

## Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

#### A. Problem und Ziel

Die Europäische Union hat mit der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1) eine Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14 – im Folgenden: EU-Fahrgastrechteverordnung – vorgenommen.

Die Verordnung (EU) 2021/782 ist 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung, also am 6. Juni 2021, in Kraft getreten und gilt ab dem 7. Juni 2023.

Durch die Neufassung der EU-Fahrgastrechteverordnung sind im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mehrere redaktionelle Anpassungen vorzunehmen.

Darüber hinaus sieht die neue EU-Fahrgastrechteverordnung Regelungsoptionen für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union vor. Im AEG wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern die Einrichtung einer gemeinsamen, zentralen Anlaufstelle für Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität vorzuschreiben. Außerdem müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Fahrgästen künftig eine Möglichkeit der elektronischen Kommunikation für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen anbieten.

Weitere Anpassungen sollen durch eine Ablösung der Eisenbahn-Verkehrsordnung erfolgen.

#### B. Lösung, Nutzen

Die erforderlichen redaktionellen Anpassungen werden vorgenommen. Für die Verpflichtung zur Schaffung einer zentralen Anlaufstelle wird § 10a AEG in das AEG eingefügt. Die barrierefreie elektronische Kommunikation zur Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen wird in § 12b AEG geregelt.

Für Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität entsteht ein Nutzen durch die gesetzliche Verankerung der gemeinsamen, zentralen Anlaufstelle.

Denn hiermit wird gesetzlich festgeschrieben, dass im Bedarfsfall nur noch ein einziger Ansprechpartner für die Organisation von Reisen kontaktiert werden braucht. Dies gibt Rechtssicherheit. Bislang beruht die diesbezügliche Zusammenarbeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern auf Freiwilligkeit. Die Verpflichtung zur Ermöglichung der barrierefreien elektronischen Kommunikation modernisiert das Erstattungs- und Entschädigungsverfahren.

### **C. Alternativen**

Keine. Die Anpassung an die europarechtlichen Vorgaben ist alternativlos. Sofern man von den bestehenden Regelungsoptionen Gebrauch machen möchte, sind auch insoweit gesetzliche Regelungen nötig.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Für die Länder entstehen keine Haushaltsausgaben. Für den Bund ergibt sich Folgendes: Beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entstehen jährlich Mehrkosten in Höhe von ca. 456.172 Euro.

Außerdem entsteht ein zusätzlicher Stellenbedarf in Form von 3,5 Planstellen im gehobenen Dienst. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln ist finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

### **E. Erfüllungsaufwand**

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

Für die Bürgerinnen und Bürger verringern sich die jährlichen Sachkosten um rund 190.000 Euro.

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

Die zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität wird bereits heute auf freiwilliger Basis von den nunmehr zu Verpflichtenden betrieben. Der Umfang der Tätigkeiten der zentralen Anlaufstelle wird sich durch die gesetzliche Verankerung nicht verändern. Deshalb ist davon auszugehen, dass durch die gesetzliche Verpflichtung kein Erfüllungsaufwand entsteht, insbesondere entsteht kein Umstellungsaufwand.

Überwiegend stellen die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Fahrgästen bereits heute Möglichkeiten der elektronischen Kommunikation zur Verfügung – für all jene ändert sich durch den neuen § 12b AEG nichts. In nächster Zukunft geht aber auch für die restlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen an der elektronischen Kommunikation kein Weg mehr vorbei. Die gesetzliche Regelung dient hier als push. Da die gesetzliche Regelung technologieoffen gestaltet ist, reicht es für die Unternehmen aus, eine E-Mail-Adresse zur Verfügung zu stellen. Dies ist typischerweise nicht mit Kosten verbunden.

Die Einrichtung eines elektronischen Kommunikationswegs kann jedoch für die Unternehmen, die bislang noch nicht über einen solchen verfügen, mit geringem Umstellungsaufwand verbunden sein. Dieser beläuft sich ca. 4.000 Euro.

#### Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz enthält keine Informationspflichten.

#### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für Länder und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für den Bund ergibt sich für die Erledigung der Aufgaben in Zusammenhang mit § 10a Absatz 1 und 5 sowie § 12b AEG Erfüllungsaufwand. Insgesamt beläuft sich dieser auf ca. 285.000 Euro bei einem Mehrbedarf von 3,5 Dienstposten, überwiegend im gehobenen Dienst.

#### **F. Weitere Kosten**

Weitere Kosten entstehen nicht, insbesondere sind keine Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau oder die sozialen Sicherungssysteme zu erwarten.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, 13. Februar 2023

An die  
Präsidentin des  
Deutschen Bundestages  
Frau Bärbel Bas  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium der Justiz.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 20. Januar 2023 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz



## **Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr**

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 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden die Wörter „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14)“ durch die Wörter „Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Verordnung (EU) 2021/782 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Absatz 2 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonenverkehrs anzuwenden, die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.“

2. In § 2a in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

3. In § 4 Absatz 8 Satz 1 werden die Wörter „Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ durch die Wörter „Artikel 20 der Verordnung (EU) 2021/782“ ersetzt.

