

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 20/5628, 20/6119, 20/6262 Nr. 1.3 –**

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

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. Es soll im AEG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Bahnhofsbetreibern die Einrichtung einer gemeinsamen, zentralen Anlaufstelle für Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität vorzuschreiben. Außerdem sollen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Fahrgästen künftig eine Möglichkeit der elektronischen Kommunikation für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen anbieten müssen. Weitere Anpassungen sollen durch eine Ablösung der Eisenbahn-Verkehrsordnung erfolgen.

B. Lösung

Vornahme der erforderlichen redaktionellen Anpassungen. Einfügung von § 10a in das AEG für die Verpflichtung zur Schaffung einer zentralen Anlaufstelle. 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 muss. Die barrierefreie elektronische Kommunikation zur Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen wird in § 12b AEG geregelt. Die Verpflichtung zur Ermöglichung der barrierefreien elektronischen Kommunikation modernisiert das Erstattungs- und Entschädigungsverfahren.

Bei den Änderungen gegenüber dem Gesetzentwurf der Bundesregierung ist vorgesehen, dass die Zuständigkeit für die Eisenbahnaufsicht im Bereich der Fahr-

gastrechte bei den Schmalspurbahnen künftig auf die Länder rückübertragen werden soll. Um die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern nachhaltig zu verbessern, sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet werden, Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern aufzustellen. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollen der zentralen Anlaufstelle die Informationen zur Verfügung stellen, die erforderlich sind, damit die Stelle die Hilfeleistung organisieren kann. Diese Informationen sollen auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Außerdem sollen die bereits im neuen § 10a vorhandenen datenschutzrechtlichen Regelungen ergänzt werden. Zu der Regelung, dass die elektronische Kommunikation zur Einreichung von Anträgen auf Erstattung oder Entschädigung barrierefrei möglich sein muss, soll der Maßstab konkretisiert werden, damit für die Unternehmen mehr Rechtssicherheit besteht. Weiter soll eine Anpassung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB) in Bezug auf Schienenfahrzeuge erfolgen.

Annahme einer Entschließung zu Fragen der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Ganzen.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen, Verzicht auf eine Entschließung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5628 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 20/6119 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird wie folgt gefasst:

„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 sowie zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche“.

2. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa und bb wird wie folgt gefasst:

, aa) In Satz 1 werden die Wörter „die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, der §§ 10 und 12a dieses Gesetzes“ durch die Wörter „für die regelspurigen Eisenbahnen die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der 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 für regelspurige Eisenbahnen“ ersetzt.

b) Nummer 5 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

, a) Absatz 8 wird wie folgt gefasst:

„(8) Im Rahmen seiner Zuständigkeit nach § 5 Absatz 4a obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt auch die Bearbeitung von Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß einer regelspurigen Eisenbahn oder eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers im Sinne des Artikels 3 Nummer 4 oder Nummer 5 der Verordnung (EU) 2021/782 gegen die Vorschriften dieser Verordnung, gegen § 4 Absatz 8 oder die §§ 10, 10a, 12a oder 12b oder gegen die Vorschriften einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a erlassenen Rechtsverordnung.“

c) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 5a eingefügt:

,5a. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Der Überschrift werden die Wörter „; Mitnahme von Fahrrädern“ angefügt.

b) Der Wortlaut wird Absatz 1.

- c) Folgender Absatz 2 wird angefügt:
- „(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern nach Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2021/782 aufzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.“
- d) Nummer 6 wird wie folgt geändert:
- aa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(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 diese dauerhaft zu betreiben.“
- bb) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
- „Sie haben die Daten und Informationen außerdem auf ihrer Webseite zu veröffentlichen.“
- cc) Folgender Absatz 6 wird angefügt:
- „(6) 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, einschließlich Gesundheitsdaten im Sinne des Artikels 4 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35) in der jeweils geltenden Fassung, zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies für die Aufgabenerfüllung nach Absatz 1 erforderlich ist. Die zentrale Anlaufstelle hat die personenbezogenen Daten nach Satz 1 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 und Verwendung ihrer Daten, einschließlich Gesundheitsdaten im Sinne des Artikels 4 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2016/679, für künftige Anmeldungen von Hilfebedarf ausdrücklich eingewilligt. § 22 Absatz 2 des Bundesdatenschutzgesetzes gilt entsprechend.“

- e) In Nummer 8 wird dem § 12b folgender Satz angefügt:
„Insoweit richten sich die Anforderungen an die Barrierefreiheit von Webseiten und mobilen Anwendungen bis zum 27. Juni 2025 nach der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung.“
- f) Folgende Nummer 12 wird angefügt:
,12. Nach § 39 wird folgender § 40 eingefügt:

„§ 40

Evaluierung der zentralen Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die Bundesregierung evaluiert die zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nach § 10a im Jahr 2027.“ ‘

3. Nach Artikel 1 wird folgender Artikel 2 eingefügt:

, Artikel 2

Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen
Gesetzbuche

Artikel 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1994 (BGBl. I S. 2494; 1997 I S. 1061), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1966) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

- „3. bei Schienenfahrzeugen
- a) der Staat der Zulassung,
 - b) mangels Zulassung der Staat der Registrierung oder
 - c) bei Registrierung in einem supranationalen Register der Staat, dem das Schienenfahrzeug in diesem Register zugeordnet ist.“ ‘

4. Der bisherige Artikel 2 wird Artikel 3.;

- b) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest,

dass der Ausbau und die Verbesserung der Angebotsqualität des öffentlichen Nahverkehrs ein zentraler Baustein ist, um die Fahrgastzahlen zu steigern und die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Mit dem für Herbst 2023 avisierten Ausbau- und Modernisierungspakt ist beabsichtigt, eine langfristige Finanzierungsperspektive für ein hochwertiges Leistungsangebot zu schaffen, das Voraussetzung ist für einen deutlichen Fahrgastzuwachs in Städten und in ländlichen Räumen. Ein flächendeckend attraktiver öffentlicher Nahverkehr verlangt unter anderem, bundesweite Erschließungs- und Qualitätsstandards festzulegen, die die bedarfsgerechte Anbin-

dung aller Orte in Deutschland an ein verlässliches ÖPNV-Angebot gewährleisten. Die Verzahnung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Ausbau des Nahverkehrsnetzes ist dabei ein elementares Ziel.

Gemeinsames Ziel muss es sein, Status und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs systematisch aufzuwerten und diesen zu einem Angebot zu entwickeln, mit dem alle Fahrgäste komfortabel und sicher unterwegs sind. Dazu bedarf es ausreichender Kapazitäten, der barrierefreien Erreichbarkeit von Haltestellen und Mobilitätsstationen, des Vorrangs und der Beschleunigung öffentlicher Verkehre im Verkehrsgeschehen, objektiver und subjektiver Sicherheit in Fahrzeugen und an Haltestellen und Bahnhöfen, der optimalen Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr, insbesondere durch den weiteren Ausbau von Fahrradabstellanlagen sowie die Erstellung einer nationalen Fußverkehrsstrategie, und vermehrter Anstrengungen, um dem Personalmangel entgegenzuwirken.

Das bundesweit gültige Deutschlandticket für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr lädt dazu ein, vermehrt den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr zu nutzen und kann die intermodale Verbindung mit dem individuellen motorisierten Verkehr stärken. Der Zugang zum ÖPNV muss dazu dauerhaft und umfassend vereinfacht werden, unter anderem durch eine verlässliche digitale Bereitstellung von Echtzeitdaten und Fahrgastinformationen und durch gute Rahmenbedingungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Familien mit Kindern. Für den weiteren Erfolg müssen mit dem Deutschlandticket Ausbau und Modernisierung des Angebots an Verkehrsleistungen und -diensten einhergehen. Ausbau, Erhalt und kostengünstiges Ticket gehören zusammen. Bund, Länder und Kommunen können hierbei nur gemeinsam handeln und absehbare zusätzliche Lasten gerecht aufteilen.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

dass der Bund mit den Anpassungen des Regionalisierungsgesetzes in den Jahren 2022 und 2023 den Ländern mehr Mittel für den öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung stellt. Er sichert damit das bestehende Angebot insbesondere im Schienenpersonennahverkehr ab. Ziel ist es, damit den Angebotsausbau zu unterstützen. Der Bund leistet mit der Bereitstellung der Mittel seinen finanziellen Anteil an der Einführung des Deutschlandtickets. Die Nutzung von Bussen und Bahnen wird über Tarif- und Verkehrsverbundsgrenzen hinweg erheblich vereinfacht und für die Vielzahl von Fahrgästen wird eine bezahlbare ÖPNV-Nutzung ermöglicht. Bund und Länder stärken damit klimafreundliche Mobilität und soziale Daseinsvorsorge in einem Schritt.

Das Deutschlandticket führt die zersplitterte ÖPNV-Landschaft Deutschlands zusammen, macht den Bürgerinnen und Bürgern ein attraktives Mobilitätsangebot und erhöht allgemein den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs in der Mobilitätspolitik. Das zeigt sich darin, dass das Deutschlandticket seit Beginn des Vorverkaufs am 3. April 2023 bereits von rund sieben Millionen Fahrgästen erworben wurde, zwei Millionen davon sind neue Abonnenten.

