nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist. In Satz 2 wird klargestellt, dass der Halter für eine ordnungsgemäße Versicherung in der Regel vor der erstmaligen Anordnung oder Zulassung den Führerschein der anderen Person durch Einsichtnahme zu prüfen und vor jeder weiteren Anordnung oder Zulassung den Führerschein der anderen Person erneut durch Einsichtnahme zu prüfen hat, sofern er Grund zu der Annahme hat oder haben muss, dass die andere Person zum Führen des Fahrzeugs nicht berechtigt ist oder dass der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist.

Anlass für die Annahme, dass möglicherweise die Berechtigung zum Führen des Fahrzeugs nicht mehr besteht, und damit zur erneuten Prüfung des Führerscheins durch Einsichtnahme, kann dabei zum Beispiel gegeben sein bei Fahrern mit einem Führerschein aus Drittstaaten. Deren Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland gilt nach Begründung des ordentlichen Wohnsitzes im Inland gemäß § 29 Absatz 1 Satz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) nur sechs Monate und kann gemäß § 29 Absatz 1 Satz 5 FeV nur auf Antrag des Fahrerlaubnisinhabers um höchstens weitere sechs Monate verlängert werden. Hier wird sich der Halter in der Regel nach Ablauf der jeweiligen sechs Monate durch erneute Einsichtnahme und Prüfung des Führerscheins davon zu

vergewissern haben, dass die Berechtigung um weitere sechs Monate verlängert wurde beziehungsweise die Fahrerlaubnis aus dem Drittstaat in eine inländische Fahrerlaubnis umgeschrieben wurde. Auch wenn in dem Unternehmen des Fahrzeughalters weithin bekannt ist, dass dem Fahrer, dem das Kraftfahrzeug überlassen wurde, die Fahrerlaubnis entzogen wurde, gegen ihn ein Fahrverbot verhängt wurde oder sein Führerschein in Verwahrung genommen, beschlagnahmt oder sichergestellt wurde, und diese Informationen auch dem Fahrzeughalter zugetragen werden bzw. ihn erreichen, wird in der Regel Anlass zur erneuten Prüfung des Führerscheins durch Einsichtnahme bestehen.

Der Pflichtenkreis des § 2e StVG-E hat dabei insbesondere auch Bedeutung für die Frage, ob der Fahrzeughalter eine Straftat nach § 21 Absatz 2 Nummer 1 oder 3 StVG fahrlässig begangen hat. So ist davon auszugehen, dass der Halter, der den Pflichtenkreis des § 2e StVG-E beachtet und sich entsprechend verhält, nicht sorgfaltswidrig handelt und damit eine Straftat nach § 21 Absatz 2 Nummer 1 oder 3 StVG nicht fahrlässig begeht.

Zu Nummer 2

Bisher ist die Ermächtigungsgrundlage des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) begrenzt auf die Übertragung von bestimmten Aufgaben des internetbasierten Zulassungsverfahrens an das Kraftfahrtbundesamt (KBA), soweit diese Aufgaben eine bundeseinheitliche Durchführung erfordern. Sie wurde bisher durch den Verordnungsgeber etwa in § 19 Absatz 1 Satz 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) für die Einschaltung des KBA im technischen Übermittlungsverfahren und bei Einrichtung und Betrieb der Großkundenschnittstelle in den §§ 33 ff. FZV genutzt. Um Doppelstrukturen und Umsetzungsschwierigkeiten bei der Einrichtung und dem Betrieb der 16 verschiedenen Online-Zulassungsportale abzubauen und die Digitalisierung effizienter voranzutreiben, wird mit dieser Änderung nun die Möglichkeit für den Verordnungsgeber geschaffen, die internetbasierte Zulassung auch in Gänze dem Kraftfahrt-Bundesamt zur zentralen Wahrnehmung zu übertragen. Der Gesetzgeber ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) befugt, dem KBA diese Aufgabe, für die ihm die Gesetzgebung nach Artikel 72 Absatz 2, Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG zusteht, durch Bundesgesetz zu übertragen. Dieses Bundesgesetz schließt nach dem materiellen Gesetzesbegriff eine Verordnungsermächtigung und eine darauf fußende Bundesverordnung ein.

Der Gesetzgeber schafft durch den § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 6 Buchstabe a StVG-E die Möglichkeit, durch Rechtsverordnung in Ergänzung der allgemeinen Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen (siehe § 6g Absatz 1 StVG) dem KBA die Zuständigkeit für alle internetbasierten Zulassungsverfahren insgesamt zu übertragen, nämlich für die internetbasierte Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr, die internetbasierte Zuteilung von Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge und die internetbasierte Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen (Legaldefinition in Artikel 6g Absatz 1 Satz 1 StVG). Im Übrigen verbleibt es bei der Zuständigkeit der Länder. Hierbei ist eine klare Unterscheidung der Zuständigkeiten zwingend erforderlich. Das KBA würde dann als Zulassungsbehörde mit einem klar abgegrenzten Aufgabenbereich hinzutreten.

Das Bestandrecht der bisherigen Ermächtigung des § 6 Absatz 4 Satz 1 Nummer 6 StVG bleibt alternativ ohne inhaltliche Veränderungen bestehen (nun in § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 6 Buchstabe b StVG), sodass auch weiterhin der Verordnungsgeber entscheiden kann, dem KBA nur bestimmte (im Sinne von einzelnen) Aufgaben in einem ansonsten den zuständigen Zulassungsbehörden der Länder obliegenden internetbasierten Zulassungsverfahren zu übertragen. In diesem Fall kann auch weiterhin das Zusammenwirken zwischen dem KBA und den Zulassungsbehörden der Länder beispielsweise im Rahmen eines gegenseitigen Datenaustausches oder anderer technischer Vorgänge geregelt werden.

Zu Artikel 4 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 5 des Personenbeförderungsgesetzes)

Durch das Fünfte Gesetz zur Änderung verwaltungsverfahrensrechtlicher Vorschriften sowie zur Änderung des Sechsten Buches Sozialgesetzbuchs (5. VwVfÄndG) vom 4. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 344) wurde die Möglichkeit geschaffen, die Schriftform bei elektronischen Verwaltungsakten auch durch ein qualifiziertes elektronisches Siegel der Behörde zu ersetzen (§ 3a Absatz 3 Nummer 3 Buchstabe a des Verwaltungsverfahrensgesetzes). Als Folgeänderung wurde auch § 37 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechend ergänzt. Diese Änderungen werden nun auch im Personenbeförderungsgesetz nachvollzogen, so dass die zuständigen Behörden bei der Erteilung eines elektronischen Verwaltungsaktes im Sinne des § 5 künftig zwischen diesen beiden Möglichkeiten wählen können. Damit wird ein Beitrag zur Verwaltungsmodernisierung und -vereinfachung und damit zum Bürokratierückbau geleistet.

Zu Nummer 2 (§ 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes)

Seit dem Jahr 2013 enthält § 8 Absatz 3 Satz 3 die Zielvorgabe, vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1 Januar 2022 zu erreichen. Abweichungen von dieser Frist sind nach § 8 Absatz 3 Satz 4 nur zulässig, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahre 2013 hat u. a. durch die Nennung einer konkreten Frist in der Praxis dazu geführt, dass erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, diesem Ziel möglichst nahe zu kommen. Es wurden Bestandsaufnahmen durchgeführt (z. B. Haltestellenkataster), systematisch ausgewertet und Missstände festgehalten. Ferner wurden Handlungspläne erstellt sowie Prioritäten für den weiteren Ausbau gesetzt. Gleichwohl sind weitere Bemühungen notwendig, um die Barrierefreiheit im ÖPNV flächendeckend und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, ist wünschenswert, aber nicht realistisch. Zu diesem Ergebnis kommt auch das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführte Forschungsprojekt „Ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität“ im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) in seinem Schlussbericht. Der Forschungsbericht gibt für § 8 Absatz 3 folgende Handlungsempfehlungen ab:

In Bezug auf § 8 Absatz 3 Satz 3 wird empfohlen, die dort genannte zeitlich überschrittene Frist zur Herstellung der Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 zu streichen. Außerdem wird empfohlen, die Ausnahmevorschrift gemäß § 8 Absatz 3 Satz 4 im Interesse der umfassenden Durchsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV anspruchsvoller und klarer zu fassen. Insbesondere sollten Regelbeispiele festgelegt werden (z. B. Topografie, technischer Machbarkeit). Das Erfordernis der konkreten Begründung der jeweiligen Ausnahmen sollte (noch) deutlicher gefasst werden.

Ähnlich hatten sich die Länder bei der Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober 2022 (TOP 5.2) geäußert.

Die Handlungsempfehlungen des Forschungsberichts sollen nun aufgegriffen werden. Unter anderem wird dazu in dem neuen § 8 Absatz 3 Satz 6 ein abschließender Katalog von Ausnahmegründen eingeführt; danach sind Abweichungen von dem in Satz 5 genannten Ziel der Barrierefreiheit nur aus topografischen, technischen oder rechtlichen Gründen zulässig. Als rechtliche Gründe kommen z. B. der Denkmal- und Naturschutz in Frage. Das Vorliegen einer Ausnahme ist zudem an die Voraussetzung geknüpft, dass das Ziel der Barrierefreiheit „nicht oder nur mit einem unangemessen hohen wirtschaftlichen Aufwand erreicht werden“ kann. Diese zusätzliche tatbestandliche Voraussetzung stellt zugleich klar, dass ein unangemessener wirtschaftlicher Aufwand allein keinen Grund darstellt, eine Maßnahme nicht vorzunehmen. Beruht der unangemessen hohe wirtschaftliche Aufwand, z. B. für den barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle, aber darauf, dass die Barrierefreiheit des Haltestellenumfeldes nicht gewährleistet ist, wie es im überörtlichen Verkehr auf Landstraßen häufig vorkommt (topografische Gründe), dann ist eine (ggf. zeitlich befristete) Ausnahme gerechtfertigt. Gleiches gilt z. B., wenn die aufwändige barrierefreie Umrüstung von Bussen oder Schienenfahrzeugen (technische Gründe) aufgrund des erforderlichen Investitionsvolumens wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Angesichts des angestrebten Nutzens für Menschen mit Behinderungen ist aber eine enge Auslegung des Begriffs des „unangemessen hohen wirtschaftlichen Aufwands“ vorzunehmen. Soweit Barrierefreiheit aus wirtschaftlichen Gründen nicht vollständig hergestellt werden kann, ist sie so weit umzusetzen wie möglich und die Ausnahme in der Regel zu befristen.

Außerdem wurden die Sätze in § 8 Absatz 3 teilweise in eine neue Reihenfolge gebracht. Dadurch wird der § 8 Absatz 3 plausibel strukturiert und besser lesbar, ohne den Inhalt zu verändern.

Zu Nummer 3 (§ 9 des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Buchstabe a

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) wurde die neue Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs in § 44 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eingeführt. Voraussetzung dafür, dass ein Linienbedarfsverkehr vorliegt, sind gemäß § 44 Satz 1 PBefG festgelegte Bedienzeiten. Der Genehmigungsantrag soll die Bedienzeiten gemäß § 12 Absatz 1 Nummer 3a Buchstabe c PBefG zwar enthalten, sie bedürfen anders als die Fahrpläne (§ 40 PBefG) aber nicht der (ausdrücklichen) Zustimmung der Genehmigungsbehörde (§ 45 Absatz 2 Nummer 3 PBefG). Daher müssen sie vom Umfang der Genehmigung umfasst sein, um rechtsverbindlich festgelegt werden zu können. Dies wurde bei der Einfügung der Nummer 3a versehentlich übersehen und wird nun nachgeholt.

Zu Buchstabe b

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) wurde die neue Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs in § 44 eingeführt und dementsprechend in § 9 Absatz 1 eine neue Nummer 3a eingefügt. Es ist sachgerecht, die in § 9 Absatz 2 vorgesehene genehmigungsrechtliche Bündelungsmöglichkeit für Linienverkehre (§ 9 Absatz 1 Nummern 1 bis 3) auch auf den Linienbedarfsverkehr zu erweitern, da dieser das vorhandene Liniennetz bzw. die Linienbündel ergänzen soll, um eine möglichst flächendeckende Rund-um-die-Uhr-Versorgung zu ermöglichen. Dies entspricht einer integrativen Nahverkehrsgestaltung, indem verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden. So wird ein Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung und damit zum Bürokratierückbau geleistet.

Zu Nummer 4 (§ 14 Absatz 4 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes)

Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) können Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen auch elektronisch erteilt werden. Im Zuge dessen verlieren auch die zwingenden Schriftformerfordernisse im Genehmigungsverfahren ihre Berechtigung und sollten für die elektronische Form geöffnet werden. Dies gilt auch für die Äußerungen im Anhörungsverfahren, wo kein Grund ersichtlich ist, an der zwingenden Schriftform festzuhalten. Eine nachvollziehbare und dauerhafte Dokumentation ist auch elektronisch möglich. Künftig können damit auch Äußerungen im Anhörungsverfahren per einfacher E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur abgegeben werden. Das trägt zur Verwaltungsmodernisierung und zum Bürokratierückbau bei.

Zu Nummer 5 (§ 15 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung aus der Änderung des § 5.