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 2 wird die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ durch die Angabe „Verordnung (EU) 2021/782“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Satz 6 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

c) Absatz 4a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, der §§ 10 und 12a dieses Gesetzes“ durch die Wörter „Verordnung (EU) 2021/782, des § 4 Absatz 8, der §§ 10, 10a, 12a und 12b“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Artikels 30 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ durch die Wörter „Artikels 31 der Verordnung (EU) 2021/782“ ersetzt.

d) In Absatz 5 Satz 2 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

5. § 5a wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 8 werden die Wörter „Artikels 3 Nummer 6 oder Nummer 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ durch die Wörter „Artikels 3 Nummer 4 oder Nummer 5 der Verordnung (EU) 2021/782“ und die Wörter „die §§ 10 und 12a dieses Gesetzes“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 8 oder die §§ 10, 10a, 12a oder 12b“ ersetzt.
  - b) Absatz 10 wird aufgehoben.
6. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste zur Beförderung von Personen im Geltungsbereich dieses Gesetzes betreiben, sowie die Betreiber von Bahnhöfen des Personenverkehrs müssen zusammenarbeiten, um bis zum 1. Januar 2025 eine zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen sowie für Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne des Artikels 24 Buchstabe f der Verordnung (EU) 2021/782 einzurichten und dauerhaft zu betreiben. Die zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen sowie für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist befugt, die im Zusammenhang mit der Anmeldung von Hilfebedarf am Bahnhof und im Zug angegebenen personenbezogenen Daten zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies für die Aufgabenerfüllung nach Satz 1 erforderlich ist. Die zentrale Anlaufstelle hat die personenbezogenen Daten nach Satz 2 mit Ablauf des Tages nach der Durchführung der letzten Zugfahrt, auf die sich die Anmeldung bezieht, automatisiert zu löschen, es sei denn, die den Hilfebedarf anmeldende Person hat in die weitere Speicherung ihrer Daten für künftige Anmeldungen von Hilfebedarf eingewilligt.

(2) Die nach Absatz 1 Verpflichteten haben der zentralen Anlaufstelle unverzüglich die erforderlichen Daten und Informationen in einer von der zentralen Anlaufstelle bestimmten Form unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

(3) Die nach Absatz 1 Verpflichteten haben in den von ihnen nach Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 aufgestellten Zugangsregeln auf die Kommunikationswege und die Erreichbarkeit der zentralen Anlaufstelle hinzuweisen.

(4) Die angemessenen Kosten für Betrieb und Nutzung der zentralen Anlaufstelle sind zwischen den nach Absatz 1 Verpflichteten nach einem von diesen festzulegenden Schlüssel aufzuteilen. Der Schlüssel hat zu berücksichtigen, in welchem Umfang die zentrale Anlaufstelle für die einzelnen Verpflichteten Leistungen erbringt.

(5) Einigen sich die nach Absatz 1 Verpflichteten nicht über den Schlüssel für die Aufteilung der Kosten nach Absatz 4, so entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt.“

7. In § 12a Absatz 4 wird die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ durch die Angabe „Verordnung (EU) 2021/782“ ersetzt.
8. Nach § 12a werden die folgenden §§ 12b und 12c eingefügt:

„§ 12b

Elektronische Kommunikation bei Erstattungs- und Entschädigungsanträgen nach der Verordnung (EU) 2021/782

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben den Fahrgästen zum Einreichen von Anträgen, die Erstattungen oder Entschädigungen nach den Artikeln 18 oder 19 der Verordnung (EU) 2021/782 betreffen, mindestens eine Möglichkeit der barrierefreien elektronischen Kommunikation zur Verfügung zu stellen.



## § 12c

## Nachweis der Behinderung

Steht den Fahrgästen nach Artikel 11 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 wegen einer Behinderung das Recht zu, einen Fahrausweis im Zug zu erwerben, so können die Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren Beförderungsbedingungen festlegen, dass jene Fahrgäste, die einen Fahrausweis im Zug erwerben möchten, einen amtlichen Nachweis der Behinderung vorlegen müssen. Eine solche Regelung muss die Möglichkeit vorsehen, dass der Fahrgast nachträglich nachweisen kann, zum Zeitpunkt der Beförderung Inhaber eines gültigen Nachweises nach Satz 1 gewesen zu sein.“

## 9. § 26 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

bb) In Nummer 1a werden die Wörter „die Regelungen können von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 abweichen, soweit der Schienenpersonennahverkehr betroffen ist und die technischen oder wirtschaftlichen Umstände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Regelung erfordern“ durch die Wörter „die Regelungen können von der Verordnung (EU) 2021/782 nach Maßgabe ihres Artikels 2 abweichen sowie Ausnahmen von ihr vorsehen“ ersetzt.

b) In Absatz 2 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

## c) Absatz 3 Satz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden, soweit sie den Umweltschutz betreffen, vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz erlassen.“

d) In Absatz 4 in dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

e) In Absatz 8 Satz 1 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ und die Wörter „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ ersetzt.

## 10. In § 27 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

## 11. § 38 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

b) Die folgenden Absätze 10 und 11 werden angefügt:

„(10) Bis zum Ablauf des 6. Juni 2023

1. sind § 1 Absatz 3 und 4, § 4 Absatz 8, § 5 Absatz 1 und 4a, § 5a Absatz 8 sowie § 12a Absatz 4 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden,

2. sind die §§ 10a, 12b und 12c nicht anzuwenden,

3. ist § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a mit der Maßgabe anzuwenden, dass die dort genannten Regelungen auch von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Maßgabe ihres Artikels 2 Absatz 5 abweichen können, soweit der Schienenpersonennahverkehr betroffen ist und die technischen oder wirtschaftlichen Umstände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Regelung erfordern.

(11) Bis zum Ablauf des 30. Juni 2026 ist der Bedarf für Hilfeleistung im Sinne des Artikels 23 der Verordnung (EU) 2021/782 bei grenzüberschreitenden Fahrten spätestens 36 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, anzumelden, sofern nicht die zentrale Anlaufstelle nach § 10a oder die beteiligten Unternehmen eine kürzere Frist zulassen.“

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Der Entwurf dient der Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) an geänderte Vorschriften des europäischen Rechts.

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Europäische Union hat mit der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1) eine Neufassung der Verordnung (EG) 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 2.12.2007, S. 14) vorgenommen.