Mit dem Deutschlandticket wird die Nutzung des ÖPNV digitaler und nutzerfreundlicher und der spontane Umstieg so leicht wie noch nie. Das Ticket wird die Verkehrsverbünde nun dazu motivieren, stärker als bisher die Digitalisierung voranzutreiben und die eigenen Verbundstrukturen effizienter zu gestalten. Um die Potentiale des ÖPNV voll ausschöpfen zu können, müssen neben den Tarif- und Vertriebsstrukturen jetzt in einem zweiten Schritt auch

die Qualität des Angebots sowie die notwendigen Kapazitäten zur Bedienung der höheren Nachfrage geschaffen werden.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel

1. mit dem Abschluss des Ausbau- und Modernisierungspaktes, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen auch über die Qualität und die Finanzierung des ÖPNV bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen wollen, die gezielte Ausweitung des ÖPNV-Angebots in urbanen wie in ländlichen Räumen abzusichern und eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen zu ermöglichen;
2. ein Konzept zur Förderung barrierefreier Mobilitätsstationen vorzulegen, Echtzeitdaten über die Verfügbarkeit erweiterter Mobilitätsangebote stärker zu integrieren und gemeinsam mit den Ländern eine Gesamtstrategie für die intermodale Vernetzung des klassischen ÖPNV mit Car- und Bikesharing und On-Demand-Verkehren vorzulegen;
3. im Rahmen des Ausbau- und Modernisierungspaktes gemeinsam mit den Ländern das Deutschlandticket ab 2024 weiterzuentwickeln, unter anderem mit dem Ziel einer noch familienfreundlicheren Regelung für die Mitnahme von Kindern und Jugendlichen;
4. das Deutschlandticket neben der schon erreichten Jobticket-Regelung gemeinsam mit den Ländern im Hinblick auf weitere vergünstigte Angebote, wie etwa für Studierende, im Rahmen der Kompetenzen des Bundes weiterzuentwickeln;
5. Fahrgastrechte im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV zu stärken, für das Deutschlandticket verbraucherorientiert weiterzuentwickeln und sicherzustellen, dass Deutschlandticket und Schienenpersonenfernverkehr künftig besser integriert werden, und darauf hinzuwirken, dass die Bedingungen für die Mitnahme von Fahrrädern verbessert werden;
6. ein Mobilitätsdatengesetz vorzulegen, in dem Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter verpflichtet werden, für eine nahtlose Mobilität ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen unter Wahrung der datenschutzrechtlichen Vorgaben bereitzustellen. Auch die digitale Buchung und Bezahlung sollen anbieterübergreifend ermöglicht werden;
7. digitale Mobilitätsdienste und innovative Mobilitätslösungen in Verbindung mit der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs zu unterstützen.“

Berlin, den 24. Mai 2023

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Wolfgang Wiehle
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wolfgang Wiehle

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/5628** in seiner 88. Sitzung am 2. März 2023 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 20/6119** wurde am 31. März 2023 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages an die gleichen Ausschüsse überwiesen (Drucksache 20/6262 Nr. 1.3). Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen mehrere redaktionelle Anpassungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), welche durch die Neufassung der EU-Fahrgastrechteverordnung vorzunehmen sind. Darüber hinaus sieht der Gesetzentwurf vor, von Regelungsoptionen in der neuen EU-Fahrgastrechteverordnung Gebrauch zu machen. Im AEG soll durch Einfügung eines § 10a von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern die Einrichtung einer gemeinsamen, zentralen Anlaufstelle für Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität vorzuschreiben. Damit soll gesetzlich festgeschrieben werden, dass im Bedarfsfall nur noch ein einziger Ansprechpartner für die Organisation von Reisen kontaktiert werden muss. In § 12b AEG soll durch eine Verpflichtung zur Ermöglichung der barrierefreien elektronischen Kommunikation das Erstattungs- und Entschädigungsverfahren modernisiert werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ihren Fahrgästen künftig eine Möglichkeit der elektronischen Kommunikation für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen anbieten müssen. Zudem sollen weitere Anpassungen durch eine Ablösung der Eisenbahn-Verkehrsordnung erfolgen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/5628, 20/6119 in seiner 58. Sitzung am 24. Mai 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)178. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD hat er den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)178 angenommen. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)173 abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. hat er den Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)177 angenommen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5628 in seiner 43. Sitzung am 24. Mai 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Annahme mit Änderungen. Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)178 hat er mit den Stimmen

der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD angenommen. Er hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)173 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. hat er den Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)177 angenommen. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 20/6119 empfiehlt er einstimmig Kenntnisnahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich gutachtlich beteiligt. Er hat sich mit dem Gesetzentwurf in seiner 27. Sitzung am 1. März 2023 befasst und hat festgestellt, dass die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung plausibel und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist (Ausschussdrucksache 20(26)40-3).