Zu Buchstabe b

Die Anfügung eines neuen Satzes in Absatz 1 greift den Hinweis der Fernbusbranche auf, wonach das Genehmigungsverfahren viel Zeit in Anspruch nehme. Die Abschaffung der Verlängerungsmöglichkeit bis zum Eintritt der Genehmigungsfiktion soll daher zu einer Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und damit zum Bürokratierückbau im Personenfernverkehr beitragen. Die Verlängerungsmöglichkeiten sind im Personenfernverkehr nicht erforderlich, da einige Verfahrensschritte im Personenfernverkehr nicht anfallen. So müssen z. B. nicht alle Versagungsgründe (§ 13 Absatz 2 Satz 2) geprüft und nicht alle Personen und Stellen angehört werden (§ 14 Absatz 5 Satz 2). Auch deuten die abnehmenden Genehmigungszahlen im innerdeutschen Personenfernverkehr darauf hin (im Jahr 2025 wurden nach Angaben der Länder vier Genehmigungen neu erteilt), dass die Genehmigungsbehörden der Länder durch die Verkürzung der Frist nicht überlastet werden. Durch diese Änderung wird das Genehmigungsverfahren, das auch die Prüfung der eingereichten Fahrpläne beinhaltet, quasi einem Anzeigeverfahren gleichgestellt, hat aber für den Antragsteller den Vorteil, dass er gemäß § 15 Absatz 2 Satz 1 eine Genehmigungsurkunde und somit Rechtssicherheit erhält.

Zu Nummer 6 (§ 17 Absatz 4 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes)

Der derzeitige Wortlaut des § 17 Absatz 4 Satz 1 lässt auch die elektronische Mitführung einer beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz während der Fahrt zu. Dies widerspricht der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, die eine elektronische Erteilung und Mitführung der Gemeinschaftslizenz oder deren beglaubigte Kopien nicht vorsieht. Vielmehr müssen die Gemeinschaftslizenz und deren beglaubigte Kopien gemäß Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 dem Muster des Anhangs II entsprechen. Danach muss Zellulosepapier 100g/m2 oder mehr verwendet werden. Im Übrigen sind die Sicherheitsmerkmale gemäß Anhang I zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, die am Papier anknüpfen, elektronisch nicht überprüfbar. Im Ergebnis muss die Gemeinschaftslizenz weiterhin schriftlich erteilt und die beglaubigte Abschrift schriftlich mitgeführt und ausgehändigt werden. Anstelle der Aushändigung als Schriftstück werden die elektronisch erteilten Dokumente vorgelegt und damit den Kontrollberechtigten elektronisch zugänglich oder lesbar gemacht. Das wird durch die Änderungen sichergestellt.

Zu Nummer 7 (§ 21 Absatz 5 des Personenbeförderungsgesetzes)

Schon bislang galt die Betriebspflicht für den Personenfernverkehr nur eingeschränkt. Da es sich beim Personenfernverkehr ausschließlich um eigenwirtschaftliche Verkehre handelt, kann im Sinne der Gewerbe- und Berufsfreiheit auf die Betriebspflicht im Personenfernverkehr gänzlich verzichtet werden. Das öffentliche Interesse an der Kontinuität der Verkehrsbedienung tritt hinter die Gewerbe- und Berufsfreiheit zurück. Es liegt im wirtschaftlichen Interesse der Fernbusunternehmen, die Linien nicht kurzfristig und nur mit angemessener begleitender Information einzustellen, um keine Fahrgäste zu verlieren.

Zu Nummer 8 (§ 25 Absatz 1 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes)

Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) können Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen auch elektronisch erteilt und widerrufen werden. Im Zuge dessen verlieren auch die zwingenden Schriftformerfordernisse im Genehmigungsverfahren ihre Berechtigung und sollten für die elektronische Form geöffnet werden. Dies gilt auch für die Mahnung im Widerrufsverfahren, wo kein Grund ersichtlich ist, an der zwingenden Schriftform festzuhalten. Eine nachvollziehbare und dauerhafte Dokumentation ist hier auch elektronisch möglich. Künftig können damit Mahnungen auch per einfacher E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur (vgl. § 3a Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) verschickt werden. Das trägt zur Verwaltungsmodernisierung und zum Bürokratierückbau bei.

Zu Nummer 9 und 10 (§ 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes)

Die Herstellung des Benehmens bei Anträgen, die einen grenzüberschreitenden Linienverkehr betreffen, wurde mit Erlass des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. Oktober 1998 auf das damalige Bundesamt für Güterverkehr und jetzige Bundesamt für Logistik und Mobilität übertragen, da es sich um eine klassische Vollzugs- und keine ministerielle Aufgabe handelt. Diese Aufgabenübertragung liegt nun über 27 Jahre zurück, so dass sie im Personenbeförderungsgesetz nachvollzogen werden sollte. Dies dient auch der Transparenz und der Rechtsklarheit. Die Herstellung des Benehmens durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität hat sich bewährt, das Verfahren mit den zuständigen Länderbehörden ist eingespielt. Die Entscheidung, welche das Bundesministerium für Verkehr gemäß § 11 Absatz 4 Satz 2 in Zweifelsfällen und gemäß § 11 Absatz 4 Satz 3 bei fehlendem Einvernehmen der beteiligten Länder zu treffen hat, bleibt auch bei der entsprechenden Anwendung dieser Vorschriften gemäß § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2 unberührt.

Zu Nummer 11 (§ 61 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Buchstabe a

Durch die Änderung des § 17 Absatz 4 Satz 1 muss als Folgeänderung auch der entsprechende Bußgeldtatbestand angepasst werden.

Zu Buchstabe b

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) wurde die neue Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs in § 50 eingeführt, ohne dass eine entsprechende Bußgeldvorschrift für Zuwiderhandlungen gegen die dort geregelten Ge- und Verbote in § 61 aufgenommen wurde. Da sich der gebündelte Bedarfsverkehr in unmittelbaren Wettbewerb mit den Taxen- und Mietwagenverkehr befindet, für die bereits entsprechende Bußgeldvorschriften existieren, ist aus Gründen der Gleichbehandlung eine Ergänzung erforderlich. Es ist nicht sachgerecht, die Vollzugsbehörden allein auf verwaltungsrechtliche Durchsetzungsmaßnahmen (z. B. Ordnungsverfügung, Zwangsgeld) zu verweisen, die zudem mit höherem bürokratischem Aufwand verbunden sind. Im Übrigen handelt es sich beim Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen um eine Beförderungsdienstleistung, die insbesondere in Großstädten einem intensiven Wettbewerb unterliegt, so dass Ungleichbehandlungen besonders ins Gewicht fallen.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung und redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe d

Für Verfügungen der zuständigen Behörden, die auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes oder der darauf beruhenden Rechtsverordnungen erlassen werden und nicht unter § 5 fallen – etwa im Rahmen von Aufsichtsmaßnahmen – gibt es keine speziellen Formvorschriften. Es gelten damit die allgemeinen Regelungen des § 37 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz, wonach ein Verwaltungsakt, schriftlich, elektronisch, mündlich oder in anderer Weise erlassen werden kann. Derzeit sind jedoch nur Zuwiderhandlungen gegen schriftliche Verfügungen bußgeldgewehrt. Diese Einschränkung wird dem heutigen Stand der digitalen Verwaltung nicht mehr gerecht und widerspricht den Zielen der Verwaltungsmodernisierung und Digitalisierung. Mit der Änderung soll dem nun Rechnung getragen. Dies stärkt die Rechtsdurchsetzung, erhöht die Akzeptanz elektronischer Verwaltungsakte und fördert eine zeitgemäße, effiziente Verwaltungspraxis.

Zu Nummer 12 (§ 62 des Personenbeförderungsgesetzes)

Die Ausnahmeregelung gemäß § 62 Absatz 2 wird aufgehoben, da sie bisher von keinem Land in Anspruch genommen wurde. Die Übergangsbestimmung in § 62 Absatz 3 hat sich durch Zeitablauf erledigt und kann deshalb zur Rechtsbereinigung aufgehoben werden.

Der neue § 62 und frühere § 62 Absatz 1 wird zudem aus rechtsförmlichen Gründen geringfügig angepasst.

Zu Artikel 5 (Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes)

Die Verlagerung der Zuständigkeit für die Übermittlung von Amtshilfeersuchen bei Zuwiderhandlungen von Gebietsfremden vom Bundesministerium für Verkehr auf die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt entspricht der entsprechenden Zuständigkeit von oberen Bundesbehörden im Bereich Straßenverkehr und Schienenverkehr. Damit einher geht auch die Zuständigkeit als Ordnungswidrigkeitenbehörde nach § 10 Absatz 3 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes und bündelt diese mit der Zuständigkeit nach § 16 Absatz 4 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Zu Artikel 6 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1

Folgeänderung zur Aufhebung der Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG.

Zu Nummer 2 und 3

Inhaltliche Folgeänderung. Durch die Novellierung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung 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.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Mit der Anpassung des § 12 AEG wird die Genehmigungspflicht für Tarife, soweit die Beförderungsbedingungen betroffen sind, der Eisenbahnen aufgehoben. Die Pflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Tarife aufzustellen und diese im Internet bekannt zu machen, bleibt bestehen. Jeder Fahrgast hat damit auf einfachem Weg die Möglichkeit, sich über die Beförderungsbedingungen zu informieren. Die Aufhebung der Genehmigungspflicht sorgt für bürokratische Entlastung, ohne die Fahrgäste als Vertragspartner der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu benachteiligen oder gar rechtlos zu stellen. Die Abschaffung der Genehmigungspflicht steht in Einklang mit der bestehenden Rechtslage im Bereich des Luft- und Schiffsverkehrs, in welchem eine solche Genehmigungspflicht nicht besteht. Dem Fahrgast stehen weiterhin Rechtsschutzmöglichkeiten zur Verfügung, so dass er nicht schutzlos gestellt ist. In Betracht kommt z. B. auch eine Unterstützung durch Verbraucherzentralen oder die Möglichkeit der Durchführung eines Schlichtungsverfahrens. Zudem bleibt die Tarifaufsicht bestehen, so dass die zuständigen Tarifaufsichtsbehörden im Einzelfall tätig werden können. Die bestehenden fahrgastrechtlichen Regelungen (Verordnung (EU) 2021/782 und EVO) und die darin enthaltenen Informationspflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Fahrkartenverkäufer gegenüber dem Fahrgast haben zudem dazu geführt, dass der Fahrgast heute

über seine Rechte besser aufgeklärter ist als früher, so dass das Erfordernis der Genehmigung von Beförderungsbedingungen neben der Tarifaufsicht im Sinne der Gewährleistung der schutzwürdigen Interessen des Fahrgasts im Ergebnis nicht mehr besteht.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung aufgrund der Aufhebung der Absätze 3 bis 5 und zur Aufhebung der Genehmigungspflicht nach § 12 Absatz 3 AEG.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung aufgrund der Aufhebung der Absätze 3 bis 5.

Zu Nummer 5

Die Umsetzung der Informationspflicht über gültige gemeinsame Fahrpläne wird technologieoffen gestaltet.

Zu Nummer 6

Aufgrund des Wegfalls der Verpflichtungsnorm ist der Bußgeldtatbestand zu streichen.

Zu Artikel 7 (Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes)

Die Pflicht zur Verfügungstellung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Schriftform ist in Artikel 27 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU nicht vorgesehen. Diese überschießende Umsetzung wird gestrichen.

Die Internetveröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen reicht aus.

Zu Artikel 8 (Änderung des Bundesbahngesetzes)

Die Vorschrift findet keine Anwendung mehr.

Zu Artikel 9 (Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)

Die Elektrifizierung der Schiene hat eine hohe Priorität. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist folgendes politisches Ziel hinterlegt: „Elektrifizierung ist Klimaschutz: Wir werden sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten.“ Überwiegend dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV) dienende Elektrifizierungsmaßnahmen gehören gemäß § 3 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) zu den Ausbaumaßnahmen des BSWAG.

Für die Erreichung der im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) festgeschriebenen Ziele ist aufgrund der Klimaschutzvorgaben generell ein Betrieb mit treibhausgasneutral betriebenen Fahrzeugen für den Personenfern- und Güterverkehr zu ermöglichen. Mit der Neuregelung soll der Elektrifizierungsbegriff im Sinne des klimapolitischen Ziels der Treibhausgasneutralität aufgeweitet und darunter nicht nur der Bau einer durchgehenden Oberleitung, sondern auch der Bau von Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerken verstanden werden. Die jeweils wirtschaftlichste Alternative ist im Rahmen der Vorhabenplanung zu ermitteln.

Derzeit werden Bedarfsplanvorhaben im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung und der begleitenden Erfolgskontrolle hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit einer vollständigen Nutzen-Kosten-Untersuchung vor dem Hintergrund der jeweils geltenden Verkehrsprognose und Methodik der Bundesverkehrswegeplanung unterzogen. Dabei zeigt sich, dass die im Rahmen einer projektspezifischen Bewertung identifizierten Vorteile der Elektrifizierung (Beitrag zum Klimaschutz) für durchgehende interoperable Verkehre bei oftmals sehr hohen Investitionskosten, z. B. aufgrund von topografischen Begebenheiten, nicht immer vollständig die Investitionskosten egalisieren können.

Der Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für Vorhaben zur Elektrifizierung entspricht einer Empfehlung der durch die Bundesregierung im Jahr 2022 ins Leben gerufenen Beschleunigungskommission Schiene. Mit diesem Gesetz wird dieser Empfehlung dem Grunde nach gefolgt und in auf die haushaltsrechtlichen und verkehrlichen Belange abgestimmter Form umgesetzt, um die klimapolitisch erforderliche Elektrifizierung beschleunigt und mit reduziertem Verwaltungsaufwand umzusetzen. Für Vorhaben, die anteilig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden, soll dies entsprechend im Rahmen der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr mit Verweis auf die Regelung im BSWAG umgesetzt werden.

Dazu muss sichergestellt werden, dass die prognostizierten langlaufenden Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehre restriktionsfrei und emissionsfrei betrieben werden können. Der verkehrliche, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzen infrastruktureller Maßnahmen zur Herstellung der elektrischen Betriebsleistung des Bedarfsplans ist daher aus Gründen des Klimaschutzes als gegeben zu betrachten.

