

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich

A. Problem und Ziel

Im Bereich der Fahrgastrechte und der beförderungsrechtlichen Vorschriften haben sich neue tatsächliche Entwicklungen ergeben, die durch die gegenwärtige rechtliche Lage nicht genügend berücksichtigt werden.

B. Lösung

- Verwaltungsvereinfachung durch konsequentere Trennung der Zuständigkeiten im Tarifbereich (Bund: Schienenpersonenfernverkehr, Länder Schienenpersonennahverkehr)
- Bündelung der Aufgaben einer Durchsetzungsstelle beim Bund
- Vereinfachung der Veröffentlichungsmöglichkeiten im Tarifbereich
- Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

C. Alternativen

Keine, soweit die genannten Ziele erreicht werden sollen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund, die Länder und Kommunen entstehen durch das Gesetz keine neuen Haushaltsausgaben.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft entsteht nicht.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund entsteht durch die Bündelung der Aufgaben einer Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte beim Eisenbahn-Bundesamt ein Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 135.000 €/Jahr.

F. Weitere Kosten

Da es keinen Grund für kosteninduzierte Einzelpreisänderungen gibt, sind auch Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich

Vom...

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

Artikel 1 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel xx des Gesetzes vom (BGBl. I S. xxxx) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Folgende neue Nummer 1 eingefügt:

„1. im Schienenpersonenfernverkehr der Bund,“

bbb) Die bisherigen Nummern 1 und 2 werden die neuen Nummern 2 und 3.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „ist die Behörde des Landes zuständig“ durch die Wörter „ist im Schienenpersonennahverkehr die Behörde des Landes zuständig“ ersetzt.

b) Nach Absatz 4 wird folgender neuer Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Abweichend von den Absätzen 1a und 1b obliegt dem Bund die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Das Eisenbahn-Bundesamt ist Durchsetzungsstelle im Sinne von Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.“

2. § 5a Absatz 8 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „Den nach § 5 Abs. 1a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden“ durch die Wörter „Der nach § 5 Abs. 4a zuständigen Durchsetzungsstelle“ ersetzt.

b) Die Sätze 2 und 3 werden aufgehoben.

3. § 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter „alle Angaben, die zur Berechnung des Entgeltes für die Beförderung von Personen und für Nebenleistungen im Personenverkehr notwendig sind,“ durch die Wörter „die Entgelte“ ersetzt.

b) Absatz 3 Satz 4 wird aufgehoben.

c) Nach Absatz 3 wird folgender neuer Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Keiner Genehmigung bedürfen auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen.“

d) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Tarif- und Verkehrsanzeiger oder in einem anderen, der Genehmigungsbehörde vorher angezeigten Veröffentlichungsorgan“ durch das Wort „Internet“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender neuer Satz 2 eingefügt:

„Bekanntmachungen im Internet erfolgen durch Bereitstellung des digitalisierten Dokuments auf einer öffentlich zugänglichen Internetseite des Eisenbahnverkehrsunternehmens.“

cc) Die bisherigen Sätze 2 und 3 werden die Sätze 3 und 4.

e) In Absatz 7 Satz 1 wird das Wort „Personennahverkehr“ durch das Wort „Personenverkehr“ und das Wort „Nahverkehrsbedienung“ durch das Wort „Verkehrsbedienung“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes

In § 1 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes vom 30. Januar 1950, das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 1 des Gesetzes vom 18.7.2017 (BGBl. I S. 2745) geändert worden ist, werden die Wörter „;der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (TVA) der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Bundesgebiet dient der Verkündung von Eisenbahntarifen“ gestrichen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung**A. Allgemeiner Teil****I. Ziel der Regelung**

Im Bereich der Fahrgastrechte und der beförderungsrechtlichen Vorschriften haben sich neue Entwicklungen ergeben, die durch die gegenwärtige rechtliche Lage nicht genügend berücksichtigt werden. Dazu werden Vorschriften mit folgenden Inhalten eingefügt:

- Verwaltungsvereinfachung durch konsequentere Trennung der Zuständigkeiten im Tarifbereich (Bund: Schienenpersonenfernverkehr, Länder: Schienenpersonennahverkehr)
- Bündelung der Aufgaben einer Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte beim Bund
- Vereinfachung der Veröffentlichungsmöglichkeiten im Tarifbereich
- Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die behördlichen Zuständigkeiten sollen danach wie folgt gestaltet werden:

