

**Gesetzentwurf**

**der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung beförderungsrechtlicher  
Vorschriften im Eisenbahnbereich**



## **Gesetzentwurf**

**der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich**

#### **A. Problem und Ziel**

Die Bekanntmachung von Tarifen im Tarif- und Verkehrsanzeiger hat in der Praxis nicht mehr die gewünschte Publizitätswirkung, da sie für den Verbraucher kaum zugänglich ist. Vielfach wurde daher eine vereinfachte, leicht zugängliche Form der Bekanntmachung gewünscht.

Fahrgästen soll eine einzige Durchsetzungsstelle für fahrgastrechtliche Ansprüche zur Verfügung gestellt werden, ohne zuvor eine Zuständigkeitsabgrenzung vornehmen zu müssen.

Die beförderungsrechtlichen Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sollen in diesem Sinne modernisiert und die Zuständigkeiten bei den Fahrgastrechten mit dem Ziel eines effektiven Verbraucherschutzes gebündelt werden.

#### **B. Lösung**

- Verwaltungsvereinfachung durch konsequentere Trennung der Zuständigkeiten im Tarifbereich (Bund: Schienenpersonenfernverkehr, Länder: Schienenpersonennahverkehr)
- Verbesserung des Verbraucherschutzes durch Konzentration der Zuständigkeit für die Durchsetzung der Fahrgastrechte beim Bund
- Vereinfachung der Veröffentlichungsmöglichkeiten im Tarifbereich und hierdurch Erleichterung der Zugänglichkeit zu den Informationen

#### **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 Konzentration der Zuständigkeit für die Durchsetzung der Fahrgastrechte beim Eisenbahn-Bundesamt ein Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 77.000 €/Jahr. Dem stehen Gebühreneinnahmen von ca. 15.000 €/Jahr entgegen. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

**F. Weitere Kosten**

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

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 18. Februar 2019

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung beförderungrechtlicher  
Vorschriften im Eisenbahnbereich

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 974. Sitzung am 15. Februar 2019 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur  
Änderung beförderungsbefugnisrechtlicher 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 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) 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) Im Satzteil vor Nummer 1 werden nach den Wörtern „Genehmigung und“ die Wörter „Überwachung der“ eingefügt.

bbb) Der Nummer 1 wird folgende Nummer 1 vorangestellt:

„1. im Schienenpersonenfernverkehr der Bund,“

ccc) Die bisherigen Nummern 1 und 2 werden die 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 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, der §§ 10 und 12a dieses Gesetzes sowie der Vorschriften einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a

erlassenen Rechtsverordnung. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Stelle für die Durchsetzung im Sinne des Artikels 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.“

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

a) Satz 1 wird folgt gefasst:

„Im Rahmen seiner Zuständigkeit nach § 5 Absatz 4a obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt auch die Bearbeitung von Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß einer Eisenbahn oder eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers im Sinne des Artikels 3 Nummer 6 oder Nummer 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gegen die Vorschriften dieser Verordnung, gegen die §§ 10 und 12a dieses Gesetzes oder gegen die Vorschriften einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a erlassenen Rechtsverordnung.“

b) Die Sätze 2 und 3 werden aufgehoben.

3. In § 7 e Absatz 2 Nummer 3 wird das Wort „Bescheinigung“ durch das Wort „Zusatzbescheinigung“ ersetzt.

4. § 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „Tarife aufzustellen, die“ die Wörter „Entgelte oder“ eingefügt.

b) Absatz 3 Satz 4 wird aufgehoben.

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

„(3a) Keiner Genehmigung bedürfen auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassene 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 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Bekanntmachungen im Internet erfolgen durch Bereitstellung des elektronischen Dokuments auf einer öffentlich zugänglichen Internetseite des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder einer Internetseite, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der eigenen Internetseite verknüpft hat. Das Datum der Bekanntmachung ist im Dokument anzugeben.“

cc) In dem neuen Satz 5 werden die Wörter „einen Monat“ durch die Wörter „sieben Tage“ ersetzt und das Komma und der Satzteil nach dem Komma gestrichen.

5. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 Buchstabe b und c wird jeweils das Wort „Bescheinigungen“ durch das Wort „Zusatzbescheinigungen“ ersetzt.

bb) Nummer 7 wird aufgehoben.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz erlassen.“

cc) In Satz 6 werden die Wörter „Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 7 und 8 werden“ durch die Wörter „Die Rechtsverordnung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 wird“ ersetzt.

c) In Absatz 8 Satz 1 werden die Wörter „Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ ersetzt.

## Artikel 2

### Weitere Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 26 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 wird aufgehoben.
  - b) Absatz 1a wird aufgehoben.
  - c) Absatz 3 Satz 6 wird aufgehoben.

2. § 32 wird wie folgt gefasst:

„§ 32

Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Wagenhalter

Für Wagenhalter gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit sie die Eisenbahnaufsicht betreffen.“

## Artikel 3

### Änderung des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes

Das Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 1 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2745) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 werden das Semikolon und der Satzteil nach dem Semikolon gestrichen.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird aufgehoben.
  - b) Absatz 2 wird Absatz 1 und die Wörter „Andere vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur festgesetzte oder genehmigte“ werden durch die Wörter „Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur festgesetzten oder genehmigten“ ersetzt.“
  - c) Absatz 3 wird Absatz 2.

**Artikel 4****Änderung des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des  
Gebührenrechts des Bundes**

Artikel 4 Absatz 113 Nummer 2 und 3 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2615) geändert worden ist, wird aufgehoben.

**Artikel 5****Inkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des dritten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.
- (2) Artikel 4 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (3) Artikel 2 tritt am 1. Oktober 2021 in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Ziel der Regelung**

Im Bereich der Fahrgastrechte und der beförderungsrechtlichen Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) haben sich neue Entwicklungen ergeben, die durch die gegenwärtige rechtliche Lage nicht genügend berücksichtigt werden. So hat die Bekanntmachung von Tarifen im Tarif- und Verkehrsanzeiger in der Praxis nicht mehr die gewünschte Publizitätswirkung, da sie für den Verbraucher kaum zugänglich ist. Vielfach wurde daher eine vereinfachte, leicht zugängliche Form der Bekanntmachung gewünscht.

Fahrgästen soll eine einzige Durchsetzungsstelle für fahrgastrechtliche Ansprüche zur Verfügung gestellt werden, denn die Unterscheidung zwischen bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen ist für die Fahrgäste oft schwierig. In der Folge kommt es häufig zu fehlerhaften Adressierungen von Fahrgastbeschwerden; die derzeitige Zuständigkeitsaufspaltung wird oft nicht verstanden und ist im Sinne eines effektiven Verbraucherschutzes nicht sinnvoll. Die beförderungsrechtlichen Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sollen in diesem Sinne modernisiert und die Zuständigkeiten bei den Fahrgastrechten gebündelt 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 und hierdurch Erleichterung der Zugänglichkeit von Informationen.

Die behördlichen Zuständigkeiten sollen danach wie folgt gestaltet werden:

|                                          |      | Zuständige Behörde für alle Eisenbahnen | Rechtsgrundlage (neu)                                  |
|------------------------------------------|------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Fahrgastrechte/<br>VO 1371<br>(Aufsicht) | SPFV | <b>EBA (Durchsetzungsstelle)</b>        | § 5a AEG                                               |
|                                          | SPNV | <b>EBA (Durchsetzungsstelle)</b>        | § 5a AEG                                               |
| Genehmigung<br>von Tarifen               | SPFV | <b>BMVI</b>                             | § 5 Absatz 4 Nr. 1 AEG iVm<br>§ 1 BEVVG                |
|                                          | SPNV | <b>Landesbehörde</b>                    | § 5 Absatz 4 Nr. 2 AEG                                 |
| Einhaltung von<br>Tarifen (Aufsicht)     | SPFV | <b>EBA</b>                              | § 5 Absatz 4 Nr. 2 AEG iVm<br>§ 3 Absatz 1 Nr. 2 BEVVG |
|                                          | SPNV | <b>Landesbehörde</b>                    | § 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. **77.000 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 €<br>- <b>Beschwerdebearbeitung</b> |
|------------------------------|----------|---------------------------------------------------------------|
| 166,22                       | 200      | <b>33.244</b>                                                 |