Die Verordnung (EU) 2021/782 ist 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung, also am 6. Juni 2021 in Kraft getreten und gilt ab dem 7. Juni 2023

Durch die Neufassung der EU Fahrgastrechteverordnung sind im Allgemeinen Eisenbahngesetz mehrere redaktionelle Anpassungen vorzunehmen. So ist in mehreren Vorschriften die Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 durch die Verordnung (EU) 2021/782 zu ersetzen.

Darüber hinaus sieht die neue EU-Fahrgastrechteverordnung Regelungsoptionen für die Mitgliedstaaten vor. Im AEG wird insoweit von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für Fahrgäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität vorzuschreiben. Außerdem müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig für ihre Fahrgäste eine Möglichkeit der elektronischen Kommunikation für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen nach der Verordnung (EU) 2021/782 anbieten.

Weitere Anpassungen sollen durch eine Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) erfolgen.

#### II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Entwurf lässt das hohe Niveau des Schutzes der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr unverändert. Er macht zudem von Regelungsoptionen der Verordnung (EU) 2021/782 Gebrauch, die den Schutz der Fahrgäste weiter erhöhen. Im Einzelnen:

- Die Regelungen zur Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 sollen in der EVO konzentriert werden. Wie bisher soll die Verordnung mit geringen, den besonderen Bedingungen geschuldeten Abweichungen, auch im Schienenpersonennahverkehr gelten. Ebenso sollen die besonderen Fahrgastrechte nach § 8 EVO erhalten bleiben.
- Für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität wird eine zentrale Anlaufstelle gesetzlich verankert, bei der sie ihren Bedarf an Hilfe beim Ein-, Aus- oder Umsteigen anmelden können, unabhängig davon, mit welchen Zügen sie fahren (§ 10a AEG n. F.). An dieser Stelle müssen sich alle Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber beteiligen. Die Deutsche Bahn AG betreibt mit der Mobilitätsservice-Zentrale bereits eine solche Einrichtung. Diese beruht jedoch auf freiwilligen Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreibern. Durch die gesetzliche Grundlage ist die dauerhafte Existenz einer zentralen Anlaufstelle mit Abdeckung aller Eisenbahnen sichergestellt.
- Eisenbahnunternehmen müssen den Fahrgästen für die Einreichung von Anträgen auf Fahrpreiserstattungen oder -entschädigungen nach der Verordnung (EU) 2021/782 eine Form der barrierefreien elektronischen

Kommunikation zur Verfügung stellen (§ 12b AEG n. F.). Die von manchen Eisenbahnunternehmen geforderte Einsendung eines Papierformulars hat vielfach Kritik hervorgerufen und erscheint nicht mehr zeitgemäß.

Daneben nimmt der Entwurf die bereits erwähnten redaktionellen Anpassungen vor. Dies betrifft hauptsächlich die Ersetzung der Bezeichnung „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ durch die Bezeichnung der Neufassung „Verordnung (EU) 2021/782“ und die Anpassung von Artikelnummern.

### **III. Alternativen**

Keine. Die Anpassungen sind erforderlich, damit die deutschen Ausführungsregelungen (z. B. zur Aufsicht des EBA) und die neue Fahrgastrechte-Verordnung nahtlos ineinandergreifen können.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes – GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG) zu. Der Gesetzentwurf beruht auf diesen Kompetenzgrundlagen.

### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Änderungen passen das nationale Recht an die Vorgaben des europäischen Rechts, insbesondere die Verordnung (EU) 2021/782, an bzw. nutzen Optionen, die durch diese Verordnung eingeräumt werden. Der Entwurf steht mit dem Recht der Europäischen Union und dem Völkerrecht, insbesondere dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), in Einklang.

### **VI. Gesetzesfolgen**

Das Regelungsvorhaben hat keine unterschiedlichen Wirkungen auf die Lebenssituationen von Frauen und Männern.

#### **1. Nachhaltigkeitsaspekte**

Es wurden die Managementregeln und Indikatoren der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie geprüft. Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Zu nennen ist hier, dass die gesetzlich vorgegebene Einrichtung von zentralen Anlaufstellen für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität eine gerechte und gleichberechtigte Nutzung von öffentlichen Bahnverkehren sicherstellt. Zugleich wird hierdurch der Faktor einer klimagerechten Mobilität gestärkt. Gestärkt wird außerdem der Faktor Digitalisierung im Bereich der Mobilität. Alles zusammen führt zu einer Attraktivitätssteigerung des schienengebundenen Verkehrs.

#### **2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Für den Bund ergeben sich für die Erledigung der Aufgaben in Zusammenhang mit §§ 10a Absatz 1 und 5 sowie 12b AEG zusätzliche Haushaltsausgaben. Diese belaufen sich auf 456.172 Euro, bei einem Mehrbedarf von 3,5 Planstellen überwiegend im gehobenen Dienst.

Bei den Tätigkeiten ist von einer Wertigkeit von A11 auszugehen.

Der Stellenbedarf ergibt sich aufgrund folgender Überlegungen:

Aufgrund vorhandener Erfahrungswerte sowie begründeter Schätzung zu den Fallzahlen wurde von 243 Fällen bzw. Maßnahmen pro Jahr ausgegangen, auf die eine Bearbeitungszeit von insgesamt 5.660 Stunden/Jahr entfällt.

Gerechnet mit einem Arbeitsaufwand von 5.660 Stunden pro Jahr und ausgehend von einer Jahresarbeitsleistung von 1.600 Stunden ergibt sich ein Stellenbedarf von ca. 3,5 Planstellen.

Der Hauptaufwand fällt hier bei den jeweiligen Sachbearbeitern/Sachbearbeiterinnen der betroffenen Fachdienste an. Die Mehrheit der Mitarbeiter/-innen der betroffenen Bereiche ist im gehobenen Dienst tätig. Lediglich die Kontrolle im 4-Augen-Prinzip sowie Teile der Bearbeitung von Rechtsmittelverfahren werden von Mitarbeiter/-innen des höheren Dienstes ausgeübt. Es ist davon auszugehen, dass ca. 75 Prozent des Zeitbedarfs auf Tätigkeiten im gehobenen Dienst entfallen. Im Weiteren wurde daher der Stundensatz für den gehobenen Dienst zugrunde gelegt.