Ein wirtschaftlicher Einsatz der Mittel muss jedoch nachgewiesen werden, da haushaltsrechtlich nach § 7 BHO eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen ist. Dieser Anforderung wird bei diesem Vorgehen durch die gesetzliche Festlegung der Wirtschaftlichkeit und die Bestimmung der optimalen Art der Elektrifizierung im Zuge der Variantenplanung entsprochen.

Zu Artikel 10 (Änderung des Gesetzes zum Schienenlärmschutz)

Zu Nummer 1

Änderung der Paragraphenüberschrift infolge des geänderten Regelungsinhalts der Vorschrift.

Die Ergebnisse der Überwachungen des Eisenbahn-Bundesamts zeigen, dass das Betriebsverbot für laute Güterwagen seit Einführung sehr gut eingehalten wird. In der ersten Fahrplanperiode 2020/2021 wurden 70 637 Güterwagen durch das Eisenbahn-Bundesamt überprüft und davon 245 (0,3 %) Güterwagen als „laut“ identifiziert. Über die Jahre ging die Verstoßquote zurück, in der angelaufenen Fahrplanperiode 2024/2025 wurden bei 43 315 kontrollierten Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr festgestellt (Stand: 17. November 2025).

Der Rückgang der Verstoßquote ist insbesondere Ausdruck der abgeschlossenen Umrüstung des Güterwagenbestands von Grauguss- auf Verbundstoffbremssohlen. Die betroffenen Wagenhalter hatten seit dem Inkrafttreten des Betriebsverbots hinreichend Gelegenheit, laute Güterwagen umzurüsten, außer Betrieb zu nehmen oder ihre Planung so anzupassen, dass ein verbotswidriger Betrieb lauter Güterwagen vermieden wird. Vor diesem Hintergrund ist es nicht mehr notwendig, die Beachtung des Betriebsverbots für laute Güterwagen in den Prozess der Trassenanmeldung zu implementieren, so dass Absatz 1, 2, 4 und 5 gestrichen werden können. Eine vorgelagerte Prüfung würde angesichts der inzwischen erreichten technischen Umrüstung, der angepassten betrieblichen Verfahren und der fortbestehenden behördlichen Überwachung keinen wesentlichen zusätzlichen Beitrag zur Durchsetzung des Betriebsverbots leisten. Die Überwachung des Betriebsverbots durch die zuständige Behörde gemäß § 6 bleibt erhalten.

Die derzeitige Überwachung beruht nicht auf gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben, sondern ist eine politische Entscheidung, um sicherzustellen, dass das seinerzeit in der Praxis bewährte und seitens des Sektors akzeptierte Kontrollsystem des Eisenbahn-Bundesamts und der DB Netz AG mit Wirksamwerden des Betriebsverbots der TSI NOI quasi nahtlos fortgeführt werden konnte.

§ 3 Absatz 3 Satz 1 regelt die Bereitstellung von Informationen zur Berücksichtigung des Betriebsverbots lauter Güterwagen bei der Trassenanmeldung durch den Betreiber der Schienenwege, und kann bei Streichung von § 3 Absätze 1, 2 und 4 ebenfalls entfallen. Erhalten bleibt Satz 2, so dass der Betreiber der Schienenwege weiterhin darüber informiert, welche Strecken leisere Strecken sind. Konkretisierend wird ergänzt, dass die Veröffentlichung auf seiner Internetseite erfolgen soll.

Zu Nummer 2

Durch die Erleichterungen für die Wirtschaft durch Novellierung des § 3 entstehen Lücken in der behördlichen Überwachung des Verbots lauter Güterwagen. Um weiterhin die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben zu einer effektiven Überwachung zu erfüllen, ist die entstehende Lücke zu schließen, in indem klarstellt wird, dass auch solche Daten zu übermitteln sind, die erforderlich sind, um die Überwachung nach § 6 durchzuführen.

Zu Nummer 3

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 4

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Artikel 11 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

§ 2 Absatz 3 Seeaufgabengesetz schafft für den Bund die Möglichkeit, Landesbehörden im Wege der Organleihe für die Erteilung oder Verlängerung von Nachweisen über Befähigungen im Schiffsdienst heranzuziehen. Sie werden dann neben dem an sich zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ausführende Behörde.

Eine Organleihe kommt in Betracht, wenn Landesbehörden vergleichbare Aufgaben durchführen und deshalb eine Verwaltungsvereinfachung erreicht werden kann.

Derzeit ist Mecklenburg-Vorpommern (MV) noch das einzige Bundesland, das neben dem BSH eine Zuständigkeit für die Erteilung von Seeleute-Zeugnissen hat. Es besteht kein Bedarf des Bundes mehr an entsprechenden Unterstützungsleistungen, weshalb die Organleihe mit allen anderen Küstenländern schon seit Langem beendet wurde. Auf der anderen Seite muss das BSH zusätzliche Ressourcen des Bundes, insbesondere für IT-Infrastruktur, Datentransfer und personelle Unterstützungsleistungen bei Anfragen von Reedereien aufbringen, der für den Erhalt der Zuständigkeit von MV (ca. 25 Zeugnisse pro Jahr) neben der des BSH (ca. 14 000 Zeugnisse pro Jahr) in keinem Verhältnis steht.

Die Regelung benachteiligt angehende Seeleute aus MV, da diese zwingend Anträge in Rostock und beim BSH stellen müssen, um ihre Zeugnisse zu erhalten, denn MV stellt nicht alle notwendigen Zeugnisse aus. Damit müssen Absolventinnen und Absolventen der Seefahrtschulen MV ein doppeltes Verfahren durchlaufen, welches beim BSH schneller und mit weniger Aufwand für die Antragstellerinnen und Antragsteller zentral durchgeführt werden kann.

Aus diesen Gründen soll die Regelung gestrichen werden.

Zu Artikel 12 (Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung)

Folgeänderung zur Änderung des Seeaufgabengesetzes in Artikel 11. Infolge der fehlenden Grundlage für die Organleihe ist die Bestimmung der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde durch das Land Mecklenburg-Vorpommern unnötig.

Zu Artikel 13 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

Die bisherige gesetzliche Formulierung enthielt keine ausdrückliche Bezugnahme auf die Legaldefinition der Barrierefreiheit nach § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG). Durch die Ergänzung wird der Begriff der Barrierefreiheit systematisch an die bundesrechtliche Definition angeglichen und inhaltlich konkretisiert.

Die Änderung dient der Klarstellung und Vereinheitlichung der Rechtsanwendung. Eine inhaltliche Änderung der bestehenden Anforderungen ist damit nicht verbunden; insbesondere bleibt der bestehende Abwägungsrahmen unberührt.

Zu Artikel 14 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 2 LuftVG)

Für Rettungsfallschirme wird entsprechend der Verordnung (EU) 2018/1139 kein eigenes Lufttüchtigkeitszeugnis, sondern für deren Einsatz eine bestimmte Zulassung nach der sogenannten „European Technical Standard Order“ (ETSO), erteilt. Dementsprechend sind Rettungsfallschirme im Luftrecht nicht als Luftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, sondern als ein luftfahrtechnisches Erzeugnis zu behandeln. Die Streichung der Nummer 8 dient der Klarstellung und vermeidet hierdurch etwaige Rückfragen bei den zuständigen Vollzugsbehörden.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 7 Satz 2 Nummer 2 LuftVG)

Die redaktionelle Änderung ist nach der Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 216/2018 durch die Verordnung (EU) 2018/1139 erforderlich.

Zu Nummer 3 (§§ 12a, 12b LuftVG – neu –)

Durch die §§ 12a, 12b des Luftverkehrsgesetzes werden die gesetzlichen Grundlagen im nationalen Recht für die Vorgaben in Artikel 9 Buchstabe c, d und e der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 (Überwachung der Flugplatzumgebung) für die nationalen Luftfahrtbehörden geschaffen.

Zu § 12a (Wildtieraufkommen in der Umgebung von Flugplätzen)

Durch den neuen § 12a des Luftverkehrsgesetzes soll den Gefahren der wildtierschlagrelevanten Landnutzung durch Dritteigentümer in der Umgebung von Flugplätzen begegnet werden. Zwar steht den Landesluftfahrtbehörden zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) § 29 Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes zur Verfügung. Zu den betriebsbedingten Gefahren gehört auch der sogenannte „Vogelschlag“ (vgl. VG Cottbus Urt. v. 17.04.2023 – 3 K 765/21).

Die Regelung in einer eigenständigen Vorschrift ist notwendig, um eine klare Abgrenzung zu den in § 12 des Luftverkehrsgesetzes geregelten Bauwerken (wie Windenergieanlagen) zu schaffen. Geregelt werden sollen insbesondere Fälle von Vogelschlag. Die Europäische Union nutzt in der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 die allgemeineren Begrifflichkeiten wie „Risiken durch Wildtiere“, „Gefahren durch Wildtiere“ oder „Kollisionen mit Wildtieren“, sodass hier der Begriff „Wildtierschlag“ verwendet wurde.

Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs können von Nassauskiesungsvorhaben in der Umgebung eines Flughafens ausgehen, da durch die vergrößerten Wasserflächen attraktive Lebensräume (Brut- und Rastplätze) für wildtierschlagrelevante Brut- und Gastvögel entstehen können. Der Zusammenhang zwischen vergrößerten Wasserflächen durch Nassauskiesung und steigenden Vogelzahlen sowie vermehrten Kollisionen konnte für den Flughafen München deutlich nachgewiesen werden (vgl. Sindern, (2006), Wasservogelzählungen im Umland des Flughafens München „Franz Josef Strauss“, Vogel und Luftverkehr 26, S. 33–42). Auch eine hohe Dichte an Gewässern in der Umgebung eines Flughafens kann im Zusammenhang mit anderen attraktiven Biotopen sowie einer weiteren Vergrößerung von Wasserflächen zu einer großen Zahl von flugsicherheitsrelevanten Arten (z. B. Grau-, Nil- und Kanadagans, aber auch Krähen, Stockente, Lachmöwe) führen, die wiederum aufgrund von Pendelflügen zu einer erhöhten Kollisionszahl mit Luftfahrzeugen führen.

Eine Gefährdung der Luftfahrt kann auch durch die Anlage oder Erweiterung von Mülldeponien im Nahbereich des Flughafens entstehen, da diese aufgrund des ganzjährig zur Verfügung stehenden sehr guten Nahrungsangebots große Zahlen an flugsicherheitsrelevanten Vögeln anziehen können. Da Vögel über Deponien den Kamineffekt nutzend bis ca. 250 m aufsteigen können, kann von im Nahbereich des Flughafens liegende Mülldeponien ein erhöhtes Vogelschlagrisiko ausgehen.

Auch der Verband für biologische Flugsicherheit DAVVL e. V. hat darauf hingewiesen, dass es einer zeitnahen Lösung bedarf, um einen Unfall wie im August 2019 in Moskau zu verhindern. Unmittelbar außerhalb des Flugplatzgeländes kommt es an vielen Flugplätzen zur Genehmigung von Nassauskiesung oder ausgedehnten Gebieten mit großen Wasserflächen, die von Vögeln bevorzugt werden. Weder die Flugplatzbetreiber noch die Länder haben hier bislang eine rechtliche Möglichkeit, in den entsprechenden Genehmigungsverfahren tätig zu werden.

Der DAVVL e. V. wurde vor mehr als 50 Jahren vom damaligen Bundesverkehrsministerium ins Leben gerufen. Der DAVVL e. V. untersucht die Zusammenhänge von Vegetation und Vogelaufkommen im Umfeld von Verkehrsflughäfen und arbeitet Konzepte zur Vogelschlagverhütung und biologischen Flugsicherheit aus. Aufgrund der jahrzehntelangen wissenschaftlichen Untersuchung kann der DAVVL e. V. valide Einschätzungen zur Entwicklung von Wildtierschlag und den Gründen hierzu abgeben.

Aufgrund dieser Erkenntnisse können zum Beispiel folgende – nach anderen Rechtsgrundlagen bereits genehmigungsbedürftige – Maßnahmen künftig zusätzlich einer Zustimmung nach § 12a Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes bedürfen:

- wasserrechtliche Vorhaben, etwa ein vorübergehender Grundwasseraufschluss durch Nassauskiesungen mit anschließender Wiederverfüllung (Benutzungstatbestand nach § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes – WHG) oder eine dauerhafte Herstellung von Gewässern (Gewässerausbau nach den §§ 67 ff. WHG, etwa bei Nassauskiesungen ohne oder mit teilweiser Wiederverfüllung), naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen mit Wasserflächen oder Gewässerausweitungen bzw. aus eigenständigen Gründen, wie Badeseen, Freizeitparks oder Fischteiche;
- Vorhaben nach dem Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) bzw. dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung

von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) soweit diese Entsorgungsanlagen (z. B. Grünschnittverwertungsanlagen, Biogasanlagen, Recyclinganlagen usw.) mit offenen Rohstoffbunkern und eventuell als Ruheplatz dienenden Gebäudedächern, die für Vögel eine potentielle Nahrungsquelle bzw. einen Rückzugsraum darstellen können, zum Gegenstand haben.