Zusätzliche zur Beschwerdebearbeitung führt das Eisenbahn-Bundesamt auch Aufsichtsmaßnahmen gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen durch. Die Anzahl zusätzlicher Aufsichtsmaßnahmen gegenüber nichtbundeseigenen Unternehmen wird auf 110/Jahr geschätzt. Für die Maßnahmen fällt insgesamt ein Zeitbedarf von ca. 820 Arbeitsstunden im gehobenen Dienst (Stundensatz 43,40 €) und 237 im mittleren Dienst (Stundensatz 31,70 €) an. Die Aufsichtsmaßnahmen bilden neben der Beschwerdebearbeitung die zweite Säule an Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden. Dies ist Aufgabe der Durchsetzungsstelle nach europäischem Recht. Die Aufsichtsmaßnahmen ermöglichen die Erkennung von Mängeln bei der Wahrung von Fahrgastrechten, ohne dass eine konkrete Beschwerde vorliegen muss.

| Personalkosten pro Fall in € | Fallzahl | Jährliche Gesamtkosten in €<br>- <b>Aufsicht</b> |
|------------------------------|----------|--------------------------------------------------|
| 68,30/mD                     | 110      | 7.513,00                                         |
| 323,76/gD                    | 110      | 35.609,50                                        |
|                              |          | <b>43.122,50</b>                                 |

Insgesamt entsteht beim Eisenbahn-Bundesamt durch die Übernahme der zusätzlichen Aufgabe ein Erfüllungsaufwand von 76.366,50 Euro/Jahr. Im Gegenzug ist mit einem geschätzten jährlichen Gebührenaufkommen von ca. 15.000 € beim Eisenbahn-Bundesamt zu rechnen. Dieser Betrag ergibt sich aus den tatsächlich eingenommenen Gebühren für Beschwerde- und Aufsichtsmaßnahmen im Bereich der bundeseigenen Eisenbahnen im Verhältnis zur geschätzten Fallzahl für nicht-bundeseigene Bahnen, zuzüglich einer mutmaßlich erhöhten Beanstandungsquote für den Bereich der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Der Bund übernimmt die Aufgabe ohne Kostenerstattung durch die Länder. Der Aufwand für die Erstellung und den Vollzug einer Verwaltungsvorschrift zur Kostenteilung auf die Länder würden den aufzuteilenden Betrag übersteigen und stünde damit außer Verhältnis zum angestrebten Zweck.

3 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes wird der durch die Aufgabenübernahme entstehende zusätzliche Personal- und Sachaufwand beim Eisenbahn-Bundesamt überprüft. Im diesem Zusammenhang wird auch die Verhältnismäßigkeit einer Kostenübertragung auf die Länder überprüft.

## **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)**

Sprachliche Klarstellung, dass die Behörden nicht für die Einhaltung von Tarifen, sondern für die Überwachung der Einhaltung von Tarifen zuständig sind.

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

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe a aa bbb.

**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. Aufgrund der Erfahrung der vergangenen Jahre hat sich gezeigt, dass die Fahrgäste die bislang zuständigkeitsbegründende Unterscheidung zwischen bundeseigenen- und nicht-bundeseige-

nen Eisenbahnen nicht nachvollziehen. In der Folge gab es häufig fehlgeleitete Fahrgastbeschwerden. Die Änderung sorgt dafür, dass bundesweit nur noch eine Durchsetzungsstelle vorhanden ist. Schwierige Abgrenzungsfragen entfallen, die Fahrgastfreundlichkeit und damit auch das Niveau des Verbraucherschutzes steigt. Zusätzlich zu den aus europäischem Recht folgenden Fahrgastrechten wird dem Eisenbahn-Bundesamt auch die Aufsicht über die Einhaltung der im nationalen Recht verankerten Fahrgastrechte übertragen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist bei seiner Tätigkeit im Rahmen der Durchsetzung der Fahrgastrechte an die von anderen Behörden genehmigten Tarife inhaltlich gebunden.

**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 (§7e)**

Der Begriff „Bescheinigung“ wird durch den sonst üblichen Begriff „Zusatzbescheinigung“ ersetzt, der auch in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung verwendet wird.

**Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 12 Absatz 2)**

Die Vorschrift ist in der jetzigen Form 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. 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. In diesen Fällen genügt die Angabe eines Festpreises, des Entgeltes.

Der Wortlaut soll jedoch auch den Fällen Rechnung tragen, in denen kein Festpreis angegeben werden kann, sondern nur sogenannte Preisbildungsparameter. Dies ist insbesondere bei Verkehrsverbünden oder regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Fall.

