

27.03.2019

**Gesetzentwurf  
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980  
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)**

**A. Problem und Ziel**

Die 13. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hat am 25. und 26. September 2018 Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), und seiner Anhänge E und G sowie einen neuen Anhang H beschlossen. Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen treten für alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme derjenigen, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklärt haben, dass sie den Änderungen nicht zustimmen, in folgendem Zeitpunkt in Kraft: die Änderungen des Übereinkommens zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten, die Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten. Die beschlossenen Änderungen sollen genehmigt werden.

**B. Lösung**

Mit dem Vertragsgesetz soll die Voraussetzung für die Ratifikation geschaffen werden.

**C. Alternativen**

Keine.

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Keiner

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Keiner

## **F. Weitere Kosten**

Keine. Das Vertragsgesetz hat keine Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau.

**Entwurf**  
**Gesetz**  
**zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980**  
**über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)**

**Vom ...**

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

**Artikel 1**

Den in Bern am 25. und 26. September 2018 von der 13. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) beschlossenen Änderungen folgender Vorschriften des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149), das zuletzt durch Beschluss der 25. Tagung des Revisionsausschusses vom 25. und 26. Juni 2014 geändert worden ist (BGBl. 2015 II S. 830), wird zugestimmt:

1. Artikel 2 § 1, Artikel 6 § 1, Artikel 20 § 1 und § 2, Artikel 33 § 4 und § 6, Artikel 34 §§ 3 bis 6, Artikel 35 § 4 und § 6,
2. Titel, Artikel 1 § 1 und § 2, Artikel 3, Artikel 5 § 1, Artikel 5bis, Artikel 7 § 2, Artikel 8 § 1 und § 2, Artikel 9 § 1, Artikel 10 § 3 des Anhangs E des COTIF,
3. Artikel 1, Artikel 3 §§ 1 bis 3, Artikel 9 § 1 des Anhangs G des COTIF sowie
4. Anhangs H des COTIF.

Die Änderungen werden nachstehend veröffentlicht.

## **Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem die Änderungen der in Artikel 1 Nummer 1 und 4 genannten Vorschriften nach Artikel 34 § 2 des COTIF und der in Artikel 1 Nummern 2 und 3 genannten Vorschriften nach Artikel 34 § 3 des COTIF für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Begründung zum Vertragsgesetz**

### **A. Allgemeiner Teil**

Die 13. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hat am 25. und 26. September 2018 Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999) und seiner Anhänge E und G sowie den neuen Anhang H beschlossen. Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen müssen durch die Mitgliedstaaten noch nachträglich genehmigt werden, damit sie in Kraft treten können. Die Änderungen des Grundübereinkommens treten zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft (Artikel 34 § 2 COTIF 1999). Die Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft (Artikel 34 § 3 COTIF 1999). Die Bundesregierung spricht sich dafür aus, die Änderungen zu genehmigen. Damit die Änderungen durch die Bundesrepublik Deutschland genehmigt werden können, ist ein Vertragsgesetz erforderlich, da nach Artikel 59 Absatz 2 Grundgesetz Verträge, welche die politischen Beziehungen des Bundes regeln oder sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen, der Zustimmung oder der Mitwirkung der jeweils für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes bedürfen.

### **B. Besonderer Teil**

#### **Zu Artikel 1**

Auf die Änderungsbeschlüsse findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen. Es bedarf daher eines Vertragsgesetzes. Zwar können nach Artikel 2 des Gesetzes vom 24. August 2002 zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Juni 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II S. 2140) dort bezeichnete Änderungen des Grundübereinkommens oder seiner Anhänge durch Verordnung geändert werden. Keiner der in dieser Verordnungsermächtigung genannten Tatbestände trifft jedoch zu.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 87e Absatz 5 Satz 2 GG erforderlich,

da das Vorhaben Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr hat.

## **Zu Artikel 2**

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Ein schnelles Inkrafttreten ist wünschenswert, damit die Genehmigung zu den Änderungen erklärt werden kann.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt zu geben. Dies dient der Rechtssicherheit.

## **Schlussbemerkung**

Bund, Ländern und Kommunen werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen, noch bei Bürgerinnen und Bürgern. Auch für den Bund und die Länder entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Das Gesetzesvorhaben stärkt den Verkehrsträger Eisenbahn, indem es einen Beitrag zur Angleichung der internationalen Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr leistet. Da der Eisenbahnverkehr durch eine Vereinheitlichung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf internationaler Ebene insgesamt attraktiver wird, trägt das Vorhaben zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene wird insgesamt gestärkt, auch im intermodalen Wettbewerb.

Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Gesetzentwurf positiv berührt: Durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den internationalen Eisenbahnverkehr wird der Verkehrsträger Schiene insgesamt gestärkt und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird so befördert.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.