Bei der Frage der Kontrolle der Risiken durch Wildtiere nach den Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 wird zunächst bei den Luftfahrzeugbetreibern und dem Flugplatzpersonal angesetzt (vgl. Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 139/2014, siehe hierzu auch weitere Informationen des DAVVL e. V. www.davvl.de/wildtierschlag/rechtliche-grundlagen) sowie gerade auch die Verantwortlichkeit von Flugplatzbetreibern geregelt. Denn in Anhang IV, für Flugplatzbetreiber gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 maßgeblich, wird bestimmt (ADR.OPS.B.020 Maßnahmen gegen Kollision mit Wildtieren): „Der Flugplatzbetreiber hat

a) das Risiko durch Wildtiere auf dem und in der Umgebung des Flugplatzes zu bewerten;

b) Mittel und Verfahren zur Minimierung des Risikos von Kollisionen zwischen Wildtieren und Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz einzurichten und

c) die entsprechende Behörde zu informieren, wenn eine Beurteilung der Situation in der Umgebung des Flugplatzes ergibt, dass eine Gefahr durch Wildtiere besteht.“

Damit wird die primäre Verantwortlichkeit für die Sicherheit der Luftfahrt und die Abwendung von Gefahren für den Flugbetrieb, die aus dem Betrieb eines Flugplatzes entstehen können, den dafür Verantwortlichen auferlegt. Erst, wo darüber hinaus noch Gefahren für den Flugbetrieb (vgl. § 12a Absatz 1 Satz 1, Absatz 4 LuftVG) bestehen, werden Maßnahmen nach diesen Vorschriften erforderlich sein.

Zu Absatz 1 (Zustimmungserfordernis; Versagung der Zustimmung)

§ 12a LuftVG schafft die gesetzliche Grundlage im nationalen Recht für die Vorgaben in Artikel 9 (Überwachung der Flugplatzumgebung) Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 für die nationalen Luftfahrtbehörden.

Nach Artikel 9 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Konsultationen durchgeführt werden hinsichtlich Tätigkeiten von Menschen und hinsichtlich der Flächennutzung z. B. Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildaufkommens mit negativen Auswirkungen auf den Flugbetrieb führen könnten.

Auch wenn sich Regelungen zum Umgang mit Vogelschlägen aus europäischen Rechtsgrundlagen ergeben (vgl. für die Betreiber von Flugplätzen etwa Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014; hinsichtlich „Konsultationen“ zur „Schaffung von Flächen, die zu einer Zunahme des Wildtieraufkommens mit negativen Auswirkungen auf den Flugbetrieb führen können“ gemäß Artikel 9 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 139/2014), werden die konkret in § 12a LuftVG vorgesehenen Regelungen nicht europarechtlich vorgegeben, sodass diese am Maßstab der Grundrechte des Grundgesetzes zu messen sind.

Bei den § 12a Absatz 1 und 4 LuftVG sowie den darauf beruhenden Maßnahmen handelt es sich um Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums der Eigentümer der betroffenen Flächen gemäß Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG. Das Erfordernis der Zustimmung der Luftfahrtbehörde gemäß § 12a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 3 LuftVG bzw. eine Beschränkung oder Untersagung gemäß § 12a Absatz 4 LuftVG beschränken die Nutzbarkeit der entsprechenden Flächen.

Diese Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums bedürfen einer gesetzlichen Grundlage, die nunmehr geschaffen werden soll. Diese genügt auch dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, ist also geeignet, erforderlich und angemessen, einem legitimen Zweck zu dienen. Auch der rechtsstaatliche Grundsatz des Vertrauensschutzes und der Gleichheitssatz des Artikels 3 Absatz 1 GG (vgl. hierzu BVerfGE 143, 246 Rn. 268) werden durch die Regelung gewahrt.

Die Regelungen sind angemessen, weil sie für die Betroffenen zumutbar sind. Das ist der Fall, wenn die schutzwürdigen Interessen der von § 12a des Luftverkehrsgesetzes Betroffenen (z. B. ein Grundeigentümer) sowie die Belange der Allgemeinheit (Sicherheit des Luftverkehrs) sowie ggf. der – ebenfalls grundrechtlich geschützten – Interessen weiterer Privater (z. B. Flugplatzbetreiber; Fluggesellschaften; Passagiere) in ein ausgewogenes Ver-

hältnis gebracht werden können. Mit § 19 Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes wird die (weitere) Möglichkeit geschaffen, durch Nutzungsbeschränkungen erlittene Vermögensnachteile angemessen in Geld zu entschädigen.

Sowohl die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und als auch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) haben das Flugplatzumfeld (Vicinity of Airport) über die Flughöhe der Luftfahrzeuge und die Trefferwahrscheinlichkeit ermittelt. Basierend auf der Wahrscheinlichkeit, dass über 95 % aller Treffer mit Wildtieren in einer Flughöhe unter 2 000 Fuß (ft, entspricht etwa 600 m) stattfinden, wurde das relevante Flugplatzumfeld bei 13 Kilometern (= sieben nautische Meilen, NM) festgelegt. Dieser Radius ist seit Jahrzehnten etabliert und findet sich im ICAO Doc 9137 Airport Services Manual Part 3 – Wildlife Hazard Management (Fifth Edition, 2020) und ADR.OPS.B.020 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in Verbindung mit der „Anleitung“ GM2 ADR.OPS.B.020.

Dieser Radius gilt auch für die Erstellung der Risikobewertung als auch für das „Wildlife Management“ der Flugplatzbetreiber und die sich aus den oben genannten Vorschriften ergebenden Aufsichtspflichten der Aufsichtsbehörden.

Zu Absatz 2 (Zustimmungsfiktion)

Aus Gründen des Bürokratierückbaus sowie zur Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sieht § 12a Absatz 2 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes eine Fiktionswirkung vor.

Zu Absatz 3 (Zustimmung bei Genehmigung unter Auflagen)

§ 12a Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes sieht die Möglichkeit vor,– als milderes Mittel gegenüber einer vollständigen Versagung der Zustimmung – die Zustimmung nur dann zu erteilen, wenn die andere Behörde die Genehmigung unter Auflagen zu erteilen.

Zu Absatz 4 (Untersagung durch die Luftfahrtbehörde)

Für genehmigungsfreie Landnutzungen, z. B. durch die Landwirtschaft, ist § 12a Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes zu beachten. § 12a Absatz 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes stellt durch die Anhörung der Landwirtschaftsbehörde sicher, dass die Interessen der Betroffenen eingebracht werden.

Zu Absatz 5 (Zuständigkeiten)

§ 12a Absatz 5 des Luftverkehrsgesetzes verweist auf die in § 39 Absatz 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelten Zuständigkeiten, um bei Landesgrenzen übergreifenden Sachverhalten klarzustellen, welche Behörde tätig werden muss.

Zu § 12b (Optische Beeinträchtigungen in der Umgebung von Flugplätzen)

Die neue Regelung hat zum Ziel, die Überwachung der Flugplatzumgebung sicherzustellen und somit unmittelbar den Schutz der Flugplätze zu gewährleisten. Damit werden die verbindlichen europäischen Vorgaben des Artikels 9 in Verbindung mit ADR.OPS.B.075 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 in das nationale Recht übernommen.

Der Schutz vor Blendwirkungen umfasst jegliche gefährliche, verwirrende oder irreführende Beleuchtungseinrichtungen oder hoch reflektierende Oberflächen, von denen eine Blendwirkung für den Luftverkehr ausgehen kann. Darunter können unter anderem auch die von Ihnen in Frage gestellten Gewächshäuser (bei Tag und Nacht) sowie Photovoltaikanlagen fallen. Ob diese im konkreten Fall eine solche Blendwirkung für den Luftverkehr hervorbringen, bedarf der jeweiligen Beurteilung vor Ort.

Zu Absatz 1

§ 12b des Luftverkehrsgesetzes schafft die gesetzliche Grundlage im nationalen Recht für Übernahme der Vorgaben in Artikel 9 (Überwachung der Flugplatzumgebung) Buchstabe c und d der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 für die nationalen Luftfahrtbehörden, und zwar neben der nach ADR OPS.B.075 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 (Schutz von Flugplätzen) bestehenden Überwachungspflicht des Flugplatzbetreibers auf dem Flugplatz und in dessen Umgebung.

Die neue Regelung in § 12b des Luftverkehrsgesetzes ist weniger eingriffsintensiv als die Vorschriften nach § 12a des Luftverkehrsgesetzes. Zwar werden die nach dieser Vorschrift „sinngemäß“ genehmigungspflichtigen bzw.

zu untersagenden Tätigkeiten in einem Umkreis von 4 Kilometern bzw. gemäß § 12b Absatz 1 Nummer 2 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 12 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 LuftVG in den Anflugsektoren sogar bis zu 15 Kilometer vom Flughafen erfasst. Allerdings dürfte es den Betroffenen leichter fallen, auf die „Verwendung von […] Beleuchtungseinrichtungen sowie hoch reflektierenden Oberflächen […]“ zu verzichten, als eine – die wirtschaftliche Nutzung des Grundstücks im Kern betreffende – Nutzungsbeschränkung auf der Grundlage von § 12a des Luftverkehrsgesetzes zu akzeptieren.

Zu Nummer 1

§ 12b Absatz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes betrifft die Verwendung von gefährlichen, verwirrenden und irreführenden Beleuchtungseinrichtungen (Artikel 9 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 139/2014).

Zu Nummer 2

§ 12b Absatz 1 Nummer 2 des Luftverkehrsgesetzes betrifft die Verwendung hoch reflektierender Oberflächen, von denen eine Blendwirkung ausgehen kann (Artikel 9 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 139/2014).

Zu Absatz 2

Regelung notwendig, da die Landwirtschaftsbehörde nicht für Photovoltaikanlagen zuständig ist. Mit dem Verweis auf die zuständige Landesbehörde sollen die verschiedenen Fallkonstellationen (z. B. Gewächshaus oder Photovoltaikanlagen) besser abgedeckt werden. Unter anderem kann es sich bei Solaranlagen oder Gewächshäusern um gefährliche, verwirrende und irreführende Beleuchtungseinrichtungen oder hoch reflektierende Oberflächen handeln, von denen eine Blendwirkung für den Luftverkehr ausgehen kann.

Zu Nummer 4 (§ 15 Absatz 1 und 3 LuftVG)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)

Die Änderung in Absatz 1 Satz 1 ist eine redaktionelle Anpassung, die durch die Einfügung der §§ 12a und 12b LuftVG notwendig wird. Diese sollen von der Erstreckung der Regelungen über Baubeschränkungen auf weitere Luftfahrthindernisse in Satz 1 nicht umfasst sein.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Die Errichtung von Hindernissen unterliegt grundsätzlich einem Genehmigungsverfahren (z. B. Baugenehmigung, „Trägerverfahren“). Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn die zuständige Landesluftfahrtbehörde zustimmt; §§ 12 bis 15 LuftVG. Die Zustimmung kann von Auflagen zur Hinderniskennzeichnung abhängig gemacht werden, § 12 Absatz 4 LuftVG.

Bei nachträglichen Änderungen an der Hinderniskennzeichnung, also der Auflage, fehlt ein Trägerverfahren, das die Beteiligung der Landesluftfahrtbehörde auslösen könnte.

Um diese Regelungslücke zu schließen und eine bundeseinheitliche Vorgehensweise sicherzustellen, wird § 15 LuftVG um die Möglichkeit eines eigenständigen Prüfverfahrens für die Änderung der Hinderniskennzeichnung ergänzt, indem in einem neuen Absatz 3 auf die Erforderlichkeit der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde in Absatz 2 Satz 3 verwiesen wird.

Zu Nummer 5 (§ 19 LuftVG - Entschädigung)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 - Entschädigungsanspruch)

Entstehen durch Maßnahmen dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten auf Grund der Vorschriften der §§ 12, 14 bis 17 und 18a des Luftverkehrsgesetzes Vermögensnachteile, so ist nach § 19 Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes hierfür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Diese Regelung muss z. B. auch für entzogene Nutzungen auf Grund von Entscheidungen der Luftfahrtbehörde nach den neuen Vorschriften in den §§ 12a und 12b des Luftverkehrsgesetzes gelten.

Zu Buchstabe b (Absatz 5 – Entschädigungsverpflichteter)

Nach § 19 Absatz 5 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes ist die Entschädigung in den Fällen der §§ 12 und 17 von dem Flugplatzunternehmer zu zahlen. Dies gilt nunmehr auch für die Fälle der §§ 12a und 12b LuftVG.

Die Änderung in § 19 Absatz 5 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes stellt eine Folgeänderung dar, die durch das Einfügen der neuen Vorschriften in §§ 12a und 12b des Luftverkehrsgesetzes erforderlich geworden ist.

Zu Nummer 6 (§ 19d – Menschen mit behinderungen; Barrierefreiheit)

Umsetzung der Handlungsempfehlung des Forschunsvorhabens „ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich der Mobilität“.

Zu Nummer 7 (§ 25 – Flugplatzzwang für Start und Landung)

Zu Buchstabe a (§ 25 Absatz 1 – Ausnahmen vom Genehmigungserfordernis)

Die neue Vorschrift nimmt bestimmte Tätigkeiten von dem Genehmigungserfordernis nach Satz 3 aus. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a bis h der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1), sogenannte SERA-Verordnung, sieht Ausnahmen für den besonderen Flugbetrieb vor. Danach können die zuständigen Behörden Ausnahmen von den spezifischen Anforderungen der SERA-Verordnung für diese Stellen für die folgenden Tätigkeiten von öffentlichem Interesse und für die zur sicheren Durchführung der Tätigkeiten notwendige Ausbildung gewähren.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 25 Absatz 2 Satz 2)

In § 25 Absatz 2 Satz 2 LuftVG wird die Angabe „Halter“ ersetzt. Es handelt sich um eine klarstellende Anpassung, die für mehr Rechtssicherheit sorgt.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 25 Absatz 2 Satz 4 (neu) – Erlaubnisfreiheit für Flugmodelle und unbemannte luftfahrzeugsysteme)

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird eine gesetzliche Klarstellung vorgenommen, dass § 25 LuftVG auch auf den Betrieb von Flugmodellen keine Anwendung findet. Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits mit Urteil vom 10. Mai 1985 (BVerwG Az. 4 C 36.82, NVwZ 1986, 470) entschieden, dass § 25 LuftVG in der damaligen Fassung auf Flugmodelle nicht anwendbar ist. Diese Rechtsprechung beruhte auf der systematischen Auslegung des Luftverkehrsgesetzes und stellte klar, dass Flugmodelle nicht dem Anwendungsbereich der Vorschrift unterfallen. Die bloße Existenz dieser höchstrichterlichen Entscheidung genügt jedoch nicht, um eine für alle Normadressaten hinreichend klare und verständliche Rechtslage zu gewährleisten. Der Gesetzgeber verfolgt daher das Ziel, die bereits höchstrichterlich anerkannte Rechtslage unmittelbar im Gesetz nachvollziehbar abzubilden.