		Zuständige Behörde für alle Eisenbahnen	Rechtsgrundlage (neu)
Fahrgastrechte/ VO 1371 (Aufsicht)	SPFV	EBA (Durchsetzungsstelle)	§ 5a AEG
	SPNV	EBA (Durchsetzungsstelle)	§ 5a AEG
Genehmigung von Tarifen	SPFV	BMVI	§ 5 Absatz 4 Nr. 1 AEG iVm § 1 BEVVG
	SPNV	Landesbehörde	§ 5 Absatz 4 Nr. 2 AEG
Einhaltung von Tarifen (Aufsicht)	SPFV	EBA	§ 5 Absatz 4 Nr. 2 AEG iVm § 3 Absatz 1 Nr. 2 BEVVG
	SPNV	Landesbehörde	§ 5 Absatz 4 Nr. 2 AEG

II. Bezüge zum und Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Das Vorhaben ist mit Europäischem Recht vereinbar. Die Vorschriften der VO (EG) Nr. 1371/2007 werden nicht berührt.

III. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nr. 23 GG) zu.

IV. Alternativen

Keine, sofern die genannten Ziele erreicht werden sollen.

V. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund, die Länder und Kommunen entstehen durch das Gesetz keine neuen Haushaltsausgaben.

VI. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft entsteht nicht.

3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund entsteht durch die Übernahme der Aufgabe der Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte auch für nichtbundeseigenen Eisenbahnen ein Erfüllungsaufwand von insgesamt ca.

135.000 Euro/Jahr. Dies begründet sich wie folgt:

Nach überschlägigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes ist mit einem zusätzlichen Aufkommen von ca. 200 Beschwerden/Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt zu rechnen. Für die Bearbeitung einer Beschwerde wird ein zeitlicher Aufwand von ca. 230 Minuten veranschlagt. Die Bearbeitung erfolgt im gehobenen Dienst mit einem Stundensatz von 43,40 €

Personalkosten pro Fall in €	Fallzahl	Jährliche Gesamtkosten in €- Beschwerdebearbeitung
166,22	200	33.244

Zusätzliche zur Beschwerdebearbeitung führt das Eisenbahn-Bundesamt auch Aufsichtsmaßnahmen gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen durch. Die Anzahl zusätzlicher Aufsichtsmaßnahmen gegenüber nichtbundeseigenen Unternehmen wird auf 220/Jahr geschätzt. Für die Maßnahmen fällt insgesamt ein Zeitbedarf von ca. 1641 Arbeitsstunden im gehobenen Dienst (Stundensatz 43,40 €) und 474 im höheren Dienst (Stundensatz 65,40 €) an.

Personalkosten pro Fall in €	Fallzahl	Jährliche Gesamtkosten in €- Aufsicht
323,76/gD	220	71.221
141,00/hD	220	30.935
		102.156,00

Insgesamt entsteht beim Eisenbahn-Bundesamt durch die Übernahme der zusätzlichen Aufgabe ein Erfüllungsaufwand von 135.400 Euro. Das Eisenbahn-Bundesamt wird die Aufgabe mit dem bereits vorhandenen Bestandspersonal erledigen, so dass der Erfüllungsaufwand nicht haushaltswirksam wird.

VII. Weitere Kosten

Da es keinen Grund für kosteninduzierte Einzelpreisänderungen gibt, sind auch Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

VIII. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Der Nachhaltigkeitsindikator Mobilität wird positiv berührt, da Unstimmigkeiten, die den Gesetzesvollzug erschweren können, bereinigt werden.

IX. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetzesvorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Besonderer Teil

Artikel 1

Zu Nummer 1 Buchstabe a aa aaa (§ 5 Absatz 4 Satz 1)

Für die Genehmigung und die Überwachung der Einhaltung von Tarifen soll im Schienenpersonenfernverkehr ausschließlich der Bund zuständig sein. Wer für den Bund handelt, wird durch das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) bestimmt. Da durch das BEVVG keiner Behörde die Aufgabe der Genehmigung der Beförderungsbedingungen übertragen wird, verbleibt diese Aufgabe beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (§ 1 Absatz 1 BEVVG). Die Überwachung der Einhaltung von Tarifen (Eisenbahnaufsicht) wird dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen (§ 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG).

Zu Nummer 1 Buchstabe a aa bbb (§ 5 Absatz 4 Satz 1)

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe a aa aaa.

Zu Nummer 1 Buchstabe a bb (§ 5 Absatz 4 Satz 2)

Klarstellung, dass diese Regelung nur dann anwendbar ist, wenn die Länder wegen des Schienenpersonennahverkehrs ohnehin zuständig sind. Soll Schienenpersonenfernverkehr betrieben werden, bleibt es auch in diesem Fall bei der Zuständigkeit des Bundes.

Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 5 Absatz 4a - neu)

Durch Satz 1 wird dem Bund die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zugewiesen. Danach ergibt sich schon nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 BEVVG die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Da das europäische Recht die Aufgabe der Eisenbahnaufsicht in diesem Zusammenhang einer „Durchsetzungsstelle“ zuweist, wird in Satz 2 klargestellt, dass das Eisenbahn-Bundesamt diese Rolle übernimmt.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 5a Absatz 8 Satz 1)

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe b.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 5a Absatz 8 Sätze 2 und 3)

Folgeänderung zu Nummer 2 Buchstabe a.

Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 12 Absatz 2)

Die Vorschrift ist überholt. Für Fahrten in Fernverkehrszügen gelten Relationspreise. Für jede Verbindung zwischen zwei Tarifpunkten im Fernverkehr wird ein Preis festgelegt, der im Prinzip entfernungsabhängig ist, aber auch z. B. von der Streckengeschwindigkeit, Reisezeit und Buchungszeitpunkt beeinflusst wird.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die Schnellfahrstrecke Rhein/Main - Köln. Die Entfernung über die Schnellfahrstrecke ist deutlich geringer als über die linke Rheinseite. Dennoch ist der Fahrpreis für die Schnellfahrstrecke höher, weil der ICE dort mit einer wesentlich höheren Geschwindigkeit fährt und nur die Hälfte der Fahrzeit benötigt.

Die Fahrpreise im Fernverkehr stehen also nicht im festen Verhältnis zur Entfernung, sondern werden für die jeweilige Verbindung, auch abhängig von der Nachfrage, festgelegt und beinhalten zusätzlich eine Entfernungsdegression.

Zu Nummer 3 Buchstabe b (§ 12 Absatz 3 Satz 4)

Die Vorschrift ist überholt. Tarife werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenständig aufgestellt. Die Höhe der Beförderungsentgelte unterliegt keiner staatlichen Kontrolle. Die staatlichen Möglichkeiten der Einflussnahme sind durch die Genehmigungspflicht bei den Beförderungsbedingungen hinreichend zum Ausdruck gebracht.

Zu Nummer 3 Buchstabe c (§ 12 Absatz 3a - neu)

Die Einbeziehung Allgemeiner Geschäftsbedingungen in den Vertrag wird durch § 305 BGB geregelt. Um den Erfordernissen des Verkehrs gerecht zu werden, werden abweichend davon auch ohne Einhaltung der in § 305 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BGB bezeichneten Erfordernisse die mit Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde oder auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen in den Beförderungsvertrag einbezogen, wenn die andere Vertragspartei mit ihrer Geltung einverstanden ist. Durch die Regelung wird klargestellt, dass es für den von § 305a BGB erfassten Fall der auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen keiner Genehmigung bedarf.

Zu Nummer 3 Buchstabe d aa (§ 12 Absatz 6 Satz 1)

Die Vorschrift, eine Veröffentlichung zwingend in Papierform vorzunehmen, ist überholt. Das jetzt gängige Medium ist das Internet.

Zu Nummer 3 Buchstabe d bb (§ 12 Absatz 6 Satz 2 - neu)

Mit der Vorschrift wird die Wirkung einer Veröffentlichung in Papierform erhalten. Änderungen sind jeweils in einem neuen Dokument abzulegen.

Zu Nummer 3 Buchstabe d cc (§ 12 Absatz 6 Sätze 3 und 4 - neu)

Folgeänderung zu Nummer 3 Buchstabe c bb.

Zu Nummer 3 Buchstabe e (§ 12 Absatz 7 Satz 1)

Die Änderung beruht auf zwei Gründen. Zunächst sind die Eisenbahnen schon heute im Interesse der Fahrgäste dazu verpflichtet daran mitzuwirken, dass im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden. Tun sie dies jedoch, könnten sie damit gegen das Kartellverbot nach § 1 GWB verstoßen. Darüber hinaus wird die Einführung eines Deutschland-Taktes zurzeit geprüft. Unabhängig von technischen Realisierungsmöglichkeiten wird eine eventuelle Einführung nicht ohne Abstimmung von Fahrplänen möglich sein. Auch hier besteht die Gefahr, dass im konkreten Fall gegen das Kartellverbot nach § 1 GWB verstoßen wird. Um dieses rechtliche Hindernis zu beseitigen, wird in der Vorschrift klargestellt, dass Kooperationen auch unter Beteiligung von Fernverkehrsunternehmen abgeschlossen werden können, ohne gegen das Kartellverbot des § 1 GWB zu verstoßen. Damit sind sie den Nahverkehrsunternehmen gleichgestellt, die bereits heute ausdrücklich freigestellt sind.

Artikel 2

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe d aa.

Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.