Die Berechnung der Personalkosten ist nach den aktuellen Sätzen der Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen (PKS) des Bundesministeriums der Finanzen erfolgt.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln ist finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

### 3. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand bzw. Entlastungen für Bürgerinnen und Bürger:

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Es können sich jedoch Entlastungen dadurch ergeben, dass für fahrgastrechtliche Entschädigungs- und Erstattungsanträge eine Möglichkeit der elektronischen Kommunikation geschaffen werden muss. Ausgehend von ca. 3 Mio. Erstattungs- und Entschädigungsanträgen im Referenzjahr 2019 (ohne Auswirkungen der Corona-Pandemie) und weiterhin ausgehend von der Annahme, dass bereits heute ca. 90 Prozent der Unternehmen einen elektronischen Weg zur Verfügung stellen, ergibt sich eine Anzahl von 300.000 relevanten Anträgen für deren Versand durch die Bürgerinnen und Bürger eine Entlastung im Wege elektronische Kommunikationsmöglichkeiten eintreten könnte. Für eine Übergangszeit von zumindest noch fünf bis zehn Jahren ist allerdings davon auszugehen, dass Fahrgäste trotz bestehender elektronischer Kommunikationsmöglichkeit am Papier- bzw. Postweg festhalten. Diesbezüglich wird von 20 Prozent ausgegangen. Im Ergebnis errechnet sich eine mögliche Entlastung bei 240.000 Anträgen. Konkret wird die Entlastung in der Einsparung von Portokosten; 0,80 Euro für den Standardbrief: 0,80 Euro x 240.000 Anträge ergibt eine Gesamtentlastung für Bürgerinnen und Bürger von 192.000 Euro.

Erfüllungs- Umstellungsaufwand für die Wirtschaft:

Die Einrichtung eines elektronischen Kommunikationswegs kann für die Unternehmen, die bislang noch nicht über einen solchen verfügen, mit geringem Umstellungsaufwand verbunden sein. Ausgegangen wird von 305 relevanten Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personenverkehrs und der Prämisse, dass ca. 10 Prozent von diesen noch nicht über elektronische Kommunikationswege verfügen. Für diese 30 Unternehmen wird eine fiktive Bearbeitungszeit von fünf Stunden durch eine IT-Fachkraft mit mittlerem Qualifikationsniveau für die Umstellung auf ein elektronisches System veranschlagt.

Insgesamt beläuft sich der zeitliche Aufwand für alle Unternehmen auf 150 Stunden bei einem Stundensatz von 28,50 Euro. Der gesamte Umstellungsaufwand beläuft sich damit auf ca. 4.200 Euro.

Für Länder und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für den Bund:

Für den Bund ergibt sich für die Erledigung der Aufgaben in Zusammenhang mit § 10a Absatz 1 und 5 sowie § 12b AEG Erfüllungsaufwand. Insgesamt beläuft sich dieser auf einen Betrag von ca. 285.000 Euro bei einem Mehrbedarf von 3,5 Dienstposten (DP) überwiegend im gehobenen Dienst. Im Einzelnen:

1. Das EBA ist gemäß § 10a Absatz 1 i.V.m. § 5 Absatz 4a, § 5a Absatz 1 und Absatz 8 als Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte zuständig für die Überwachung der Aufgabenerfüllung der zentralen Anlaufstelle für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität. Die maßgeblichen inhaltlichen Kriterien ergeben sich aus Artikel 24 der Verordnung (EU) 2021/782. Aufgrund von Erfahrungswerten aus der bisherigen Überwachungspraxis wurden die für die Erfüllung der neuen Aufgabe durchzuführenden Maßnahmen ermittelt. Die durchzuführenden

Überwachungsmaßnahmen setzen sich aus Überprüfungen von Informationen vor Ort, einer vollständigen Unternehmensprüfung, telefonischen Überprüfungen und Beschwerdebearbeitungen zusammen. Aufgrund von Erfahrungswerten wird in 1 Prozent der Fälle von einem Rechtsmittelverfahren ausgegangen.

Im Bundesgebiet gibt es eine zentrale Anlaufstelle für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität. Insgesamt wird von 139 Überwachungsmaßnahmen pro Jahr ausgegangen mit einem Gesamtzeitaufwand von 2.508 Stunden. Hiermit ergibt sich ein Zeitaufwand von ca. 18 Stunden pro Maßnahme.

Pro Maßnahme entfällt auf den mittleren Dienst ein Arbeitsaufwand von sieben Stunden und auf den gehobenen Dienst von elf Stunden. Der Aufwand von einer Stunde für den höheren Dienst bezogen auf alle Maßnahmen bei dieser Aufgabe fällt nicht ins Gewicht.

Insgesamt ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von ca. 104.000 Euro bei einem Dienstpostenmehrbedarf von 1,57 im mittleren und gehobenen Dienst.