Hinzu kommt, dass die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vor den heute geltenden unionsrechtlichen Regelungen, insbesondere den Durchführungsverordnungen (EU) 2019/947 und (EU) 2019/945, erging. Das Luftrecht hat sich grundlegend weiterentwickelt. Vor diesem Hintergrund ist es angezeigt, diese Entwicklungen im Luftrecht abzubilden.

Die Ergänzung des § 25 Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes um einen neuen Satz 4 im Hinblick auf unbemannte Luftfahrzeugsysteme dient im Übrigen der Anpassung an europarechtliche Vorgaben. Unbemannte Fluggeräte sind vom Flugplatzzwang auszunehmen, sofern sie in der Betriebskategorie „offen“ oder „speziell“ im Sinne der 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) betrieben werden. Eine Genehmigungspflicht bei Außenstarts und -landungen von unbemannten Luftfahrtsystemen in den genannten Kategorien würde dem EU-Recht im Bereich der unbemannten Luftfahrt zuwiderlaufen. Das nach § 25 Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes vorgesehene Erfordernis einer Zustimmung von Grundstückseigentümern oder sonst Berechtigten (z. B. Mietern und Pächtern) bleibt erhalten; Berechtigte können ihre Zustimmung für Starts und Landungen auf ihrem Grundstück verweigern.

Zu Nummer 8 (§ 26a Absatz 4 LuftVG)

§ 26a Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes wurde durch das Erste Gesetz zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I S. 298) eingefügt. Die Verfügungen nach Absatz 1 wurden auf dieser Grundlage

auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (nunmehr: Bundesministerium für Verkehr) veröffentlicht und zusätzlich als „Notice to Airmen (NOTAM)“ in englischer Sprache bekannt gemacht.

Mit der Änderung des § 26a Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes wird die Verwendung einer ressourcenschonenderen Alternative zur bisherigen gesetzlich festgeschriebenen Veröffentlichungsform der „Notice to Air Missions“ (NOTAM) eröffnet.

Nach Anhang 15 (Aeronautical Information) zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 412), präzisiert in ICAO Doc 10066, „Aeronautical Information Management, Procedures for Air Navigation Services“, Ziffer 6.1.4.5 und Ziffer 6.1.3 des ICAO Doc 8126 (Aeronautical Information Services Manual), soll die Geltungsdauer einer NOTAM drei Monate nicht überschreiten.

Bei langanhaltenden kriegerischen Auseinandersetzungen wäre statt einer Veröffentlichung des Flugverbots als NOTAM die Veröffentlichung eines Flugverbots im „Aeronautical Information Circular (AIC)“ die beste Variante. AICs sind – wie NOTAM – Bestandteil des sogenannten „Integrated Information Package“ und müssen von allen Luftraumnutzern im Rahmen der Flugvorbereitung zur Kenntnis genommen werden (Flugberatungsdienst der Flugsicherung). Die AICs haben den Vorteil, dass sie keiner Gültigkeitsbeschränkung unterliegen und für einen längeren Zeitraum veröffentlicht werden können. Die Änderung/Aufhebung von AICs ist jeden Monat zu einem festgelegten Termin möglich. Die Veröffentlichung im „AIC-Format“ wird auch von anderen Vertragsstaaten der ICAO (derzeit Kanada, Frankreich) in vergleichbaren Fällen praktiziert. Das Veröffentlichungsmedium NOTAM soll in eiligen Fällen auch zukünftig verwendet werden.

Durch Nutzung des AIC wird die Flugvorbereitung für rein innerdeutsche Flüge entlastet, da NOTAM mit Flugverboten darin grundsätzlich nicht mehr zur Kenntnis gegeben werden.

Parallel zur Veröffentlichung eines Flugverbotes als „NOTAM“ oder als „AIC“ erfolgt auch künftig die Veröffentlichung des Flugverbotes als Allgemeinverfügung im Sinne von § 35 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr. Eine detailliertere Festlegung des Veröffentlichungsmediums im Gesetz ist nicht erforderlich.

Zu Nummer 9 (§ 64 LuftVG)

Mit dem Gesetz zur Einführung und Verwendung einer Identifikationsnummer in der öffentlichen Verwaltung (Identifikationsnummerngesetz – IDNrG) vom 28. März 2021 (BGBl. I S. 591; 2023 I Nr. 230), das zuletzt durch Artikel 8f des Gesetzes vom 19. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 245) geändert worden ist, hat der Bundesgesetzgeber ein zusätzliches Ordnungsmerkmal für Register vorgegeben und in Nummer 48 der Anlage zu § 1 des Identifikationsnummerngesetzes die Luftfahrzeugrolle nach § 64 Absatz 1 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes als Bezugsregister genannt. Der Änderungsbefehl in § 64 Absatz 3 Nummer 5 Buchstabe a des Luftverkehrsgesetzes setzt die Vorgaben eines Datenabrufersuchen gemäß § 6 Absatz 3 Nummer 2 des Identifikationsnummerngesetzes um. Diese Änderung dient dem Ziel der Registermodernisierung und zielt darauf ab, die verwaltungsverfahren im Luftfahrt-Bundesamt noch weiter zu digitalisieren.

Zu Nummer 10 (§ 66a LuftVG)

Zu Buchstabe a (§ 66a Absatz 1 Satz 1)

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen, vgl. Artikel 1 Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/525 der Kommission vom 1. April 2022 zur Berichtigung bestimmter Sprachfassungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 105 vom 4.4.2022, S. 3). Danach hat der Artikel 14 Absatz 5 Buchstabe a Ziffer i der 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) folgende Fassung erhalten: „ein Luftfahrzeug mit einer MTOM von 250 g oder mehr, oder ein Luftfahrzeug, das bei einem Aufprall auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen kann“. Zur besseren sprachlichen Verständlichkeit und Lesbarkeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Verständlichkeit erfolgt eine Aufteilung in zwei Nummern.

Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden als redaktionelle Folgeänderungen zu den Nummern 3 und 4; eine inhaltliche Änderung des § 66a Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes ist damit nicht verbunden.

Zu Buchstabe b (§ 66a Absatz 9 LuftVG)

Die Änderung in § 66a Absatz 9 des Luftverkehrsgesetzes dient der Anpassung datenschutzrechtlicher Vorgaben.

Zu Satz 1

In Satz 1 wird die bisherige Höchstspeicherfrist von fünf Jahren gestrichen. Die Regelung wird durch den neuen Satz 2 ersetzt.

Zu Satz 2

Das Luftfahrt-Bundesamt legt im Benehmen mit der oder dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und Informationsfreiheit die konkreten Speicher- und Löschfristen sowie die Verfahren zu deren regelmäßiger Überprüfung fest. Nach der bisherigen Regelung in Satz 1 mussten die in § 66a Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes genannten Daten spätestens nach fünf Jahren gelöscht werden, auch wenn die Registrierung weiterhin aktiv ist. Eine derartige Höchstspeicherfrist ist vorliegend nicht zweckdienlich, da die Betreiberdaten langfristig für die Aufgabenerfüllung notwendig sind. Die Änderung knüpft nun an den Status der Betreibereigenschaft an. Die im Register gespeicherten Daten sind erst dann unverzüglich zu löschen, sobald feststeht, dass diese zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Eine Löschung der Daten ist insbesondere dann zu veranlassen, wenn für mehr als drei Monate die Betreibereigenschaft nicht mehr besteht. Die Notwendigkeit eines Systems zur genauen Registrierung von Betreibern von unbemanntem Fluggerät findet seine Grundlage in Artikel 14 der 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).

Die Gesetzesbegründung zur Einführung der Löschungsregeln des § 66a Absatz 9 des Luftverkehrsgesetzes führt aus, dass zum damaligen Zeitpunkt noch keine Erfahrungen darüber vorlagen, wie lange die nach § 66a des Luftverkehrsgesetzes registrierten Betreiber die unbemannten Fluggeräte tatsächlich betreiben oder die nach § 66b des Luftverkehrsgesetzes registrierten zulassungspflichtigen unbemannten Fluggeräte betrieben werden, weshalb eine Speicherfrist von zunächst fünf Jahren als angemessen erschien und eine darüberhinausgehende Speicherung nur zulässig ist, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes nach § 66a Absatz 1 Satz 2 beziehungsweise § 66b Absatz 1 Satz 2 erforderlich ist (BT-Drs. 19/28179, S. 50). Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass die überwiegende Zahl der Betreiber ihre unbemannten Fluggeräte auf unbestimmte Zeit betreibt, weshalb die Anpassung der Löschungsregeln auch im Sinne besserer Rechtsetzung, Verfahrensvereinfachung und Bürokratierückbau geboten ist. Auch nach der nun erfolgenden Anpassung der Löschungsregelung ist eine Löschung des Eintrags auf Antrag des Betreibers jederzeit möglich, wenn die Voraussetzungen des Eintrags nicht mehr vorliegen (z. B. kein Betrieb eines unbemannten Fluggerätes mehr). Die im Register gespeicherten Daten sind unverzüglich zu löschen, sobald feststeht, dass diese zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind.

Ohne die Änderung müssten Daten von insgesamt ca. 200 000 Betreibern von unbemanntem Fluggerät ab dem 31. Dezember 2025 sukzessive gelöscht werden und sich im Anschluss diese ca. 200 000 UAS-Betreiber im Jahr 2026 erneut kostenpflichtig registrieren. Damit würde eine erhebliche bürokratische Belastung sowohl seitens des Luftfahrt-Bundesamtes als auch der Betreiber und Verbände entstehen, die es daher zu vermeiden gilt. Durch die gesetzliche Änderung entfällt für die Normadressaten Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft eine im Rahmen der erneuten Registrierung beim Luftfahrt-Bundesamt zu leistende Gebührenpflicht in Höhe von etwa 3,64 Mio. Euro jährlich.

Ein vollständiges und aktuelles Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten ist für eine zweifelsfreie Identifikation und Zuordnung zu den Betreibern mittels der im Register hinterlegten Daten zwingend erforderlich. Dies spiegelt sich auch in der in § 66a Absatz 3 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes normierten Pflicht der registrierten Betreiber wider, ihre Angaben auf dem aktuellen Stand zu halten, und dient einer effektiven Verfolgung von Straftaten und Gefahrenabwehr, was vor dem Hintergrund der geänderten geopolitischen Lage immer bedeutender wird.

Zu Satz 3

In Satz 3 werden als redaktionelle Folgeänderung zu den Änderungen in Satz 1 bzw. die Einfügung des neuen Satzes 2 die Verweise auf diese Vorschriften angepasst.

Zu Artikel 15 (Weitere Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 6 und Absatz 7 LuftVG)

Die bestehenden Regelungen für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr sind aufgrund fortschreitender Anpassungen in den letzten Jahrzehnten sowie zwischenzeitlicher Anforderungen durch das EU-Recht einer starken Zersplitterung unterworfen.

Im Zuge der anstehenden Digitalisierung der Fluggenehmigungsverfahren im Luftfahrt-Bundesamt werden die Regelungen zum gewerblichen Gelegenheitsverkehr neu ausgerichtet. Die Änderungen in § 2 Absatz 6 und sowie in § 22 LuftVG stellen einen systematischen Regimewechsel weg von Antrags- und Genehmigungsverfahren und hin zu einem übergreifenden Anzeigeverfahren für alle Luftfahrtunternehmen dar, die im gewerblichen Gelegenheitsverkehr von/nach Deutschland ein- und ausfliegen. Die Anzeige wird in § 22 Absatz 1 LuftVG-E geregelt. Die Änderungen des § 2 Absatz 6 und 7 LuftVG verweisen auf diese gesetzlichen Regelungen. Um die notwendigen digitalen Systeme zu schaffen und den Betroffenen ausreichend Vorlaufzeit für das neue Verfahren zu gewähren ist ein Inkrafttreten dieser Änderungen zum 1. Mai 2028 vorgesehen.

Durch die Neuausrichtung wird nicht nur dem EU-rechtlichen Diskriminierungsverbot Rechnung getragen, sondern werden auch Entlastungen und Effizienzvorteile bei den Unternehmen und dem Luftfahrt-Bundesamt erzielt.

Den besonderen Anforderungen des gewerblichen Geschäftsflugverkehrs (Business Aviation), des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Brandbekämpfung, des Such- und Rettungsdienstes sowie medizinischer Flüge nach einem Höchstmaß an Flexibilität und Kurzfristigkeit wird Rechnung getragen, indem deutsche und in der Europäischen Union ansässige Unternehmen vom Anzeigeverfahren freigestellt werden.

Trotz des Regimewechsels muss die Festsetzung von Bedingungen, Auflagen und Befristungen sowie die Untersagung von Beförderungen weiterhin möglich sein. Die detaillierten Untersagungsgründe finden sich in den §§ 92a und 96a LuftVZO-E, die mit der begleitenden Verordnungsänderung angepasst werden.

Zu Nummer 2 (§ 22 LuftVG – neu)

Die bestehenden Regelungen für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr sind aufgrund fortschreitender Anpassungen in den letzten Jahrzehnten sowie zwischenzeitlicher Anforderungen durch das EU-Recht einer starken Zersplitterung unterworfen.