**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, 3 und 4 neu)**

Bekanntmachungen im Internet erzeugen die nötige Publizitätswirkung. Mit der Vorschrift wird folglich die Wirkung einer Veröffentlichung in Papierform erhalten. Änderungen sind jeweils in einem neuen Dokument abzulegen, das Datum der Bekanntmachung ist anzugeben.

**Zu Nummer 3 Buchstabe d cc (§ 12 Absatz 6 Satz 5 neu)**

Die Bekanntmachungsfrist wird von einem Monat auf sieben Tage verkürzt. Hiermit wird ein Gleichklang mit dem Personenbeförderungsgesetz hergestellt. Die Möglichkeit einer behördlichen Fristverkürzung entfällt; diese ist mit der gesetzlichen Fristverkürzung entbehrlich.

**Zu Nummer 4 Buchstabe a (§ 26 Absatz 1)****Zu Buchstabe a aa (§ 26 Absatz 1 Nummer 5 AEG)**

Der Begriff „Bescheinigungen“ wird durch den sonst üblichen Begriff „Zusatzbescheinigungen“ ersetzt, der auch in der Triebfahrzeugführerscheinverordnung verwendet wird.

**Zu Buchstabe a bb (§ 26 Absatz 1 Nummer 7 AEG)**

Die Versicherungspflicht ist in den §§ 14 bis § 14d AEG gesetzlich geregelt worden. Die Verordnungsermächtigung § 26 Absatz 1 Nummer 7 ist daher zu aufzuheben.

**Zu Nummer 4 Buchstabe b aa und cc (§ 26 Absatz 3)**

Redaktionelle Folgeänderungen und Anpassung der Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

**Zu Nummer 4 Buchstabe b bb (§ 26 Absatz 3)**

Das Benehmen des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft beim Erlass der Eisenbahnverkehrsordnung ist künftig nicht mehr erforderlich. Dies ist deshalb sachgerecht, weil die Zuständigkeit für Verbraucherschutz im Fahrgastrechtebereich dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz obliegt, dessen Einvernehmen weiter erforderlich ist.

**Zu Nummer 4 Buchstabe c (§ 26 Absatz 8)**

Anpassung der Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

**Artikel 2**

Artikel 2 des Gesetzes enthält Regelungen, die im Rahmen der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes erforderlich werden und bislang im Gesetz zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes enthalten waren. Es handelt sich um eine schwebende Änderung, die aufgrund redaktioneller Unrichtigkeit nicht korrekt ausgeführt werden kann.

Die redaktionelle Korrektur erfolgt im Fachrecht des AEG.

Der Inkrafttretenszeitpunkt korrespondiert mit dem Inkrafttreten der Strukturreform im Gebührenrecht des Bundes.

**Artikel 3**

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe d aa. Bekanntmachungen von Tarifen erfolgen künftig über das Internet.

**Artikel 4**

Redaktionelle Folgeänderung zu Artikel 2 des Gesetzes.

**Artikel 5**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 974. Sitzung am 15. Februar 2019 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 5 Absatz 4a Satz 1 AEG) und  
Nummer 2 Buchstabe a (§ 5a Absatz 8 Satz 1 AEG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 Buchstabe b sind in § 5 Absatz 4a Satz 1 nach den Wörtern „obliegt dem Bund“ die Wörter „für die regelspurigen Eisenbahnen“ einzufügen.
- b) In Nummer 2 Buchstabe a sind in § 5a Absatz 8 Satz 1 nach den Wörtern „obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt“ die Wörter „für die regelspurigen Eisenbahnen“ einzufügen.

Begründung:

Die Änderungen dienen der Beibehaltung der derzeit geltenden Aufsichtsregelung im Bereich der schmalspurigen Eisenbahnen. Gleichwohl bei ihnen auch Schienenpersonennahverkehr betrieben wird, nehmen sie doch baulich und betrieblich wie auch beförderungsrrechtlich, insbesondere tariflich eine Sonderstellung ein. Eine Ausdehnung der Aufsichtstätigkeit des Bundes beziehungsweise des Eisenbahn-Bundesamtes auf diese Eisenbahnen erscheint daher überzogen und nicht gerechtfertigt. Negative Auswirkungen auf den Verbraucherschutz sind mit den Änderungen nicht zu erwarten.