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5628 in seiner 38. Sitzung am 29. März 2023 beraten und hat dazu die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Die öffentliche Anhörung hat er in seiner Sitzung am 17. April 2023 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige, Interessensvertreter und sonstige Auskunftspersonen teil: Jonas Fischer vom Sozialverband VdK; Dr. Thomas Hilpert-Janßen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Marion Jungbluth vom Verbraucherzentrale Bundesverband; Dipl.-Ing. Michael Mißlitz von der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH; Dipl.-Ing. Frithjof Mielke aus dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und Volker Wente vom Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) und vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Jonas Fischer vom Sozialverband VdK begrüßte grundsätzlich die Umsetzung der EU-Verordnung, bemängelte aber, dass die vorgesehenen Regelungen an einigen Stellen nicht weit genug gingen. Die vorgesehene pauschale Ausnahmeregel für ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betriebene Dienste lehne man ab. Er kritisierte, in dem Gesetzentwurf werde weiter nicht der Umfang der Leistungen festgehalten, die von der zu schaffenden zentralen Anlaufstelle zu erbringen seien. Zudem bemängelte er die 24-Stunden-Frist zur Anmeldung von Hilfebedarfen in der zentralen Anlaufstelle, was für Menschen mit Behinderungen spontanes Reisen nicht ermögliche.

Thomas Hilpert-Janßen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kritisierte, dass das umfassende Datenschutzrecht im AEG nochmals thematisiert werde. Wenn dies geschehe, solle die Löschungspflicht statt auf personenbezogenen Daten auf Gesundheitsdaten bezogen werden. Bei Gesundheitsdaten bestehe keine Notwendigkeit zu einer weiteren Speicherung, während weitere personenbezogene Daten auch zur Beschwerdebearbeitung dienen.

Marion Jungbluth vom Verbraucherzentrale Bundesverband sprach sich unter anderem dafür aus, Zugverspätungen früher zu entschädigen, um einen starken Anreiz für mehr Pünktlichkeit zu setzen und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Sie kritisierte eine mangelnde Einbindung des Deutschlandtickets in den Geltungsbereich der Fahrgastrechte und sprach sich dafür aus, die Grundlagen für die Geltendmachung höherer Gewalt durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Reisenden und die Öffentlichkeit transparent zu machen.

Frithjof Mielke vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sprach sich dafür aus, die Aufsicht für den Bereich Fahrgastrechte bei den Schmalspurbahnen wieder auf die Länder zu übertragen. Regionale Ausprägungen spielten hier eine große Rolle. Dem werde die Anwendung eines einheitlichen Maßstabs durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht gerecht.

Michael Mißlitz von der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH plädierte dafür, die Ausnahmen für historische und touristische sowie vom übrigen Eisenbahnnetz getrennte Netze und Verkehre auch anzuwenden, was nur gelinge, wenn die für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Behörden diese Ausnahmen in den konkreten Einzelfällen auch umsetzten und zuließen. Daher spreche man sich für eine Rückübertragung der Aufsicht für den Bereich Fahrgastrechte an die Länder aus.

Volker Wente vom Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) und vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sprach sich dafür aus, die Ausnahmeregelungen in § 1 Absatz 4 AEG ausdrücklich

auch für den Fernverkehr mit Museumsbahnen vorzusehen. Wegen regionaler und unternehmensspezifischer Besonderheiten bei den Schmalpurbahnen seien die Länder besser in der Lage, die technischen, betrieblichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu beurteilen, weshalb sich die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) auf die regelspurigen Eisenbahnen beschränken solle.

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird im Übrigen auf das Wortprotokoll der 39. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, welches auch im Internet verfügbar ist.

In seiner 45. Sitzung am 24. Mai 2023 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/5628, 20/6119 abschließend beraten. Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)178) eingebracht, dessen Inhalt sich aus Buchstabe a der Beschlussempfehlung sowie aus Teil B dieses Berichts ergibt. Zu dem Änderungsantrag wurde von den Koalitionsfraktionen in der 45. Sitzung mündlich eine formale Korrektur vorgenommen und die Nummerierung unter Nummer 2 (zu Artikel 1) wurde geändert (statt a, b, ba, c usw. nun a, b, c, d usw.).