Im Zuge der anstehenden Digitalisierung der Fluggenehmigungsverfahren im Luftfahrt-Bundesamt werden die Regelungen zum gewerblichen Gelegenheitsverkehr neu ausgerichtet. Die Änderungen in § 2 Absatz 6 und 7 sowie in § 22 LuftVG stellen einen systematischen Regimewechsel weg von Antrags- und Genehmigungsverfahren und hin zu einem übergreifenden „Anzeigeverfahren“ für alle Luftfahrtunternehmen dar, die im gewerblichen Gelegenheitsverkehr von/nach Deutschland ein- und ausfliegen. Die Anzeige wird in § 22 Absatz 1 LuftVG-E geregelt. Die Änderungen des § 2 Absatz 6 und 7 LuftVG verweisen auf diese gesetzliche Regelung. Um die notwendigen digitalen Systeme zu schaffen und den Betroffenen ausreichend Vorlaufzeit für das neue Verfahren zu gewähren, ist ein Inkrafttreten dieser Änderungen zum 1. Mai 2028 vorgesehen.

Durch die Neuausrichtung wird nicht nur dem EU-rechtlichen Diskriminierungsverbot Rechnung getragen, sondern werden auch Entlastungen und Effizienzvorteile bei den Unternehmen und dem Luftfahrt-Bundesamt erzielt.

Den besonderen Anforderungen des gewerblichen Geschäftsflugverkehrs (Business Aviation) sowie gewerblicher Flüge des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Brandbekämpfung, des Such- und Rettungsdienstes (Search- and Rescue, SAR-Dienst) nach einem Höchstmaß an Flexibilität und Kurzfristigkeit wird Rechnung getragen, indem deutsche und in der Europäischen Union ansässige Unternehmen vom Anzeigeverfahren freigestellt werden. Dies gilt auch für den gewerblichen medizinischen Gelegenheitsverkehr, wozu gewerbliche Flüge zur medizinischen Notfallrettung und -versorgung („Luftrettung“), aber auch sogenannte „Sekundärtransporte“ bzw. Verlegungen von Patientinnen und Patienten sowie Krankentransporte und sonstige Unterstützungsleistungen (wie Transporte von Organen, Blut, Blutprodukten, Arzneimitteln, Organentnahmeteams etc.) zählen können sowie Flüge zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft.

Trotz des Regimewechsels muss die Festsetzung von Bedingungen, Auflagen und Befristungen sowie die Untersagung von Beförderungen weiterhin möglich sein. Die detaillierten Untersagungsgründe finden sich in den §§ 92a und 96a LuftVZO-E, die mit der begleitenden Verordnungsänderung angepasst werden.

Die Umstellung auf ein Anzeigeverfahren für den gewerblichen Gelegenheitsflugverkehr macht es zudem erforderlich, dass diese Entscheidungen sofort vollziehbar sind. Auf Grund der kurzen Frist des § 95 Absatz 2 LuftVZO ist der Zeitraum zwischen einer möglichen Untersagung und dem geplanten Flug sehr kurz. Hätten Widerspruch und Anfechtungsklage aufschiebende Wirkung, könnte ein Flug trotz Untersagung durchgeführt und die in den §§ 92a und 96a LuftVZO-E genannten Rechtsgüter irreversibel geschädigt werden. Eine Untersagung würde regelmäßig ins Leere gehen. Deshalb wird in § 22 Absatz 2 LuftVG-E die sofortige Vollziehbarkeit geregelt.

Zu Artikel 16 (Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt)

Zu Nummern 1 und 3

Die Änderungen in den Nummern 1 und 3 dienen der redaktionellen Anpassung der Bezeichnung des Bundesministeriums infolge der Umbenennung des Ressorts.

Zu Nummer 2

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Änderungsbefehl bereitet die Einfügung einer neuen Nummer 21 vor. Eine inhaltliche Änderung erfolgt nicht.

Zu Doppelbuchstabe cc

Mit Erlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 10. November 2017 wurde dem Luftfahrt-Bundesamt die Aufgabe der flugbetrieblichen Bewertung der jeweiligen konkreten Gefährdungslagen im Rahmen des § 26a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes übertragen. Die innerbehördliche Zuweisung der Aufgabe an ein neues Sachgebiet im Luftfahrt-Bundesamt folgte am 4. Mai 2018. Seit dem Abschuss des Luftfahrzeugs der Malaysian Airlines (Flugnummer MH17) über der Ukraine am 17. Juli 2014 unterstützt das LBA das Bundesministerium für Verkehr durch die Erstellung flugbetrieblicher Bedrohungs- und Risikoanalysen im Bereich des zivilen Luftverkehrs bei Nutzung des Luftraums außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland. Die Ergänzung dieser Aufgabe in den gesetzlichen Aufgabenkatalog des Luftfahrt-Bundesamtes führt zu mehr Transparenz in der behördlichen Aufgabenwahrnehmung.

Mit Erlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 10. November 2017 wurde dem Luftfahrt-Bundesamt die Aufgabe der flugbetrieblichen Bewertung der jeweiligen konkreten Gefährdungslagen im Rahmen des § 26a Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes übertragen. Die innerbehördliche Zuweisung der Aufgabe an ein neues Sachgebiet im Luftfahrt-Bundesamt folgte am 4. Mai 2018. Seit dem Abschuss des Luftfahrzeugs der Malaysian Airlines (Flugnummer MH17) über der Ukraine am 17. Juli 2014 unterstützt das LBA das Bundesministerium für Verkehr durch die Erstellung flugbetrieblicher Bedrohungs- und Risikoanalysen im Bereich des zivilen Luftverkehrs bei Nutzung des Luftraums außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland. Die Ergänzung dieser Aufgabe in den gesetzlichen Aufgabenkatalog des Luftfahrt-Bundesamtes führt zu mehr Transparenz in der behördlichen Aufgabenwahrnehmung.

Zu Artikel 18 (Inkrafttreten)

Artikel 18 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Inkrafttreten mit dem Tag nach der Verkündung in Absatz 1 ist insbesondere notwendig, um die Regelungen zur Bürokratieentlastung möglichst zeitnah einführen zu können und die Löschfrist für das für das Register über Betreiber von unbemannten Fluggeräten rechtzeitig anzupassen (§ 66a Absatz 9 des Luftverkehrsgesetzes). Im Interesse aller Beteiligten soll eine möglichst zeitnahe Umsetzung ermöglicht werden, sodass das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung vorgesehen ist.

Artikel 10 soll zum periodischen Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 in Kraft treten (Absatz 3).

Das Inkrafttreten von Artikel 11 und Artikel 12 soll aus organisatorischen Gründen zum 1. Januar 2027 erfolgen, um den Behörden die praktische Umsetzung des Übergangs zu ermöglichen.

Um die notwendigen digitalen Systeme zu schaffen und den Betroffenen ausreichend Vorlaufzeit für das neue Verfahren zu gewähren, ist in Absatz 3 ein Inkrafttreten der Änderungen in Artikel 15 zum 1. Mai 2028 vorgesehen.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (NKR-Nr. 8036, BMV)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf vom 9. Juli 2026 mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	
Jährlicher Zeitaufwand *(Entlastung)*:	rund -30 000 Stunden (rund -750 000 Euro)
davon durch EU-Vorgaben *(Entlastung)*	rund -30 000 Stunden (rund -750 000 Euro)
Jährliche Sachkosten *(Entlastung)*:	geringfügige Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand *(Entlastung)*:	rund -18,9 Mio. Euro
davon aus Bürokratiekosten:	*rund-18,9 Mio. Euro*
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand *(Entlastung)*:	rund -210 000 Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	geringfügige Auswirkungen
„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 19,9 Mio. Euro dar.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen wie folgt dargestellt: Staatliches Handeln im Verkehrsbereich soll „effizienter, bürgernäher und agiler" gestaltet werden.
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
Regelungsfolgen Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.	

II Regelungsvorhaben

Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben und der darauf basierenden „Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich“ beabsichtigt das Ressort den Rückbau bürokratischer Lasten im Verkehrsbereich durch die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, den Rückbau nationaler Sonderregelungen (sog. Gold-Plating) und die Abschaffung unnötig gewordener Vorgaben. Dies soll insbesondere realisiert werden durch

- die Anpassung einer Löschfrist für Daten von registrierten Betreibern unbemannter Flugobjekte,
- die Konkretisierung der Halterpflichten bei Überlassung eines Fahrzeugs.

III Bewertung

Die Neuregelung adressiert verschiedene Gesetze und Verordnungen über alle Verkehrsträger hinweg. Das Ressort hat die daraus resultierenden Entlastungen nachvollziehbar und methodengerecht dargestellt.

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Zusammenfassend ergibt sich aus der Neuregelung für die Bürgerinnen und Bürger eine jährliche Entlastung von rund 30 000 Stunden (rund 750 000 Euro)*. Diese Entlastung resultiert fast vollständig aus der Anpassung einer Löschfrist im Register für Betreiber unbemannter Fluggeräte. Durch die Anpassung entfällt für rund 110 000 Fälle jährlich eine neuerliche Registrierung mit einem zeitlichen Aufwand von 15 Minuten.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich insgesamt eine jährliche Entlastung von rund 18,9 Mio. Euro. Die Entlastung resultiert im Wesentlichen aus folgenden Vorgaben:

- Konkretisierung der Halterpflicht bei der Überlassung von Fahrzeugen

Durch die Vorgabe wird klargestellt, dass Halter bei Überlassen eines Kraftfahrzeugs, bspw. von Firmenwagen oder aus einem Fuhrpark, den Führerschein von der das Fahrzeug verwendenden Person nur vor erstmaliger Überlassung und bei konkretem Anlass durch Einsichtnahme zu prüfen haben. Bei rund 2,8 Mio. angenommenen Fällen jährlich und Kosten je Fall von 6,43 Euro führt dies zu einer jährlichen Entlastung von rund 18,3 Mio. Euro.

- Anpassung der Löschfrist im Register für Betreiber unbemannter Fluggeräte

Spiegelbildlich zu den Entlastungen bei Bürgerinnen und Bürgern kommt es auch in der Wirtschaft zu einer Entlastung, da eine erneute Registrierung für Betreiber unbemannter Fluggeräte entfällt. Das Ressort geht nachvollziehbar davon aus, dass bei rund 30 000 Fällen pro Jahr eine Ersparnis von 15,63 Euro je Fall entsteht. Hieraus resultiert insgesamt eine jährliche Entlastung von rund 440 000 Euro.

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

- Weitere Vorgaben

Durch weitere Vorgaben, u. a. die Anpassung der Nachweispflicht über die Anschaffung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen, kommt es zu weiteren geringfügigen Entlastungen.

Verwaltung

Bund

jährlich rund -210 000 Euro.

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

Länder

jährlich geringfügige Auswirkungen

Den Ländern entsteht geringfügiger jährlicher Erfüllungsaufwand durch die Beteiligung der Landesluftfahrtbehörden an Genehmigungsverfahren.

Lutz Goebel	Gudrun Grieser
Vorsitzender	Berichterstatterin für das Bundesministerium für Verkehr

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

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

1. Zu Artikel 1 (§ 305a Nummer 1 BGB)

   Artikel 1 ist zu streichen.

   Folgeänderung:

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

   Begründung:

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

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

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

   Dies betrifft insbesondere:

   a) die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und verbraucherschützender Regelungen,

   b) die Kontrolle von Tarifbestimmungen im Hinblick auf das AGB-Recht,

   c) die Überwachung von durch allgemeine Vorschriften vorgegebenen Höchsttarifen sowie

   d) die Sicherstellung eines wirksamen Verwaltungsvollzugs.

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

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

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

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

Begründung:

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

Die jährliche Berichtspflicht für alle Länder verursacht erheblichen Aufwand in den Landesverwaltungen (Erhebung, Aufbereitung, Abstimmung, Übermittlung). Durch die Anpassung auf den Fünfjahresrhythmus lässt sich der Verwaltungsaufwand deutlich reduzieren, ohne dass die Qualität der Berichterstattung beeinträchtigt wird.

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

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

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

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

bb) Satz 2 ist wie folgt zu ändern:

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

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

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

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

‚Artikel 17a

Änderung der Elektro-Kleinstfahrzeuge-Verordnung

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

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

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

Artikel 17b

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

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

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

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

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

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

4. Zu Artikel 3 allgemein

a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich das Ziel von Bund und Ländern, die Kraftfahrzeugzulassung im Rahmen der Staatsmodernisierung weiter zu digitalisieren und den Bürgerinnen und Bürgern sowie der

Wirtschaft nutzerfreundliche, medienbruchfreie und vereinheitlichte Verwaltungsleistungen anzubieten.

b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die im Zusammenhang mit der vorgesehenen Bündelung der internetbasierten Kraftfahrzeugzulassung (i-Kfz Stufe 5) vorgetragenen verfassungsrechtlichen Bedenken zu prüfen und im Dialog mit den Ländern die im Rahmen der Klausurwoche erörterte Alternativlösung, nach der der Bund den Zulassungsbehörden ein zentrales Fachverfahren bereitstellt, die Bearbeitung der Zulassungsvorgänge jedoch weiterhin durch die örtlich zuständigen Zulassungsbehörden erfolgt, zu prüfen und hinsichtlich ihrer rechtlichen, organisatorischen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu bewerten.

c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der weiteren Umsetzung der Digitalisierung der Kraftfahrzeugzulassung die Länder und kommunalen Zulassungsbehörden frühzeitig und umfassend zu beteiligen sowie Auswirkungen auf die kommunalen Verwaltungsstrukturen und die bereits getätigten Investitionen angemessen zu berücksichtigen.

