

Geszentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004

A. Problem und Ziel

Mit der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (nachfolgend bezeichnet als EU-VO) wird den Mitgliedstaaten u. a. aufgegeben, für die Einhaltung und Durchsetzung der Verordnung in Bezug auf den Kraftomnibusverkehr entsprechende Stellen einzurichten. Weiterhin haben die Mitgliedstaaten Sanktionen für Verstöße gegen die EU-VO festzulegen.

B. Lösung

Durch das EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz sollen zur Durchsetzung und Einhaltung der EU-VO die erforderlichen gesetzlichen Grundlagen einschließlich der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen geschaffen werden. Das Eisenbahn-Bundesamt wird zur nationalen Durchsetzungsstelle bestimmt.

Außerdem wird zur Durchführung der in der EU-VO ebenfalls geänderten Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 in dem zu deren Durchführung ergangenen EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz festgelegt, dass das Eisenbahn-Bundesamt auch hier die zuständige Behörde ist.

C. Alternativen

Die EU-VO hat als Rechtssetzungsakt verbindliche Geltung in jedem Mitgliedstaat der EU, so dass es grundsätzlich keines weiteren Transformationsaktes im nationalen Recht bedarf.

Allerdings enthält die EU-VO Vorschriften, bei denen den Mitgliedstaaten ein gewisser Gestaltungsspielraum eingeräumt wird, der durch Bundesrecht ausgestaltet werden kann. Außerdem enthält die EU-VO insbesondere in den Artikeln 28, 29 und 31 konkrete, an den nationalen Gesetzgeber gerichtete, Rechtssetzungsvorgaben zur Umsetzung und rechtlichen Ausgestaltung der nationalen Durchsetzungsstellen, zur Berichterstattung über die Entwicklung und Situation der Fahrgastrechte sowie zur Festlegung von Sanktionen. Der Bundesgesetzgeber hat insoweit nach den unionsrechtlichen Vorgaben keinen Hand-

lungsspielraum und muss den vorgenannten konkreten Rechtsetzungsvorgaben nachkommen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Keine.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für den Normadressaten Bürgerinnen und Bürger resultiert aus der Einführung einer relevanten Vorgabe eine jährliche Belastung von rund 27 Stunden Zeitaufwand und rund 6 900 Euro Sachaufwand. Ein einmaliger Umstellungsaufwand fällt nicht an.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es entsteht eine geschätzte Belastung der betroffenen Unternehmen aus den neuen Vorgaben in Höhe von jährlich rund 702 000 Euro, darunter aus Informationspflichten in Höhe von rund 4 500 Euro. Ein einmaliger Umstellungsaufwand fällt nicht an.

3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht ein Personalmehrbedarf von 19 Dienstposten (jeweils neun Stellen in der Laufbahngruppe des mittleren und des gehobenen sowie eine des höheren Dienstes). Der Personalmehrbedarf soll durch Überhangpersonal gedeckt werden. Soweit Mehrausgaben (Sach- und Personalmittel) entstehen, sollen diese im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Die für den Normadressaten Verwaltung entstehenden Kosten im Hinblick auf die gesetzliche Normierung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr resultieren aus neuen Vorgaben der EU und betreffen ausschließlich den Bund. Es wird von einer jährlichen Belastung in Höhe von ca. 1,5 Mio. Euro in Form von Personal- und Sachkosten sowie einmaligen Sachkosten zur Einrichtung einer nationalen Durchsetzungsstelle für die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr in Höhe von 5 000 Euro ausgegangen. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

b) Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Durch den Vollzug des Durchführungsgesetzes durch eine Bundesbehörde entsteht den Ländern und Kommunen kein besonderer Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Es ist nicht auszuschließen, dass Mehraufwendungen der Unternehmen je nach Preiselastizität der Nachfrage zu Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise führen werden.

Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreisniveau sind aber nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 10. April 2013

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die
Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG)
Nr. 2006/2004

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1
NKRK ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz
(EU-FahrgRBusG)**

§ 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz dient der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.02.2011, S.1).

(2) Die Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sind für einen Linienverkehrsdienst bis zum Ablauf des 28. Februar 2017 nicht anzuwenden, sofern mindestens ein planmäßiger Halt außerhalb der Europäischen Union erfolgt und der Linienverkehrsdienst zu einem erheblichen Teil außerhalb der Europäischen Union betrieben wird.

(3) Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 ist für Beförderer in Bezug auf die Schulung der Fahrer bis zum 28. Februar 2018 nicht anzuwenden.

§ 2

Aufgaben des Bundes

Dem Bund obliegt die Durchsetzung der Fahrgastrechte auf dem Gebiet des Kraftomnibusverkehrs.

§ 3

**Zuständige Behörde, Einlegung der Beschwerde
beim Beförderer**

(1) Zuständige Behörde für die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 ist das Eisenbahn-Bundesamt.