Anzahl der Maßnahmen	Zeitaufwand gesamt im mittleren Dienst/Std.	Zeitaufwand gesamt im gehobenen Dienst/Std.	Zeitaufwand gesamt im höheren Dienst/Std.	Gesamt/Std./Jahr
139	994,4	1.513,0	ca. 1,0	2.508,4
	33,80 Euro/Std. x Zeitaufwand = 33.610,34 Euro	46,50 Euro/Std. x Zeitaufwand = 70.354,41 Euro	70,50 Euro/Std. x Zeitaufwand = 71,10 Euro	104.035,84 Euro Gesamtaufwand
	0,62 DP	0,95 DP		insg. 1,57 DP

2. Gemäß § 10a Absatz 5 entscheidet das EBA bei Nichteinigung über die Kosten für Betrieb und Nutzung der zentralen Anlaufstelle für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität. Bei einer Anzahl von 282 Eisenbahnverkehrsunternehmen und 89 Bahnhofsbetreibern wird von einer geschätzten Anzahl von 39 Fällen pro Jahr ausgegangen, in denen das EBA zur Entscheidung angerufen wird, wobei angenommen wird, dass die Hälfte der Verfahren auf eine mangelnde Einigung der Verpflichteten in Bezug auf die bei der Kostenaufteilung zugrunde zulegenden Kostenpositionen abzielen und die andere Hälfte Verfahren über die Höhe bzw. Angemessenheit der Kosten betrifft. In ca. 50 Prozent der Fälle wird jeweils von einem Rechtsmittelverfahren ausgegangen. Konkret sichtet das EBA die vorgelegten Antragsdaten und stellt diese zusammen, es prüft die Vollständigkeit der vorgelegten Daten und Informationen und holt fehlenden Daten ein. Anschließend führt das EBA eine Bewertung durch und erlässt einen Bescheid. Teilweise kann es nötig sein, Besprechungen bzw. Anhörungen durchzuführen. Evtl. sind Widerspruchs- bzw. Klageverfahren durchzuführen. In beiden Fällen wird im Rechtsmittelverfahren das Vorbringen auf Zulässigkeit und Begründetheit geprüft und ein Bescheid oder eine Klageerwidmung verfasst. Schlussendlich, sind Gerichtstermine wahrzunehmen.

Insgesamt wird von einem Zeitaufwand von 124.020 Minuten ausgegangen, was einem jährlichen Zeitaufwand von 2.067 Stunden/Jahr entspricht. Hiervon entfallen 419,5 Stunden auf den gehobenen Dienst und 1.647,5 Stunden auf den höheren Dienst. Bei einem Lohnkostensatz für den Bund im gehobenen Dienst von 46,50 Euro und 70,50 im höheren Dienst ergibt dies einen Erfüllungsaufwand von 135.655,65 Euro/Jahr und einen Mehrbedarf von 1,29 Dienstposten, überwiegend im höheren Dienst.

Hiermit ergibt sich ein Zeitaufwand von ca. 53 Stunden pro Maßnahme.

Pro Maßnahme entfällt auf den gehobenen Dienst ein Arbeitsaufwand von ca. zehn Stunden und auf den höheren Dienst von ca. 42 Stunden.

Anzahl der Maßnahmen	Zeitaufwand im gehobenen Dienst/Std. 46,50 Euro/Std.	Zeitaufwand im höheren Dienst/Std. 70,50 Euro/Std.	Gesamt/Std. Jahr
39	419,5	1.647,5	2067
	19.506,75 Euro	116.148,75 Euro	135.655,50
	0,26 DP	1,03 DP	Insg. 1,29 DP

3. Das EBA überwacht gemäß § 12b i.V.m. § 5 Absatz 4a, § 5a Absatz 1 und Absatz 8, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Fahrgästen barrierefreie elektronische Kommunikationswege zur Verfügung stellen. Aufgrund von Erfahrungswerten aus der bisherigen Überwachungspraxis wurden die für die Erfüllung der neuen Aufgabe durchzuführenden Maßnahmen ermittelt. Als Überwachungsmaßnahmen sind hier, die aktive Überwachung von Informationen, die telefonische Überprüfung sowie die Beschwerdebearbeitung zu nennen, wobei ebenfalls aufgrund von Erfahrungswerten in 1 Prozent der Fälle von einem Rechtsmittelverfahren ausgegangen wurde. Bei einer gemutmaßten Anzahl von 65 Fällen/Überwachungsmaßnahmen pro Jahr und einem Zeitaufwand von ca. 1084 Stunden/Jahr ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von ca. 45.000 Euro/Jahr bei einem Dienstpostenmehrbedarf von 0,68 Dienstposten überwiegend im gehobenen Dienst.

Hiermit ergibt sich ein Zeitaufwand von ca. 17 Stunden pro Maßnahme. Pro Maßnahme entfällt auf den mittleren Dienst ein Zeitaufwand von ca. sieben Stunden, auf gehobenen Dienst ein Arbeitsaufwand von ca. zehn Stunden und auf den höheren Dienst von ca. 0,5 Stunden.

Anzahl der Maßnahmen	Zeitaufwand gesamt im mittleren Dienst/Std.	Zeitaufwand gesamt im gehobenen Dienst/Std.	Zeitaufwand gesamt im höheren Dienst/Std.	Gesamt/Std./Jahr
65	453,7	629,7	0,5	1.084
	33,80 Euro/Std. x Zeitaufwand= 15.335,06	46,50 Euro/Std. x Zeitaufwand= 29.281,05	70,50 Euro/Std. x Zeitaufwand= 35,25	44.651,61 Euro
	0,29 DP	0,40 DP		Insg. 0,68 DP

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

#### 4. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht, insbesondere sind keine Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau oder die sozialen Sicherungssysteme zu erwarten.

#### 5. Weitere Gesetzesfolgen

Durch die gesetzliche Verankerung einer zentralen Anlaufstelle für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität wird der Faktor Mobilität und digitale Infrastruktur im Sinne einer Verbesserung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gestärkt.

## VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen. Die Regelungen knüpfen an das EU-Recht an und sind in ihrem Bestand daher Großteils von diesem abhängig.