Begründung:

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

Die Artikel 30, 83 des Grundgesetzes normieren als Grundregel, dass die Länder auch Bundesgesetze eigenverantwortlich als eigene Angelegenheit ausführen, soweit nicht das Grundgesetz ausnahmsweise etwas anderes bestimmt oder zulässt. Die Begründung einer Verwaltungskompetenz des Bundes bedarf daher stets eines besonderen grundgesetzlichen Kompetenztitels. Darüber hinaus folgt aus dem Grundsatz der eigenverantwortlichen Aufgabenwahrnehmung, dass die Verwaltungsbereiche von Bund und Ländern grundsätzlich getrennt sind und keine gemeinsame oder organisatorisch verschränkte Aufgabenwahrnehmung stattfinden darf, sofern dies vom Grundgesetz nicht ausdrücklich vorgesehen wird (Verbot der Mischverwaltung). Für den Bereich der Kfz-Zulassung lässt sich eine Verwaltungskompetenz des Bundes auf keinen der besonderen Kompetenztitel der Artikel 87a bis 91 des Grundgesetzes stützen. Grundsätzlich in Betracht käme insbesondere eine fakultative Bundeskompetenz nach Artikel 87 Absatz 3 des Grundgesetzes. Maßstab für die verfassungsrechtliche Bewertung ist somit Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes, d. h., die Aufgabe müsste durch das KBA „ohne eigenen Verwaltungsunterbau und ohne Inanspruchnahme von Länderbehörden“ erledigt werden können. Das ist vorliegend jedoch nicht der Fall: Insbesondere die ausschließlich auf vollautomatisiert verbeschiedene digitale Antragsverfahren begrenzte Zentralisierung ist Beleg dafür, dass es sich bei den fraglichen Aufgaben – jedenfalls im Status quo – um keine Aufgaben handelt, die ohne Verwaltungsunterbau wahrgenommen werden können. Die analoge Antragsbearbeitung komplexer bzw. digital nicht auszuführender sowie die Abwicklung fehlerhafter digitaler Vorgänge verbleiben als „Rückfallebene“ in den Zulassungsbehörden, wonach die Landesbehörden weiterhin mittelbar in Anspruch genommen werden. Es lässt sich insoweit auch nicht argumentieren, dass – jedenfalls in Phase eins – nur die „internetbasierte Kfz-Zulassung“ zentralisiert werde, denn die Digitalisierung/digitale Verfahrensführung ist keine eigenständige Sachaufgabe: Sachaufgabe ist die Kfz-Zulassung als solche (analog wie digital). Eine nur teilweise Hochzonung von Aufgaben, die unter Belassung von Ausfall- oder Restzuständigkeiten vor Ort erfolgt, läuft dem Grundsatz der Vollständigkeit der Aufgabenübertragung („ganz oder gar nicht“) zuwider und ist auszuschließen. Ein isoliertes Herauslösen digital abwickelbarer Aufgabenteile/Verfahren steht nicht in Einklang mit Artikel 87 Absatz 3 des Grundgesetzes.

5. Zu Artikel 3 allgemein

a) Der Bundesrat begrüßt Maßnahmen zum Bürokratierückbau auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts, die Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen, aber auch die kommunale Verwaltung entlasten. Über

die im Gesetzentwurf sowie die darauf aufbauende Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (vgl. BR-Drucksache 478/26) vorgesehenen Änderungen hinaus erkennt der Bundesrat für den Bereich des Straßenverkehrs weitere Bürokratierückbau-Potenziale.

b) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auf, die Richtlinie (EU) 2024/2841 zügig umzusetzen und dabei insbesondere von der Möglichkeit zur Einführung eines digitalen Nachweises für die Sonderparkberechtigung von Menschen mit Behinderungen Gebrauch zu machen, um die Betroffenen von der Pflicht zum Auslegen analoger Nachweise zu befreien und die Kommunen beim zeitgemäßen, ressourcenschonenden Einsatz digitaler Parkraumbewirtschaftung zu unterstützen.

c) Der Bundesrat begrüßt die sich auf europäischer Ebene abzeichnende Ausnahme von der grundsätzlichen Pflicht zur Annahme von Bargeld an unbemannten Verkaufsstellen. Er bittet die Bundesregierung, sich im weiteren Rechtsetzungsverfahren zum Vorschlag für eine „Verordnung über Euro-Banknoten und Euro-Münzen als gesetzliches Zahlungsmittel“ [COM(2023) 364 final] für den Erhalt dieser sowohl im Verhandlungsmandat des Rates als auch in der Position des Europäischen Parlaments vorgesehenen Ausnahme einzusetzen.

Begründung:

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

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

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

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

Begründung:

Das Ziel, Barrierefreiheit im ÖPNV im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu erreichen, zumal diese allen

Nutzerinnen und Nutzern zugutekommt, wird ausdrücklich unterstützt. Im gewachsenen städtischen Straßenraum können im Einzelfall über topografische, technische oder rechtliche Gründe hinaus Ausnahmen im Detail erforderlich werden. Insofern ist die Aufzählung nicht abschließend zu formulieren, um keine überbordenden zusätzlichen Dokumentations- und Nachweispflichten zu erzeugen.

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

Artikel 4 Nummer 5 Buchstabe b ist zu streichen.

Begründung:

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

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

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

Artikel 4 Nummer 7 ist zu streichen.

Begründung:

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

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

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

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

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

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

vom 14. Dezember 2016“ eingefügt.‘

Begründung:

Im Vergleich zur Entwurfsfassung aus dem Mai 2026 ist in der vorliegenden Fassung des Gesetzentwurfs der angepasste § 39 Absatz 1 Satz 3 PBefG nicht mehr enthalten. Die Anpassung des § 39 Absatz 1 Satz 3 PBefG steht bereits seit mehreren Jahren aus und ist zwischen dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) und den Ländern auch inhaltlich in der Vergangenheit so abgestimmt worden.

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

Dies betrifft insbesondere:

a) die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und verbraucherschützender Regelungen,

b) die Kontrolle von Tarifbestimmungen im Hinblick auf das AGB-Recht,

c) die Überwachung von durch allgemeine Vorschriften vorgegebenen Höchsttarifen sowie

d) die Sicherstellung eines wirksamen Verwaltungsvollzugs.

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

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

Artikel 6 Nummer 2 und 3 ist zu streichen.

Begründung:

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

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

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

Das können u. a. sein:

– Anpassungen oder Austausch der LST- und Tk-Kabelanlagen, wegen der notwendigen Abschirmung/Erdung durch Induktion aus der Oberleitung,

– Anpassungen an der LST infolge des Ausbaus der Oberleitung (z. B. Anpassung der Leit- und Bedienoberfläche in Stellwerken),

– Erdungsanlagen aller an der Strecke vorhandenen Bauwerke und Objekte,

– Anpassungen an Brücken und Ingenieurbauwerken zur Aufnahme von Oberleitungsmasten,

– Anpassungen des Querprofils oder der Gleislage (Spurplan) aufgrund der Anordnung von Oberleitungsmasten an und zwischen den Gleisen,

– Schalt-, Schutz- und Steueranlagen der Bahnstromversorgung und Oberleitungssteuerung,

– Maßnahmen im Umwelt- und Naturschutz infolge von Baumfällungen, dauerhaftem Rückschnitt und Ausgleich (z. B. Waldersatz) infolge des Baus von Oberleitung/Bahnstromleitungen,

– die Anpassung und Erneuerung von Brücken (SÜ) infolge fehlendem Lichtraums und Schutzabstand zur Oberleitung oder

– Maßnahmen der Bahnerdung, Rückstromführung und elektromagnetischer Verträglichkeit.

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

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

Begründung:

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

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

Nach Artikel 9 ist der folgende Artikel 9a einzufügen:

‚Artikel 9a

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

Begründung:

Die §§ 12a und 12b LuftVG-E schaffen neue Zustimmungserfordnisse für die Luftfahrtbehörden. Im Rah-

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

Artikel 14 Nummer 7 Buchstabe a ist zu streichen.

Begründung:

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

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

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

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

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

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

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

20. Zum Gesetzentwurf allgemein

a) Der Bundesrat erkennt in einer Überarbeitung der Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen (PBefGKostV) und dem dazugehörigen Richtsatzkatalog erhebliches Potenzial zur Steigerung der Verwaltungseffizienz sowie zum Bürokratierückbau. Die Bundesregierung wird gebeten, einen entsprechenden Prozess zeitnah und in Abstimmung mit den Ländern auf den Weg zu bringen.

b) Die zuletzt vor 14 Jahren angepasste Verordnung sieht vor, dass insbesondere für Amtshandlungen wie der Berechnung der Gebühren im Fernlinienverkehr in jedem Einzelfall eine umfangreiche Berechnung zu erstellen und nachvollziehbar zu bescheiden ist. Eine Flexibilisierung und Verschlankung der Abrechnungsvorschriften sowie des Katalogs an Gebührentatbeständen könnte dazu beitragen, Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und Gebührenentscheidung für Externe nachvollziehbar zu machen.

c) Darüber hinaus sollten in diesem Rahmen die Höchstgrenzen nach § 57 Absatz 1 Nummer 10 PBefG an das aktuelle Aufwands- und Preisniveau angepasst und in die Gebührenspannen in KostenVO und den Richtsatzkatalog entsprechend übertragen werden.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 und 10 (zu Artikel 1 (§ 305a Nummer 1 BGB) und Artikel 6 Nummer 1 (§ 5 Absatz 4 Satz 1, 3 AEG), Nummer 4 (§ 12 Absatz 3, 3a, 4, 5, 6 Satz 5 AEG) und Nummer 6 (§ 28 Absatz 1 Nummer 3 AEG))

Die Bundesregierung lehnt die Vorschläge des Bundesrates ab.

Die Abschaffung der Genehmigungspflicht für Beförderungsbedingungen dient dem Ziel des Bürokratieabbaus und der Verwaltungsvereinfachung.

Ein Schutzdefizit für Fahrgäste ergibt sich durch die Abschaffung der Genehmigungspflicht nicht. Die Tarifaufsicht bleibt unverändert bestehen und gewährleistet weiterhin die rechtliche Kontrolle von Beförderungsbedingungen. Die zuständigen Aufsichtsbehörden können, differenziert nach den jeweiligen Verkehrsdiensten im Schienenpersonenverkehr, im Wege des Verwaltungsverfahrens gegen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgehen, wenn rechtswidrige Beförderungsbedingungen bekannt werden.

Darüber hinaus bestehen durch zivilrechtliche Rechtsschutzmöglichkeiten sowie die Tätigkeit der Schlichtungsstellen weitere individuelle Möglichkeiten zum Schutz der Fahrgäste. Zudem tragen auch die entsprechenden Verbraucherverbände zum Schutz der Fahrgäste bei.

Soweit auf die Schaffung auskömmlicher Tarife verwiesen wird, ist darauf hinzuweisen, dass die Höhe des Beförderungsentgelts bereits nach geltendem Recht nicht der Genehmigungspflicht unterliegt. Dieses Argument rechtfertigt daher die Beibehaltung der Genehmigungspflicht nicht.

Nachdem bereits die Bekanntmachungspflicht in einem staatlich benannten Veröffentlichungsorgan aufgehoben wurde, entfallen mit Aufhebung der Genehmigungspflicht die Gründe für eine Ausnahmeregelung für Beförderungsbedingungen in § 305a Nummer 1 BGB. Die Pflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen, ihre Tarife eigenverantwortlich auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen, reicht nicht aus, um § 305a BGB aufrechtzuerhalten.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die jährlichen Berichtspflichten der Länder verfolgen einen anderen Zweck als die fünfjährige Berichterstattung des Bundes an die Europäische Kommission. Während die Berichte an die Europäische Kommission insbesondere dem Nachweis der bundesweiten Quotenerfüllung am Ende eines Referenzzeitraums dienen, ermöglichen die jährlichen Länderberichte ein kontinuierliches Monitoring des Umsetzungsstandes zur eigenständigen Steuerung und Sicherstellung der Beschaffungsvorgänge der Länder innerhalb des jeweiligen Referenzzeitraums.

Durch die regelmäßige Berichterstattung können Defizite bei der Zielerreichung frühzeitig erkannt und erforderliche Maßnahmen rechtzeitig ergriffen werden. Die Bundesregierung teilt daher nicht die Auffassung, dass die jährliche Berichtspflicht entbehrlich ist.

Zu Ziffer 3 (zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 2e StVG), Artikel 17a – neu – (eKFV), Artikel 17b – neu – (BKatV))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Regelung stellt klar, dass Halter bei Überlassung ihres Kraftfahrzeugs an eine andere Person den Führerschein dieser Person nur vor der erstmaligen Überlassung sowie

bei späteren Überlassungen lediglich bei konkretem Anlass überprüfen müssen. Als zentrale Maßnahme des Bürokratierückbaus reduziert sie den jährlichen Erfüllungsaufwand der Wirtschaft um rund 18,3 Mio. Euro.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Regelungsansatz begegnet demgegenüber erheblichen rechtlichen und praktischen Bedenken und widerspricht im Übrigen dem mit dem Gesetz verfolgten Ziel des Bürokratierückbaus. Mit ihm würden erstmals allgemeine Prüfpflichten für Halter fahrerlaubnisfreier Kraftfahrzeuge geschaffen, die diese Fahrzeuge einer anderen Person überlassen. Betroffen wären etwa Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen im Sharing-Bereich, aber auch alle sonstigen Halter fahrerlaubnisfreier Kraftfahrzeuge im Sinne von § 4 Absatz 1 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung. Durch den Vorschlag würde Bürokratie nicht abgebaut, sondern neu aufgebaut. Zudem setzt sich der Vorschlag in keiner Weise mit dem hierdurch entstehenden Erfüllungsaufwand auseinander.