(2) Beschwerden nach Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sind unmittelbar beim Beförderer einzureichen. Die in Absatz 1 bezeichnete Behörde ist Beschwerdeinstanz für Beschwerden nach Artikel 28 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011.

§ 4

Befugnisse

(1) Soweit es zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 erforderlich ist, kann die zuständige Behörde die notwendigen Maßnahmen treffen, die zur Feststellung, Beseitigung oder Verhütung von Verstößen gegen die Ver-

ordnung (EU) Nr. 181/2011 erforderlich sind. Sie kann insbesondere

1. den Beförderer, ausführenden Beförderer, Fahrscheinverkäufer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Busbahnhofbetreiber im Sinne des Artikels 3 Buchstabe e bis i und o der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 verpflichten, einen festgestellten Verstoß gegen die genannte Verordnung zu beseitigen oder künftige Verstöße zu unterlassen,
2. von dem Beförderer, ausführenden Beförderer, Fahrscheinverkäufer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Busbahnhofbetreiber alle zur Erfüllung der in Satz 1 genannten Aufgaben erforderlichen Auskünfte innerhalb einer zu bestimmenden angemessenen Frist verlangen,
3. für die Erfüllung der in Satz 1 sowie in den Nummern 1 und 2 genannten Befugnisse von dem Beförderer, ausführenden Beförderer, Fahrscheinverkäufer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Busbahnhofbetreiber im Sinne des Artikels 3 Buchstabe e bis i und o der Verordnung (EU) Nr. 181/2011
 - a) verlangen, Einsicht in die erforderlichen Schrift- oder Datenträger, insbesondere Aufzeichnungen und Vertragsunterlagen zu erhalten,
 - b) Abschriften, Auszüge, Ausdrucke oder Kopien, auch von Datenträgern, anfertigen oder solche verlangen,
 - c) die unter Buchstabe b genannten Unterlagen und Datenträger nutzen und hierfür – soweit erforderlich – speichern.

(2) Im Rahmen des Absatzes 1 sind die von der zuständigen Behörde beauftragten Personen befugt, Grundstücke, Betriebsräume sowie Geschäftsräume während der üblichen Betriebs- oder Geschäftszeit zu betreten.

(3) Im Falle der Speicherung nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe c sind Abschriften, Auszüge, Ausdrucke oder Kopien und Datenträger nach Abschluss der jeweiligen Aufgabe nach Absatz 1 Satz 1 oder Satz 2 Nummer 1 und 2 in jedem Einzelfall von der zuständigen Behörde unverzüglich zu löschen.

(4) Eine nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 zur Auskunft verpflichtete Person kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung sie selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde. Sie ist über ihr Recht zur Verweigerung der Auskunft zu belehren.

(5) Die zuständige Behörde kann ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Bestimmungen durchsetzen. Bei der Verhängung eines Zwangsgeldes kann dieses bis zu 500 000 Euro betragen.

§ 5

Duldungs- und Mitwirkungspflichten

Beförderer, ausführende Beförderer, Fahrscheinverkäufer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Busbahnhofbetreiber, die nach Gesetz oder Satzung zu deren Vertretung berufenen Personen und die von ihnen bestellten Vertreter sowie die Eigentümer und sonstigen nutzungsberechtigten Personen der in § 4 Absatz 2 bezeichneten Grundstücke, Betriebs- und Geschäftsräume sind verpflichtet,

1. die Maßnahmen nach § 4 Absatz 1 Nummer 3 und Absatz 2 zu dulden und
2. die zuständige Behörde und die von ihr beauftragten Personen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen.

Insbesondere sind die in Satz 1 genannten Personen verpflichtet, auf Verlangen der zuständigen Behörde und den von ihr beauftragten Personen die in Betracht kommenden Räume zu öffnen.

§ 6

Schlichtungsstelle

(1) Zur Beilegung von Streitigkeiten aus der Beförderung im Kraftomnibusverkehr kann der Fahrgast eine geeignete Schlichtungsstelle anrufen, wenn sich der Vertragspartner bereit erklärt hat, an der Schlichtung teilzunehmen.

(2) Streitigkeiten im Sinne des Absatzes 1 sind

1. Streitigkeiten wegen der Verletzung der nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 bestehenden Rechte und Pflichten sowie
2. Streitigkeiten wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Gepäck eines Fahrgastes oder von sonstigen Sachen, die ein Fahrgast an sich getragen oder mit sich geführt hat.

Das Recht, die Gerichte anzurufen, bleibt durch die Schlichtung unberührt.