Eine Evaluierung der Neuregelung des § 10a über die zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität wird nach Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten der Regelung durchgeführt. Hierbei wird zu überprüfen sein, ob sich die Vorgabe einer verpflichtenden Zusammenarbeit aller Akteure bewährt hat, oder ob auf eine zentrale Stelle verzichtet werden kann. Die Zufriedenheit der Nutzer der zentralen Stelle mit deren Arbeit kann auch ein Indikator hierfür sein. Methodisch können Befragungen sowohl der Nutzer, als auch der Verpflichteten für eine Bewertung herangezogen werden.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

#### Zu Nummer 1

##### Zu Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung an die neue Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021.

##### Zu Buchstabe b

§ 1 Absatz 4 wird redaktionell angepasst. Darüber hinaus wird im Einklang mit der Verordnung (EU) 2021/782 klargestellt, dass künftig auch der Fernverkehr unter die Freistellung fällt. § 1 Absatz 4 macht damit von der in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2021/782 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, solche Dienste des Nah- und Fernverkehrs von der Verordnung weitgehend auszunehmen, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden. Grund dafür ist, dass die verwendeten Wagen häufig nicht über die heute gängige technische Ausstattung verfügen und die Betreiber daher nicht in der Lage wären, mit ihnen die Anforderungen der Verordnung zu erfüllen. Die Ausnahme gilt unabhängig davon, wie weit der Dienst in den regulären öffentlichen Personenverkehr integriert ist.

#### Zu Nummer 2

Redaktionelle Anpassung an die neue Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

#### Zu Nummer 3

Redaktionelle Anpassungen an die Verordnung (EU) 2021/782.

#### Zu Nummer 4

##### Zu Buchstabe a

Redaktionelle Anpassungen an die Verordnung (EU) 2021/782.

##### Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassung an die neue Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

##### Zu Buchstabe c

#### Zu Doppelbuchstabe aa

Die vom EBA zu überwachenden Vorschriften werden um § 10a (zentrale Anlaufstelle für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität) und § 12b (elektronische Kommunikation bei Erstattungen und Entschädigungen nach der Verordnung (EU) 2021/782) erweitert. Die Aufnahme von § 4 Absatz 8 dient der Klarstellung.



Nach § 10a Absatz 1 soll die zentrale Anlaufstelle die in Artikel 24 Buchstabe f Satz 3 der Verordnung (EU) 2021/782 genannten Aufgaben erfüllen. Das EBA prüft daher im Rahmen der Aufsicht, ob die zentrale Anlaufstelle Anträge auf Hilfeleistung an Bahnhöfen und im Zug entgegennimmt, einzelne Anträge auf Hilfeleistung an Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterleitet und Informationen zur Barrierefreiheit bereitstellt.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

Redaktionelle Anpassung an die Verordnung (EU) 2021/782.

#### **Zu Buchstabe d**

Redaktionelle Anpassung an die neue Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

#### **Zu Nummer 5**

##### **Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Anpassung an die Verordnung (EU) 2021/782.

Die vom EBA zu überwachenden Vorschriften werden mit Blick auf die Bearbeitung von Beschwerden um § 4 Absatz 8, § 10a und § 12b erweitert.

##### **Zu Buchstabe b**

Die Regelung des § 5a Absatz 10 ist nicht mehr erforderlich und wird daher aufgehoben. Das EBA ist bundesweit einheitlich zuständig für die Überwachung der fahrgastrechtlichen Vorschriften.

#### **Zu Nummer 6**

Mit § 10a soll von der Regelungsoption gemäß Artikel 24 Buchstabe f der Verordnung (EU) 2021/782 Gebrauch gemacht werden, vorzuschreiben, dass Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnunternehmen in ihrem Hoheitsgebiet zusammenarbeiten, um eine zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einzurichten und zu betreiben.

Artikel 24 der Verordnung (EU) 2021/782 macht – wie derzeit die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 – die Verpflichtung zum Erbringen von Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität davon abhängig, dass der Hilfebedarf bei dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Bahnhofsbetreiber angemeldet wurde. In der Praxis würde dies die Anmeldung von Hilfebedarf sehr kompliziert machen. Zwar sieht sowohl die geltende Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 als auch die Verordnung (EU) 2021/782 vor, dass sich die Betroffenen nur an eines der beteiligten Unternehmen wenden müssen und dieses die Anmeldung an alle anderen an der Beförderung beteiligten Unternehmen weiterleitet (vgl. Artikel 24 Buchstabe a Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/782). Dennoch wären die Modalitäten der Anmeldung je nach dem Unternehmen, das die Betroffenen kontaktieren müssten, verschieden.

Daher betreibt die Deutsche Bahn AG schon seit vielen Jahren die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ), die als zentrale Anlaufstelle für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität fungiert. Sie können sich über einheitliche Kommunikationskanäle über barrierefreie Reisemöglichkeiten informieren und Hilfebedarf am Bahnhof und im Zug (z. B. Hilfe beim Ein-, Aus- und Umsteigen) anmelden, unabhängig davon, welches Unternehmen die Beförderung tatsächlich durchführt. Die MSZ koordiniert die tatsächliche Erbringung der notwendigen Hilfeleistungen durch die beteiligten Unternehmen.

Dieses Modell hat sich in der Praxis bewährt und trägt wesentlich dazu bei, dass Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität das Verkehrsmittel Eisenbahn mit vertretbarem Mehraufwand nutzen können. Es beruht allerdings derzeit auf freiwilligen Vereinbarungen. Diese stellen sich für den Schienenpersonennahverkehr aktuell als Vereinbarungen mit den Ländern und Aufgabenträgern nach § 37 Absatz 3 des Eisenbahnregulierungsgesetzes dar.

Um das Bestehen einer zentralen Anlaufstelle nach dem Muster der MSZ dauerhaft zu sichern, soll von der Befugnis Gebrauch gemacht werden, die Artikel 24 Buchstabe f der Verordnung (EU) 2021/782 den Mitgliedstaaten einräumt. Nach dieser Vorschrift können die Mitgliedstaaten alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreiber zu einer entsprechenden Zusammenarbeit verpflichten.