Weiterhin haben die Koalitionsfraktionen einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)177) eingebracht, dessen Inhalt sich aus Buchstabe b der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion der CDU/CSU hat zu dem Gesetzentwurf den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)173) eingebracht:

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wolle beschließen:

- 1. In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa werden in Satz 1 die Wörter „die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, der §§ 10 und 12a dieses Gesetzes“ durch die Wörter „für die regelspurigen Eisenbahnen die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der Verordnung (EU) 2021/782, des § 4 Absatz 8, der §§ 10, 10a, 12a und 12b“ ersetzt.*
- 2. In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb werden nach der Angabe „Verordnung (EU) 2021/782“ die Wörter „für regelspurige Eisenbahnen“ eingefügt.*
- 3. In Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a werden nach dem Wort „werden“ die Wörter „nach den Wörtern „obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt“ die Wörter „für die regelspurigen Eisenbahnen“ eingefügt und ‘ eingefügt.*
- 4. In Artikel 1 Nummer 6 § 10a Absatz 1 werden in Satz 2 nach dem Wort „Daten“ die Wörter „einschließlich Gesundheitsdaten nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (Abl. L 119 vom 4.05.2016, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung“ eingefügt.*
- 5. In Artikel 1 Nummer 6 § 10a Absatz 1 werden in Satz 3 sind nach dem Wort „Speicherung“ die Wörter „und Verwendung“ eingefügt.*
- 6. In Artikel 1 Nummer 5 § 10a Absatz 4 werden die Wörter „nach einem von diesen festzulegenden Schlüssel aufzuteilen. Der Schlüssel hat zu berücksichtigen, in welchem Umfang die zentrale Anlaufstelle für die einzelnen Verpflichteten Leistungen erbringt.“ durch „jeweils zur Hälfte zu tragen“ ersetzt.*
- 7. Artikel 1 Nummer 5 § 10 Absatz 5 entfällt.*
- 8. In Artikel 1 Nummer 7 § 12b wird das Wort „barrierefreien“ gestrichen und die Wörter „zur Verfügung zu stellen“ durch die Wörter „und bis zum 28. Juni 2025 mindestens eine Möglichkeit der barrierefreien elektronischen Kommunikation zur Verfügung zu stellen.“*

Begründung

Zu Nummer 1, 2 und 3

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Zuständigkeit für die Eisenbahnaufsicht im Bereich der Schmalpurbahnen künftig einheitlich geregelt und auf die Länder rückübertragen werden. Damit wird eine wesentliche Forderung der Länder im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens erfüllt. Die im § 1 Absatz 4 AEG enthaltene Ausnahme der „ausschließlich“ aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betriebenen Verkehrsdienste des Schienenpersonenverkehrs ist für die Schmalpurbahnen nicht ausreichend, weil diese zwar mit historischen Fahrzeugen, jedoch auch im Regelverkehr Verkehrsleistungen erbringen. Mit den vorgeschlagenen

Änderungen soll dieser Konflikt künftig vermieden werden, ohne dass dabei negative Auswirkungen auf den Verbraucherschutz zu erwarten sind. Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen bleibt gewährleistet.

Zu Nummer 4

Durch § 10a Absatz 1 Satz 2 AEG-E wird eine neue Rechtsgrundlage zur Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zentrale Anlaufstelle geschaffen. Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die gesetzliche Rechtsgrundlage des § 10a Absatz 1 Satz 2 AEG-E um Gesundheitsdaten ergänzt werden, da diese nach der Begründung des Gesetzesentwurfs (siehe B. Besonderer Teil) ebenfalls verarbeitet werden sollen.

Zu Nummer 5

Mit der vorliegenden Änderung soll klargestellt werden, dass eine weitere Speicherung der personenbezogenen Daten der beförderten Person durch die zentrale Anlaufstelle nur mit Einwilligung der betroffenen Person und nur zum Zwecke der Hilfestellung bei zukünftigen Fahrten möglich ist. Zur Klarstellung sollte hier neben der Speicherung auch die Verwendung der Daten aufgenommen werden.

Zu Nummer 6 und 7

Die Aufteilung der Kosten für Betrieb und Nutzung der zentralen Anlaufstelle sollen bereits im Gesetz präzisiert werden. Langwierige Verhandlungen über die Aufteilung der Kosten und das eventuelle Hin-zuziehen des EBAs können so verhindert werden und die Inbetriebnahme der zentralen Anlaufstelle wird nicht verzögert.

