

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
- Drucksache 16/4198 -

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem

Tarifänderungen im Nahverkehr der DB führen in der Regel zu einer breiten öffentlichen Diskussion, in der häufig der nicht zutreffende Eindruck erweckt wird, die Länder könnten über den Genehmigungsvorbehalt im Allgemeinen Eisenbahngesetz die Höhe der Fahrpreise bestimmen. Tatsächlich handelt es sich aber nur um eine Prüfung formaler Voraussetzungen; in betriebswirtschaftliche Entscheidungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens wird dabei nicht eingegriffen.

B. Lösung

Auch im Nahverkehr wird die Genehmigungspflicht für die Höhe der Beförderungsentgelte abgeschafft. Die Auffangzuständigkeit des Bundes für den Fall, dass eine Einigung der Länder durch die Genehmigungsbehörde nicht zu erzielen war, wird gestrichen. Stattdessen soll die Genehmigungsbehörde nach Anhörung der übrigen betroffenen Länder eine alleinige Entscheidungsbefugnis erhalten.

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

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/4198 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

I. Die Gesetzesbezeichnung wird wie folgt gefasst:

„Zweites Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“.

II. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe a wird Absatz 1b wie folgt gefasst:

„(1b) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen ist, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, zuständig

1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 Buchstabe a das Land, in dem sie ihren Sitz haben,
2. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 jeweils das Land, in dem sie ihre Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Im Falle des Satzes 1 Nr. 2 können die beteiligten Länder etwas anderes vereinbaren.“

b) In Buchstabe b wird Absatz 4 wie folgt gefasst:

„(4) Abweichend von den Absätzen 1a und 1b ist zuständig für die Genehmigung und Einhaltung von Tarifen

1. im Schienenpersonennahverkehr die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz hat,
2. eines Verkehrs- und Tarifverbundes, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendet werden, die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem der jeweilige Verbund seinen Sitz hat.

Hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz im Ausland, ist die Behörde des Landes zuständig, in dem der nach der Streckenlänge überwiegende Teil der genutzten Eisenbahninfrastruktur liegt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung nach Anhörung der Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifs berührten Länder.“

2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Tarife sind die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beförderungsbedingungen umfassen auch die Entgeltbedingungen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, dass

1. für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, eine direkte Abfertigung eingerichtet wird,
2. im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden.“

b) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Die Absätze 3 bis 6 werden wie folgt gefasst:

„(3) Ohne eine vorherige Genehmigung der Beförderungsbedingungen im Schienenpersonenverkehr dürfen Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht werden. Sofern in der beantragten Änderung der Beförderungsbedingungen zu Gunsten des Reisenden von den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder von Vereinbarungen und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates abgewichen werden soll, ist in dem Antrag darauf besonders hinzuweisen. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen berührt nicht die Rechte und Pflichten, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grund einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates gegenüber der nach dieser Verordnung zuständigen Behörde hat. Die Tarifhoheit liegt beim Bund, soweit es sich um Beförderungsbedingungen

einer Eisenbahn des Bundes für ihren Schienenpersonenfernverkehr handelt, im Übrigen bei den Ländern.

(4) Eine erforderliche Genehmigung gilt als erteilt,

1. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von zwei Wochen nach Eingang seines Antrages eine Äußerung der Genehmigungsbehörde zugeht, in der eine Prüffrist im Sinne der Nummer 2 angezeigt wird, *
2. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang seines Antrages eine vom Antrag abweichende Entscheidung der Genehmigungsbehörde zugeht.

(5) Die Genehmigungsbehörde kann in den Fällen des Artikels 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates unter den dort genannten Voraussetzungen die Genehmigung versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen. Die Genehmigung von Beförderungsbedingungen kann darüber hinaus versagt werden, wenn sie mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, nicht in Einklang stehen.

(6) Tarife im Sinne des Absatzes 2 sowie Beförderungsbedingungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 müssen im Tarif- und Verkehrsanzeiger oder in einem anderen, der Genehmigungsbehörde vorher angezeigten Veröffentlichungsorgan bekanntgemacht werden. Erhöhungen der Beförderungsentgelte oder andere für den Kunden nachteilige Änderungen der Beförderungsbedingungen werden frühestens einen Monat nach der Bekanntmachung wirksam, soweit nicht die Genehmigungsbehörde eine Abkürzung der Bekanntmachungsfrist genehmigt hat. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen muss aus der Bekanntmachung ersichtlich sein.““

3. Folgende Nummer 3 wird angefügt:

- „3. In § 14 Abs. 3 Nr. 2 wird die Angabe „Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 164)“ durch die Angabe „Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. EU Nr. L 363 S. 344)“ ersetzt.“