Absatz 1 sieht die genannte Verpflichtung zur Zusammenarbeit vor. Sie soll ab dem 1. Januar 2025 gelten. Dies entspricht dem Zeitpunkt, zu dem die derzeit geltenden vertraglichen Vereinbarungen auslaufen. Somit ist ein nahtloser Übergang von der bisherigen zur künftigen Rechtsgrundlage sichergestellt.

Die zentrale Anlaufstelle erhält eine gesetzliche Befugnis, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen personenbezogenen Daten im notwendigen Umfang zu verarbeiten. Dabei ist zu beachten, dass es sich u. a. um Gesundheitsdaten handelt, die nach Artikel 9 Absatz 1 der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) einem besonderen Schutz unterliegen; so sind entsprechende Maßnahmen der Datensicherheit vorzusehen. Es ist weiterhin sicherzustellen, dass die Daten nicht länger gespeichert bleiben, als es für die Durchführung der Hilfeleistung für die jeweils anfragende Person notwendig ist. Daher wird vorgeschrieben, dass die Daten mit dem Ablauf des Tages nach der Durchführung der letzten Zugfahrt zu löschen sind, auf die sich die Anmeldung bezieht. Diese Formulierung umfasst auch die Konstellation, dass die Zugfahrt für einen bestimmten Tag angemeldet wird, der anmeldenden Person aber von der zentralen Anlaufstelle mitgeteilt wird, dass die Hilfe erst an einem späteren Termin geleistet werden kann und die anmeldende Person daraufhin ihre Zugfahrt auf den angebotenen Termin verschiebt. Ebenfalls erfasst ist außerdem die Fallgestaltung, dass die anmeldende Person auf die Zugfahrt verzichtet, wenn am von ihr vorgesehenen Tag keine Hilfestellung angeboten werden kann. Die Löschpflicht soll nicht gelten, wenn die anmeldende Person darin einwilligt, dass ihre Daten für zukünftige Anmeldungen von Hilfebedarf für weitere Fahrten gespeichert bleiben. Damit soll die zukünftige Anmeldung von Hilfebedarf erleichtert werden, da die Stammdaten zur Person nicht jedes Mal erneut eingegeben werden müssen. Die Formulierung stellt klar, dass die hier vorgesehene Einwilligung sich nur auf die Verarbeitung der Daten zu dem genannten Zweck (und beispielsweise nicht für Werbezwecke) bezieht. Die Einwilligung der Hilfebedarf anmeldenden Person in die weitere Speicherung ihrer Daten für künftige Anmeldungen von Hilfebedarf muss den Vorgaben von Artikel 4 Nummer 11, Artikel 7 und 8 DSGVO entsprechen. Werden derartige Angaben zu den Fahrten von den weiteren personenbezogenen Daten in der Weise getrennt, dass sie keinen Personenbezug mehr aufweisen, so können sie – z. B. für statistische Auswertungen – weiter aufbewahrt werden.

Die effiziente Koordinierung der Hilfeleistungen durch die zentrale Anlaufstelle setzt voraus, dass die Anlaufstelle genaue Kenntnis über die Bahnhöfe und das eingesetzte rollende Material hat. Absatz 2 verpflichtet daher die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Bahnhofsbetreiber, diese Informationen unverzüglich in dem von der zentralen Anlaufstelle festgelegten Format unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die zentrale Anlaufstelle wird nicht in jedem Fall der angefragten Hilfeleistung beim EVU bzw. Bahnhofsbetreiber die erforderlichen Infrastrukturdaten abfragen, die sie für die Planung der Hilfeleistung benötigt, sondern sich eine Datei anlegen, in der alle erforderlichen Infrastrukturdaten enthalten sind. Diese Datei muss natürlich aktuell gehalten werden. Personenbezogene Daten sind hier keinesfalls betroffen. Zweck ist, dass die zentrale Anlaufstelle bei Anfragen nach Hilfeleistung unmittelbar beraten kann, da sie die technischen Gegebenheiten z. B. des Bahnhofs kennt.

Nach Absatz 3 weisen die Unternehmen in den von ihnen nach Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 aufzustellenden Zugangsregeln auf die zentrale Anlaufstelle hin. Diese Informationen ergänzen die von den Unternehmen nach Artikel 24 Buchstabe f Satz 2 der Verordnung (EU) 2021/782 in die Zugangsregeln aufzunehmenden Angaben über die Bedingungen des Betriebs der zentralen Anlaufstelle. Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität finden so in einem barrierefreien Dokument alle relevanten Informationen.

Da bei der Bildung der zentralen Anlaufstelle die Tragung der Kosten einer der wichtigsten zu regelnden Punkte ist, soll dieser im Gesetz ausdrücklich angesprochen werden (Absatz 4). Da die Einrichtung der Stelle den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern insgesamt obliegt, müssen diese sich auch über die Verteilung der Kosten – für den Schienenpersonennahverkehr unter Hinzuziehung der Aufgabenträger – einigen. Für die dem Schienenpersonennahverkehr zugerechneten Kosten ist dabei auf eine möglichst einfache Abrechnungsmethodik hinzuwirken und diese mit den Aufgabenträgern abzustimmen. Ein wesentliches Element soll das Ausmaß, d. h. die aufgewandte Zeit pro Fall und die Anzahl der Fälle sein, in denen die Anlaufstelle für eines der beteiligten Unternehmen tätig wird, also dieses über angemeldeten Hilfebedarf informiert. Sollte eine Einigung nicht zustande kommen, entscheidet nach Absatz 5 das EBA.

Die Kosten für den Betrieb und die Nutzung der zentralen Anlaufstelle müssen insgesamt angemessen sein. Im Hinblick auf das Ziel der Regelung, Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität Reisemöglichkeiten zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sind auch großzügige Servicezeiten und Erreichbarkeiten angemessen und damit gerechtfertigt.