Zu Nummer 8

Die Möglichkeit der barrierefreien elektronischen Kommunikation bei Erstattungs- und Entschädigungsanträgen ist zu begrüßen. Allerdings muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichend Zeit für die Umsetzung gegeben werden. Bisher war hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit (Behindertengleichstellungsgesetz und Barrierefreiheitsstärkungsgesetz) der 28. Juni 2025 als Umsetzungsfrist maßgebend. Dies soll auch weiterhin der Stichtag sein. Durch die vorgeschlagenen Änderungen wird die elektronische Kommunikation ab dem Inkrafttreten des Gesetzes, zum 7. Juni 2023, und die barrierefreie elektronische Kommunikation zum 28. Juni 2025 gewährleistet.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, das Gesetz bedeute einen wichtigen Schritt für die Fahrgastrechte, gerade von mobilitätseingeschränkten Menschen. Es solle verpflichtende Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen geben, damit eine barrierefreie Reise gut und sicher geplant werden könne. In Bezug auf die Einreichung von Entschädigungsanforderungen Sorge man dafür, dass diesbezüglich auch tatsächlich barrierefreie digitale Möglichkeiten geschaffen würden. Anliegen, die in der Anhörung von den Schmalspurbahnen geltend gemacht worden seien, habe man ernst genommen und man habe Wünsche des Bundesrates in den Änderungsantrag übernommen. Dass man in Bezug auf Schmalspurbahnen Aufgaben der Aufsicht auf die Länder zurückverlagere, sei ein wichtiger Punkt. Bewusst sei man sich, dass man Barrierefreiheit und Fahrgastrechte in einem größeren Zusammenhang sehen müsse. Dem trage der Entschließungsantrag Rechnung, der sich auch mit Fragen der Verbesserung des ÖPNV im Ganzen auseinandersetze.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, sie habe einen eigenen Änderungsantrag vorgelegt, dessen Schwerpunkt die Rückübertragung von Aufsichtsaufgaben auf die Länder sei. Dass die Koalition nun in das Gesetz noch eine Mitnahme von Fahrrädern aufnehme und detaillierte Pläne vorgebe, sei zumindest sehr konstruiert. Bei Schmalspurbahnen könne das wieder zu Problemen führen. Zu begrüßen sei, dass nun auch die Koalitionsfraktionen den betroffenen Unternehmen mehr Zeit für die Umsetzung geben wollten. Der Entschließungsantrag sei ein „Wohlfühlantrag“, aber es sei zu fragen, was dessen Inhalt mit dem AEG zu tun habe. Man unterstütze natürlich, dass die Koalitionsfraktionen das von Ihnen getragene Ministerium aufforderten, endlich einmal zu handeln. Auch das Mobilitätsdatenkonzept zur Förderung barrierefreier Mobilitätsstation sei zu begrüßen. Man sehe den eigenen Änderungsantrag aber als besser an, als die von den Koalitionsfraktionen vorgelegten Anträge.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** äußerte, der Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion sei nicht besonders gehaltvoll. Sie begrüße, dass mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen noch Verbesserungen erzielt würden. Hervorzuheben sei, dass man die Beschwerdestelle verpflichtend mache, damit Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch wüssten, wo sie sich hinwenden könnten. Ein großer Gewinn sei auch die Infor-

mationspflicht über den Zustand der barrierefreien Infrastruktur. Wenn etwa Aufzüge und Rolltreppen nicht funktionierten, müsse darüber informiert werden. Das Thema „Fahrradmitnahme“ habe man ebenfalls aufgenommen. Sie geht auf den Entschließungsantrag ein und führt aus, das Ministerium solle die Eckpunkte zum Mobilitätsdatengesetz bis zum Sommer vorlegen.

Die **Fraktion der FDP** betonte, die in dem Gesetz vorgesehene Anpassung an europäische Richtlinien sei sinnvoll. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkung würden die Regelungen erhebliche Verbesserungen mit sich bringen. Man nehme Rücksicht auf Schmalspurbahnen, die ihre Wagenparks häufig nicht an moderne Kriterien der Barrierefreiheit anpassen könnten, die aber mehr Personal zur Verfügung hätten und deswegen anders auf Herausforderungen an die Barrierefreiheit reagieren könnten. Mit dem vorliegenden Entwurf gehe man einen wesentlichen Schritt, um die Fahrgastrechte zu stärken. Sie spreche sich dafür aus, Verspätungen zu reduzieren, indem man die Infrastruktur nachhaltig stärke. Das habe man in Angriff genommen. Der Gesetzentwurf beinhalte einen wichtigen Schritt hin zu mehr Fahrgastrechten, aber es sei ein Schritt im Rahmen eines großen Ensembles, das aktuell im BMDV erarbeitet werde.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, Verbesserungen bei den Fahrgastrechten begrüße man. Es müsse sich aber in der Praxis zeigen, ob die EVU von der neuen Möglichkeit, sich auf höhere Gewalt zu berufen, in angemessenem Umfang Gebrauch machten. Dem Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion werde sie zustimmen, weil dieser in dem richtigen Maße die Anregungen aus dem Bundesrat und aus der Expertenanhörung aufgreife. Zu den Änderungsvorschlägen der Koalitionsfraktionen merkte sie an, dass bei der Fahrradmitnahme ein Fragezeichen zu setzen sei, weil hier keine Ausnahme für die Schmalspurbahnen vorgesehen werde. Deshalb werde sie sich bei dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen und dem entsprechend geänderten Gesetzentwurf enthalten. Die Priorisierung gegenüber dem Individualverkehr in dem Entschließungsantrag beinhalte eine verstärkte gesetzliche Regulierung zu Lasten der Freiheit der Bürger. Deshalb werden sie diesen ablehnen.