Berlin, den 9. Mai 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Enak Ferlemann
Berichtersteller

elektronische Vorab-Fassung*

Bericht des Abgeordneten Enak Ferlemann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 16/4198** in seiner 88. Sitzung am 22. März 2007 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf des Bundesrates sieht vor allem vor, auch im Nahverkehr die Genehmigungspflicht für die Höhe der Beförderungsentgelte abzuschaffen, wobei eine Anzeigepflicht bestehen bleiben soll. Im Falle von Verbundtarifen soll als zuständige Behörde die Behörde des Landes bestimmt werden, in welchem der Tarif- und Verkehrsverbund seinen Sitz hat.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/4198 in seiner 36. Sitzung am 25. April 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(9)647. Den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 16(9)647 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 42. Sitzung am 25. April 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(10)400 (entsprechend der Ausschussdrucksache 16(15)841 des federführenden Ausschusses). Den Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(10)400 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 32. Sitzung am 9. Mai 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(15)841 des federführenden Ausschusses. Den Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(15)841 des federführenden Ausschusses hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben einen Änderungsantrag (Ausschuss-

drucksache 16(15)841) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Teil V. dieses Berichts ergibt.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf in seiner 38. Sitzung am 9. Mai 2007 beraten.

Den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 16(15)841 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/4198 nahm er in der Fassung des Ausschussdrucksache 16(15)841 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. an.

V. Begründung der Änderungen

Zu Ziffer I (Gesetzesbezeichnung)

Die Änderung folgt aus rechtsförmlichen Erwägungen.

Zu Ziffer II (Artikel 1)

Zu Nummer 1 (§ 5)

Die bisherige Auffangzuständigkeit des Bundes für den Fall, dass eine Einigung der Länder durch die Genehmigungsbehörde nicht zu erzielen war, wurde gestrichen. Sie ist entbehrlich, da nach der Neuregelung nur noch die Beförderungsbedingungen, jedoch nicht mehr die Preise zu genehmigen sind. Eine Verlagerung von Zuständigkeiten auf den Bund ist im Hinblick auf die Zuständigkeit der Länder für den Nahverkehr auch inkonsequent. Statt einer solchen Verlagerung hat nach dem neuen Satz 3 nun die Genehmigungsbehörde nach Anhörung der übrigen betroffenen Länder eine alleinige Entscheidungsbefugnis, so dass auf jeden Fall eine Entscheidung in der gesetzlichen Frist

ergehen kann.

Zu Nummer 2 (§ 12)

Zu Buchstabe a

Die Änderungen in Absatz 1 dienen der sprachlichen Klarstellung des Gewollten.

Buchstabe b

Zu Absatz 3

In Absatz 3 entfällt die Anzeigepflicht für die Änderung der Beförderungsentgelte. Da eine Handlungspflicht nur auferlegt werden darf, wenn ein bestimmter Zweck verfolgt wird, wäre eine reine Anzeigepflicht unverhältnismäßig. Die damit erwünschte Prüfungsmöglichkeit, ob es sich um eine reine Entgelterhöhung oder doch um eine Änderung einer Entgeltbedingung handelt, ist Teil der Tarifaufsicht. Hier hat die Aufsichtsbehörde die Möglichkeit zu prüfen, ob der veröffentlichte neue Tarif genehmigungspflichtig war oder nicht.

Die Streichung einer Begründungspflicht entspricht der Zielstellung des Gesetzes, dass in die betriebswirtschaftlichen Entscheidungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht eingegriffen werden soll. Dies könnte auch dadurch geschehen, dass ein Tarifantrag mit der Begründung abgelehnt werden könnte, die Änderung sei nicht hinreichend begründet.

Die Ergänzung „zu Gunsten des Reisenden“ war erforderlich, um klar zu stellen, dass eine Abweichung zu Lasten des Reisenden auch durch einen genehmigten Tarif nicht möglich ist.

Die Streichung im letzten Satz ist eine Folge der Neuregelung in § 5.

Zu Absatz 4

Der bislang enthaltene Hinweis auf eine Rahmengenahmung bezog sich auf die Möglichkeit, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Entgelterhöhungen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes bis zu einer festgesetzten Höchstgrenze zu gestatten. Da die

Entgelterhöhungen genehmigungsfrei werden, ist der Hinweis entbehrlich.

Die Streichung in § 4 Abs. 1 Nr. 2 ist eine Folgeänderung zur Änderung des § 5, der keine Zuständigkeitsverlagerung mehr auf den Bund vorsieht.

Zu Absatz 5

Die Änderung trägt der Aufhebung des AGB-Gesetzes und der Einfügung der betreffenden Vorschriften in das BGB Rechnung.

Zu Absatz 6

Die Änderung dient der Klarstellung des Gewollten.

Zu Nummer 3 (§ 14)

Die Richtlinie 91/440/EWG wurde durch die Richtlinie 2006/103/EG geändert, da das transeuropäische Schienengüternetz durch den Beitritt Bulgariens und Rumäniens erweitert wurde. In § 14 Abs. 3 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist daher das Zitat der Richtlinie 91/440/EWG zu berichtigen.

Berlin, den 9. Mai 2007

Enak Ferlemann
Berichtersteller