Die durch die Neuregelung statuierte Verpflichtung zur Zusammenarbeit darf nicht zu einer Reduzierung des derzeitigen Servicelevels führen.

#### **Zu Nummer 7**

Redaktionelle Anpassung an die Verordnung (EU) 2021/782.

#### **Zu Nummer 8**

##### **Zu § 12b**

Der neue § 12b AEG macht von der Regelungsoption in den Artikeln 18 Absatz 5 und 19 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2021/782 Gebrauch. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden verpflichtet, den Fahrgästen für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen neben dem Formular nach Artikel 18 Absatz 6 und Artikel 19 Absatz 5 der Verordnung zumindest einen elektronischen Kommunikationsweg zur Verfügung zu stellen. Welche Form der elektronischen Kommunikation gewählt wird, bleibt den Unternehmen überlassen. Die Unternehmen sollen jedoch einen in der Bevölkerung verbreiteten Kommunikationsweg wählen. Die Vorschrift ist technologieoffen und damit auch zukunftsfest. Möglich ist beispielsweise das Anbieten der Einreichung per E-Mail oder über Formulare auf Webseiten, aber auch die Integration in Buchungs-Apps.

Anforderungen an die erforderliche Barrierefreiheit richten sich nach den entsprechenden Vorschriften, insbesondere nach dem Behindertengleichstellungsgesetz und dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz.

##### **Zu § 12c**

Die Vorschrift soll den Eisenbahnunternehmen ermöglichen, die Berechtigung zum Erwerb eines Fahrausweises zu kontrollieren, soweit diese Berechtigung davon abhängt, dass der Fahrgast eine Behinderung hat. Derzeit gibt es kein gesetzliches Recht zum Erwerb einer Fahrkarte im Zug, sondern dies wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen freiwillig insbesondere Menschen mit Behinderungen angeboten.

Künftig gestattet Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/782 Menschen mit Behinderungen unter bestimmten Umständen, Fahrausweise im Zug zu erwerben. In Bezug auf dieses Recht macht der vorgeschlagene § 12c von der Regelungsoption in Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) 2021/782 Gebrauch.

Die Eisenbahnunternehmen können nur einen „amtlichen Nachweis“ der Behinderung verlangen. Anerkannt werden müssen nicht nur der Schwerbehindertenausweis nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch, sondern auch vergleichbare Dokumente aus anderen Staaten.

Sofern sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen für eine entsprechende Regelung in ihren Beförderungsbedingungen entscheiden, müssen sie auch vorsehen, dass die betroffenen Fahrgäste, die ihren amtlichen Nachweis der Behinderung bei der konkreten Beförderung vergessen haben, diesen nachzeigen können.

#### **Zu Nummer 9**

Redaktionelle Anpassung an die Verordnung (EU) 2021/782 und die neue Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Darüber hinaus wird die Ermächtigungsgrundlage präzisiert. Es wird klargestellt, dass Ausnahmen und Befreiungen, die das europäische Recht den Mitgliedstaaten ermöglicht, mittels Rechtsverordnung geregelt werden können. Geeignet hierfür ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Die Änderung trägt auch dem neuen Ressortzuschnitt innerhalb der Bundesregierung Rechnung. Die Herstellung des Einvernehmens im Bereich der Fahrgastrechte ist mit dem Bundesministerium der Justiz erforderlich.

#### **Zu Nummer 10**

Redaktionelle Anpassung an die neue Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

#### **Zu Nummer 11**

##### **Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Anpassung an die neue Ressortbezeichnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

**Zu Buchstabe b****Zu Absatz 10**

Das Gesetz soll am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Deshalb wird hier eine Regelung über die materielle Rechtskraft der einzelnen Vorschriften getroffen.

**Zu Absatz 11**

Artikel 24 Buchstabe a Absatz 3 der Verordnung (EU) 2021/782 reduziert die Frist, bis zu der Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität ihren Bedarf an Hilfeleistung nach Artikel 23 der Verordnung (EU) 2021/782 angemeldet haben müssen, von den derzeit nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 geltenden 48 Stunden auf 24 Stunden. Dies ist ein wichtiger Schritt, um Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität deutlich spontaneres Reisen zu ermöglichen.

Artikel 24 Buchstabe a Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/782 erlaubt es den Mitgliedstaaten, die Frist von 24 Stunden bis zum 30. Juni 2026 auf 36 Stunden zu verlängern. Von dieser Option soll – beschränkt auf grenzüberschreitende Verbindungen – Gebrauch gemacht werden. Die Verlängerung soll Schwierigkeiten vermeiden, die auftreten würden, wenn am Zielbahnhof der Fahrt die verlängerte Frist gilt, der Reisende sich jedoch in Deutschland erst zur kürzeren Frist meldet. Die Hilfeleistung am Zielbahnhof könnte dann unter Umständen nicht sichergestellt werden.

Aus diesem Grund verlangt die MSZ der Deutschen Bahn AG bei Auslandsverbindungen heute eine Anmeldung 48 Stunden im Voraus – also der gesetzlichen Frist nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 –, während ihr für Verbindungen innerhalb Deutschlands eine Anmeldung bis 20 Uhr am Vortag der Reise ausreicht.

Sowohl bei der 24-Stunden-Frist als auch bei der auf 36 Stunden verlängerten Frist handelt es sich um Mindeststandards. Im Sinne der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sollten die Unternehmen anstreben, die Voranmeldefristen so kurz wie möglich zu gestalten, wie es die MSZ bereits bei innerdeutschen Verbindungen praktiziert.

**Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Ein schnellstmögliches Inkrafttreten ist wichtig, um einen Gleichlauf der Regelungen mit der am 7. Juni 2023 wirksam werdenden Verordnung (EU) 2021/782 zeitnah herzustellen.