Die **Fraktion DIE LINKE** bekundete, sie werde dem Gesetz zustimmen, weil die Regelungen grundsätzlich richtig seien und es insbesondere Verbesserungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität gebe. Deutlich mehr habe man sich bei den Fahrgastrechten gewünscht. Die Niederlande und Frankreich zeigten, dass man nach oben abweichen und auch schon ab 30 Minuten eine Entschädigung vorsehen könne. Man begrüße auch den Vorschlag der Verbraucherzentrale, bei einer Verspätung ab 30 Minuten bis zu einer Stunde statt einer prozentualen Entschädigung einen Gutschein auszugeben, zum Beispiel in Höhe von 10 Euro. Man kritisiere die ausweichenden Ausführungen zur Zahl der Stellplätze für Fahrräder. Der Bundesrat habe zwölf pro Zug vorgeschlagen. Der Verweis auf einen Richtwert von vier überzeuge nicht. Die Unternehmen sollten nun verpflichtet werden, Pläne zu erstellen, was besser als nichts sei, aber auch keine besonders wirkungsvolle Maßnahme.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)173 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)178 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD angenommen. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)178. Die Unterrichtung auf Drucksache 20/6119 hat der Ausschuss zur Kenntnis genommen. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt er die Annahme der in dem Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)177 enthaltenen Entschließung.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen unter Buchstabe a der Beschlussempfehlung

Mit den unter Buchstabe a Nummer 2 vorgeschlagenen Änderungen sollen zum einen Forderungen des Bundesrates in seiner Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf (Bundesratsdrucksache 22/23 (Beschluss)) umgesetzt werden, die die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung (Drucksache 20/6119) befürwortet hat. Weiterhin sollen die Möglichkeiten der Fahrradbeförderung sowie die Regelungen für Menschen mit Behinderungen verbessert werden.

Unter Buchstabe a Nummer 3 wird schließlich eine Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB) vorgeschlagen. Mit Blick auf die Einführung des Virtuellen Europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters durch das 4. Eisenbahnpaket bedarf es einer Klarstellung bzgl. des auf Schienenfahrzeuge anwendbaren Privatrechts. Künftig ist das anwendbare Recht, falls es keine nationale Zulassung des Fahrzeugs gibt und Artikel 45 EGBGB in seiner derzeitigen Fassung nicht mehr die maßgebliche Anknüpfungsnorm sein kann, über die Registrierung und die in der Europäischen Fahrzeugnummer (EVN) enthaltene Länderkennung zu bestimmen.

Zu Nummer 1 (Bezeichnung des Gesetzentwurfs)

Die Anpassung der Bezeichnung des Gesetzentwurfs trägt der mit Nummer 3 vorgeschlagenen Änderung von Artikel 45 EGBGB (Bestimmung des auf Schienenfahrzeuge anwendbaren Privatrechts) Rechnung.

Zu Nummer 2 (Artikel 1)

Zu den Buchstaben a und b (Nummer 4 Buchstabe c und Nummer 5 – § 5 Absatz 4a, § 5a Absatz 8 AEG)

Mit dem Gesetz zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 11. Juni 2019 (BGBl. I S. 754) wurde dem Eisenbahn-Bundesamt im Jahr 2019 die Aufgabe der Durchsetzungsstelle für fahrgastrechtliche Ansprüche übertragen. Mit der nun vorgenommenen Änderung des Gesetzentwurfes wird die Zuständigkeit für die Eisenbahnaufsicht im Bereich der Fahrgastrechte bei den Schmalspurbahnen künftig auf die Länder rückübertragen. Diese Eisenbahnstrecken sind vom übrigen Eisenbahnsystem der Europäischen Union schon durch die Spurweite getrennt und verwenden vielfach historische Technik, die Bestandsschutz hat. Der Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen bedarf besonderer Vorschriften, die sich wesentlich von den Vorschriften für die regelspurigen Eisenbahnen unterscheiden. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder verfügen in diesem Bereich auch aufgrund ihrer Ortsnähe über große Erfahrung und sind besser in der Lage, die Anwendung der EU-Verordnung unter Berücksichtigung des Bestandsschutzes und der gebotenen Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu gestalten.

Zu Buchstabe c (Nummer 5a – § 10 AEG)

Um die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern nachhaltig zu verbessern, soll die Regelungsoption in Artikel 6 Absatz 5 Unterabsatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2021/782 genutzt werden. Dementsprechend werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern nach Artikel 6 Absatz 5 Unterabsatz 1 der Verordnung aufzustellen. In den Plänen legen sie die angemessene Zahl an Fahrradstellplätzen fest (Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Verordnung). Die Pläne werden von den Unternehmen nach Anhörung der Öffentlichkeit und einschlägiger Interessenvertreter aufgestellt sowie auf ihrer Webseite veröffentlicht (Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung). Dies macht die Festlegung für die Betroffenen transparent und ermöglicht ihre aktive Mitwirkung.