Darüber hinaus wären erhebliche Vollzugsprobleme zu erwarten, da fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge regelmäßig nicht zulassungspflichtig sind und die Haltereigenschaft daher im Einzelfall durch Auslegung der tatsächlichen Verhältnisse ermittelt werden müsste. Dies würde insbesondere bei Miet- und sonstigen Überlassungsverhältnissen zusätzlichen Ermittlungs- und Verwaltungsaufwand für die Vollzugsbehörden verursachen. Halter eines Elektrokleinstfahrzeugs wird sein, wer das Fahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch hat und die tatsächliche Verfügungsgewalt darüber ausübt. Das kann je nach Gestaltung der Vertragsverhältnisse der private Eigentümer, bei Langzeitmiete der Mieter, bei Kurzzeitmiete der Vermieter, bei Überlassung sowohl der Überlassende als auch der Nutzende sein, je nachdem, wo der Schwerpunkt gesetzt wird. Die Eigenschaft als Versicherungsnehmer kann ein maßgebliches Indiz darstellen, wird für sich genommen zum Nachweis aber wohl nicht ausreichen. Diese Problematik entsteht, weil § 2 StVG – auch nach Einführung des § 2e StVG – neu – an fahrerlaubnispflichtige Kfz anknüpft, um die Verpflichtung des Halters zur Prüfung der Fahrberechtigung zu konstituieren. Hierfür ist auch ein korrespondierender Straftatbestand vorgesehen (§ 21 StVG).

Hinsichtlich der Überprüfung des Mindestalters ist ferner zu berücksichtigen, dass eine Ausweispflicht nach dem Personalausweisgesetz grundsätzlich erst ab Vollendung des 16. Lebensjahres besteht.

Der Regelungsvorschlag greift zudem unzulässig in die Rechtssystematik ein. Der neue Bußgeldtatbestand des § 14 Nummer 3b eKFV – neu – verweist nicht auf eine eigenständige Regelung, mit der einer Person etwas aufgegeben oder verboten würde, sondern auf die Neuregelung des § 2e StVG. Das ist problematisch. Denn nach § 24 Abs. 1 StVG handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach einer der dort genannten Vorschriften, zu denen auch die eKFV zählt, zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. Der Vorschlag des Bundesrates würde die Regelungen vermischen. Er will die Regelung des § 2e Nummer 3 – neu – in Verbindung mit der eKFV-Altersgrenze bußgeldbewehren, konstruiert aber einen Tatbestand in der eKFV selbst.

Vor diesem Hintergrund wird die vorgeschlagene Regelung weder aus rechtlichen noch aus praktischen Gründen für sachgerecht gehalten.

Zu Ziffer 4 (zu Artikel 3 allgemein)

Die Bundesregierung teilt die von den Ländern vorgetragenen verfassungsrechtlichen Bedenken nicht.

Eine Erörterung auf Fachebene fand kürzlich statt. Die Bundesregierung hält an der geplanten Zentralisierung der i-Kfz-Portale fest.

Zu Ziffer 5 (zu Artikel 3 allgemein)

Die Bundesregierung teilt das Anliegen des Bundesrates, die Richtlinie (EU) 2024/2841 zeitnah umzusetzen.

Soweit die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr betroffen ist, bezieht sich die Umsetzung auf den europäischen Parkausweis für Menschen mit Behinderungen. Im Übrigen liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung der Richtlinie beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Die Richtlinie sieht neben einem verpflichtenden physischen EU-Behindertenparkausweis eine optionale digitale Variante vor. Die näheren technischen Anforderungen und Spezifikationen der digitalen Ausgestaltung sind jedoch noch durch Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission festzulegen. Erst auf dieser Grundlage wird geprüft werden können, ob und in welcher Form die digitale Variante in Deutschland umgesetzt werden soll.

Die Bundesregierung nimmt den weiteren Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis.

Das deutsche Straßenverkehrsrecht enthält derzeit keine ausdrücklichen Vorgaben dazu, welche Zahlungsmittel an Parkscheinautomaten im Sinne des § 13 Absatz 1 StVO akzeptiert werden müssen. Grundsätzlich begrüßt die Bundesregierung Bestrebungen, von einer europarechtlichen Verpflichtung zur Annahme von Bargeld in Ausnahmefällen abzusehen, insbesondere im Fall von Zahlungen im öffentlichen Bereich ohne physischen Kundenkontakt.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Die vorgeschlagene Klarstellung ist geeignet, Missverständnisse hinsichtlich des nicht abschließenden Charakters der benannten Ausnahmegründe zu vermeiden.

Zu Ziffer 7 (zu Artikel 4 Nummer 5 Buchstabe b (§ 15 Absatz 1 PBefG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Vorschlag des Bundesrates würde die mit dem Gesetzentwurf verfolgte Verfahrensbeschleunigung im Straßenpersonenfernverkehr wieder einschränken. Die Abschaffung der Möglichkeit zur Fristverlängerung bis zum Eintritt der Genehmigungsfiktion leistet einen Beitrag zum Bürokratierückbau und zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren.

Dem berechtigten Interesse an einer sorgfältigen Prüfung wird bereits nach geltendem Recht Rechnung getragen. Ist eine Entscheidung innerhalb von drei Monaten im Einzelfall nicht möglich, kann der Antrag unter Angabe der maßgeblichen Gründe abgelehnt werden.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Dienstleistungen im Personenfernverkehr werden ausschließlich eigenwirtschaftlich erbracht und unterliegen der unternehmerischen Dispositionsfreiheit. Anders als im öffentlichen Personennahverkehr oder im Taxenverkehr besteht kein besonderes öffentliches Interesse, das eine Betriebspflicht rechtfertigen würde.

Die Beibehaltung der Betriebspflicht würde zusätzliche Verwaltungsanforderungen aufrechterhalten, ohne dass hierdurch ein entsprechender Mehrwert erzielt würde.

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

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 10 (zu Artikel 1 (§ 305a Nummer 1 BGB) und Artikel 6 Nummer 1 (§ 5 Absatz 4 Satz 1, 3 AEG), Nummer 4 (§ 12 Absatz 3, 3a, 4, 5, 6 Satz 5 AEG) und Nummer 6 (§ 28 Absatz 1 Nummer 3 AEG))

Siehe Ziffer 1.

Zu Ziffer 11 (zu Artikel 6 Nummer 2 (§ 6d Absatz 2 AEG) und Nummer 3 (§ 7d Satz 2 AEG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Durch die Novellierung der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung wird das bisherige Anzeige- und Bestätigungsverfahren zu einem reinen Anzeigeverfahren umgestaltet. Damit wird eine Maßnahme der Föderalen Modernisierungsagenda umgesetzt. Die Änderungen in Artikel 6 Nummer 2 und Nummer 3 sind notwendige Folgeänderungen dieser Reform.

Die gegen die Vereinfachung vorgebrachten Bedenken hinsichtlich möglicher Einbußen bei der Betriebssicherheit werden nicht geteilt. Zwar liegt die Verantwortung für die Auswahl und vorgelagerte Eignungsprüfung künftig stärker bei den Eisenbahnunternehmen. Diese bleiben jedoch weiterhin verpflichtet, nur Personen zu bestellen, die die Anforderungen an Zuverlässigkeit und Fachkunde erfüllen.

Der Wegfall des Bestätigungsverfahrens lässt die materiellen Anforderungen unberührt. Deren Einhaltung bleibt Gegenstand der eisenbahnaufsichtlichen Überwachung. Die Aufsichtsbehörden können weiterhin prüfen, ob Unternehmen ihrer Auswahlverantwortung nachkommen, und bei Verstößen die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgesehenen Maßnahmen ergreifen.

Die Änderungen bauen somit lediglich formale Anforderungen ab, ohne das Sicherheitsniveau zu senken.

Zu Ziffer 12 (zu Artikel 6 Nummer 5 (§ 12a Absatz 3 AEG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Zu Ziffer 13 (zu Artikel 9 Nummer 1 (§ 3 Absatz 1 Satz 2 BSWAG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Geschwindigkeits- und Kapazitätssteigerungen können nicht allein mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität begründet werden. Der Gesetzentwurf verfolgt insoweit den engeren Zweck, im Sinne der beabsichtigten Klimaneutralität erforderliche Maßnahmen zur Elektrifizierung von Schienenstrecken zu erleichtern.

Zu Ziffer 14 (zu Artikel 9 Nummer 1 (§ 3 Absatz 4 – BSWAG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

§ 3 BSWAG bezieht sich ausschließlich auf Vorhaben des Bedarfsplans. Eine Ausweitung auf sämtliche Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes würde den Anwendungsbereich der Vorschrift grundlegend verändern und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfs.

Zu Ziffer 15 (zu Artikel 9 Nummer 1 – neu – (§ 3 Absatz 4 Satz 2 – neu – BSWAG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz enthält keine ausdrückliche gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung. Eine gesetzliche Ausnahme hiervon wäre daher systemwidrig.

Zudem würde eine entsprechende Regelung zusätzliche Folgefragen und Verwaltungsaufwand erzeugen und damit dem Ziel des Bürokratierückbaus entgegenstehen.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz enthält keine ausdrückliche gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung eines gesamtwirtschaftlichen Nachweises oder einer Nutzen-Kosten-Untersuchung. Die Anforderungen an

die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ergeben sich vielmehr aus den allgemeinen haushaltsrechtlichen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie den hierzu zwischen Bund und Ländern abgestimmten untergesetzlichen Regelungen.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene gesetzliche Regelung zur Entbehrlichkeit eines gesamtwirtschaftlichen Nachweises für Elektrifizierungsmaßnahmen wäre daher systematisch nicht folgerichtig. Sie würde eine Ausnahme von einer im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz selbst nicht normierten Anforderung schaffen und damit erstmals eine ausdrückliche gesetzliche Bezugnahme auf den gesamtwirtschaftlichen Nachweis in das Gesetz aufnehmen.

Die Ausgestaltung von Zweck, Form und Umfang des Wirtschaftlichkeitsnachweises sollte auch künftig im untergesetzlichen Bereich verbleiben. Dies gewährleistet die erforderliche Flexibilität und ermöglicht eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verfahrensanforderungen, ohne das Förderrecht des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes unnötig zu verkomplizieren.

Die vorgeschlagene Regelung würde darüber hinaus zusätzliche Auslegungs- und Abgrenzungsfragen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den gesetzlichen Fördervoraussetzungen und den untergesetzlichen Anforderungen an die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aufwerfen. Dies könnte Folgewirkungen auch für andere Vorhabenarten nach sich ziehen und zusätzlichen Verwaltungsaufwand verursachen.

Der mit dem Vorschlag verfolgte Ansatz würde daher weder zur Vereinfachung noch zur Entbürokratisierung beitragen. Vielmehr stünde die gesetzliche Verfestigung einzelner Elemente des bislang untergesetzlich geregelten Wirtschaftlichkeitsnachweises im Widerspruch zum Ziel eines schlanken und konsistenten Förderrechts.

Soweit das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereits eine Regelung zur Entbehrlichkeit eines Wirtschaftlichkeitsnachweises für bestimmte Vorhaben enthält, rechtfertigt dies keine Ausweitung entsprechender Ausnahmeregelungen auf weitere Vorhabenarten. Bestehende systematische Inkonsistenzen sollten vielmehr bei künftigen Novellierungen beseitigt und nicht durch weitere Ausnahmevorschriften verstärkt werden, denen keine entsprechende Normreferenz zugrunde liegt.

Zu Ziffer 17 (zu Artikel 14 Nummer 3 (§ 12a Absatz 1 Satz 4 – neu – LuftVG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Einholung zusätzlicher Sachverständigengutachten erscheint weder erforderlich noch verhältnismäßig. Die zuständigen Behörden können ihre Entscheidungen grundsätzlich auf bestehende fachliche Erkenntnisse sowie die vorgesehene fachliche Beteiligung stützen.

Ein zusätzliches Gutachtenerfordernis würde vor allem weiteren Verwaltungs- und Erfüllungsaufwand verursachen, ohne dass hierdurch ein entsprechender Sicherheitsgewinn zu erwarten wäre.

Zu Ziffer 18 (zu Artikel 14 Nummer 3 (§ 12b Absatz 2 – neu – LuftVG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Der Vorschlag stellt den Regelungsinhalt klar und trägt dazu bei, Missverständnisse hinsichtlich des Anwendungsbereichs der Anhörungspflicht zu vermeiden.

Zu Ziffer 19 (zu Artikel 14 Nummer 7 Buchstabe a (§ 25 Absatz 1 LuftVG))

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag des Bundesrates.

Die vorgetragenen rechtssystematischen und praktischen Erwägungen erscheinen nachvollziehbar. Insbesondere hinsichtlich der Einordnung der vorgesehenen Ausnahmeregelung sowie ihres Verhältnisses zu den bestehenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes bestehen Fragen, die im weiteren Verfahren vertieft geprüft werden sollten.

Zu Ziffer 20 (zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt die Bitte des Bundesrates zur Kenntnis.

Es wird darauf hingewiesen, dass Änderungen der Kostenverordnung für Amtshandlungen im entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Gebühren der Landesbehörden nach § 57 Absatz 6 PBefG grundsätzlich einen entsprechend begründeten Antrag oder eine Stellungnahme von mindestens fünf Ländern voraussetzen.

Ein solcher Antrag liegt derzeit nicht vor. Der vorliegende Vorschlag enthält zudem weder konkrete Änderungsvorschläge noch eine belastbare Darstellung des zugrunde liegenden Personal- und Sachaufwands.

Die Bundesregierung sieht daher derzeit keinen Handlungsbedarf.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333