Zu Buchstabe d (Nummer 6 – § 10a AEG)

Nach § 10a Absatz 2 AEG-E müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreiber der zentralen Anlaufstelle die Informationen zur Verfügung stellen, die erforderlich sind, damit die Stelle die Hilfeleistung organisieren kann. Diese Informationen sollten auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Außerdem werden die bereits im neuen § 10a vorhandenen datenschutzrechtlichen Regelungen ergänzt. Hierbei wird ein besonderes Augenmerk auf Gesundheitsdaten im Sinne des Artikels 4 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2016/679 (DSGVO) gelegt. Der Gesetzestext fasst nunmehr alle datenschutzrechtlichen Regelungen in einem Absatz zusammen und stellt die besondere Bedeutung von Gesundheitsdaten klar.

Zu Buchstabe e (Nummer 8 – § 12b AEG)

§ 12b AEG-E legt fest, dass die elektronische Kommunikation zur Einreichung von Anträgen auf Erstattung oder Entschädigung barrierefrei möglich sein muss, präzisiert diese Anforderung jedoch nicht. Es erscheint erforderlich, den Maßstab zu konkretisieren, damit für die Unternehmen mehr Rechtssicherheit besteht. § 12b AEG-E lässt den Unternehmen die Wahl, wie sie die elektronische Kommunikation abwickeln. Möglich ist beispielsweise die Kommunikation per E-Mail. Setzen die Unternehmen Webseiten oder mobile Anwendungen (z. B. Buchungs-Apps) ein, gilt für diese ab dem 28. Juni 2025 eine Verpflichtung zur Barrierefreiheit nach dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (§ 1 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe a und b BFSG). Bis zu diesem Datum sollen sich die Anforderungen übergangsweise nach der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0) richten. Diese Verordnung enthält bereits Anforderungen für Webseiten und mobile Anwendungen öffentlicher Stellen.

Zu Buchstabe f (Nummer 12 – § 40 AEG)

Die Neuregelung des § 10a über die zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität wird im Jahr 2027 evaluiert. Dies ist zwei Jahre nach dem Datum, zu dem die zentrale Anlaufstelle nach § 10a Absatz 1 eingerichtet sein muss (1. Januar 2025).

Zu Nummer 3 (Artikel 2 – Artikel 45 EGBGB)

Nach Artikel 43 Absatz 1 EGBGB unterliegen Rechte an einer Sache grundsätzlich dem Recht des Staates, in dem sich die Sache befindet (sogenannte *lex rei sitae*, auch als Belegenheitsstatut bezeichnet).

Artikel 45 EGBGB trifft für wichtige Gruppen von Fahrzeugen eine Sonderregelung, die ursprünglich auf einen Vorschlag des Deutschen Rates für Internationales Privatrecht zurückgeht und den praktischen Bedürfnissen gerecht werden soll (Drucksache 14/343, S. 17).

Denn für Wasser-, Schienen- und Luftfahrzeuge, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, ist die Anwendung des Belegenheitsrechts vielfach nicht geeignet, da sie dazu bestimmt sind, ständig den Ort zu wechseln, und dabei häufig Grenzen überqueren. Die Sonderregelung sieht daher vor, dass diese Fahrzeuge dem Recht ihres Herkunftsstaats unterliegen (Artikel 45 Absatz 1 Satz 2 EGBGB). Satz 2 der Vorschrift präzisiert die Anknüpfung über den Herkunftsstaat und knüpft derzeit für Schienenfahrzeuge (Nummer 3) an den Staat ihrer Zulassung an.

Mit Blick auf die Einführung des Virtuellen Europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters durch das 4. Eisenbahnpaket der EU bedarf es hierzu einer Klarstellung. Künftig ist das anwendbare Recht, falls es keine nationale Zulassung des Fahrzeugs gibt und Artikel 45 EGBGB in seiner derzeitigen Fassung nicht mehr die maßgebliche Anknüpfungsnorm sein kann, über die Registrierung und die in der Europäischen Fahrzeugnummer (European Vehicle Number, EVN) enthaltene Länderkennung zu bestimmen. Dies ist eine zweckmäßige und praktikable Lösung, um eine rasche und transparente Zuordnung des Fahrzeugs zu einem Herkunftsstaat zu ermöglichen. Die dahingehende Ergänzung des Artikels 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 ist eine bloße Fortentwicklung des geltenden Rechts.

Zu Nummer 4

Redaktionelle Folgeänderung.

Berlin, den 24. Mai 2023

Wolfgang Wiehle
Berichtersteller