(3) Eine Schlichtungsstelle ist insbesondere geeignet, wenn sie die folgenden Grundsätze für die außergerichtliche Beilegung von Verbraucherstreitigkeiten befolgt:

1. Die Schlichtungsstelle muss unabhängig sein und hierdurch unparteiisches Handeln sicherstellen; bei Kollegialentscheidungen kann die Unabhängigkeit durch eine paritätische Mitwirkung der Vertreter von Verbrauchern und Unternehmen gewährleistet werden.
2. Die Beteiligten müssen Tatsachen und Bewertungen vorbringen können und rechtliches Gehör erhalten.
3. Die Schlichter und ihre Hilfspersonen müssen die Vertraulichkeit der Informationen gewährleisten, von denen sie im Schlichtungsverfahren Kenntnis erhalten.
4. Das Schlichtungsverfahren muss zügig und für die Fahrgäste unentgeltlich durchgeführt werden.

5. Die Verfahrensregeln müssen für Interessierte zugänglich sein.

(4) Die Schlichtungsstelle nach Absatz 1 kann nicht angerufen werden, wenn der Anspruch nicht unmittelbar gegenüber dem Beförderer, Reiseveranstalter oder Reisevermittler geltend gemacht worden ist oder seit der Geltendmachung gegenüber dem Beförderer, Reiseveranstalter oder Reisevermittler nicht mehr als 30 Tage vergangen sind.

(5) Die Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler haben bei der Beantwortung einer Beschwerde im Zusammenhang mit den unter die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 fallenden Rechten und Pflichten auf die Möglichkeit der Schlichtung hinzuweisen und die Adresse geeigneter Schlichtungsstellen mitzuteilen.

(6) Eine Schlichtungsstelle im Sinne des Absatzes 1 kann auch eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle sein.

(7) Die Schlichtungsstelle im Sinne des Absatzes 1 bedarf der Anerkennung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und des Bundesministeriums der Justiz. Die Anerkennung ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

§ 7

Gebühren und Auslagen

Das Eisenbahn-Bundesamt erhebt Gebühren und Auslagen für seine Amtshandlungen nach diesem Gesetz, auf Grund dieses Gesetzes oder nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011.

§ 8

Verordnungsermächtigung

(1) Zur Durchsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Wahrnehmung der Aufgaben des Bundes nach § 2 ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Union erforderlich ist, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. das Verfahren zur Durchsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 zu regeln,
2. die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach § 9 Absatz 1 geahndet werden können,
3. Regelungen zur Berichterstattung über die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nach deren Artikel 29 zu treffen.

(2) Zur Deckung des Verwaltungsaufwands wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Gebührensätze zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates weitere Anforderungen an die Schlichtungsstelle und das von ihr zu gewährleistende Ver-

fahren nach § 6 zu regeln. Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und des Bundesministeriums der Justiz.

§ 9

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Union über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 8 Absatz 1 Nummer 2 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die nach § 3 Absatz 1 zuständige Behörde.

Artikel 2

Änderung des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes

§ 2 Nummer 5 des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3367), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2454) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„5. das Eisenbahn-Bundesamt im Fall eines Verdachtes eines innergemeinschaftlichen Verstoßes gegen die in den Nummern 18 und 19 des Anhanges der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 genannten Rechtsakte und die zu ihrer Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften,“.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel

1. Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 (im Weiteren bezeichnet als EU-VO) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 regelt für die Europäische Union unmittelbar die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Kraftomnibusverkehr. Die EU-VO wurde am 28. Februar 2012 im Amtsblatt der Europäischen Union verkündet und ist nach Artikel 34 Satz 1 am zwanzigsten Tag nach der Veröffentlichung in Kraft getreten. Sie gilt nach Artikel 34 Satz 2 ab dem 1. März 2013 und ist unmittelbar in jedem Mitgliedstaat anzuwenden.

Nachdem für die Personenbeförderung mit Flugzeugen, Eisenbahnen und Schiffen bereits entsprechende verkehrsträgerbezogene Regelungen erlassen worden waren, hat die EU-Kommission damit ihr Vorhaben abgeschlossen, für alle Verkehrsträger einen jeweils EU-weit verbindlichen Kanon von Fahrgastrechten fest zu legen, der auch den Bedürfnissen behinderter oder bewegungsbehinderter Menschen in besonderer Weise Rechnung trägt.

Im Wesentlichen werden Regelungen in folgenden Bereichen erlassen:

- Zugänglichkeit von Diensten im Kraftomnibusverkehr, Verbot der Diskriminierung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität;
- Pflicht zur Unterrichtung von Fahrgästen im Kraftomnibusverkehr über ihre Verbraucherrechte;
- umfängliche Informationspflichten gegenüber den Fahrgästen über Verspätung oder Annullierung angebotener Verkehrsdienstleistungen einschließlich des Angebots von Alternativdienstleistungen;
- detaillierte Festlegung von Rückerstattungen und Ersatzleistungen im Fall von Verspätungen oder Reiseunterbrechungen, bei Annullierung angebotener Dienstleistungen, einschließlich der Festlegung von Kriterien objektiver Unmöglichkeit zur Leistungserbringung (z. B. Unwetter, schwere Naturkatastrophen);
- Ansprüche bei Tod oder Körperverletzung oder bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck infolge von Unfällen, die aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultieren;
- qualifizierte Hilfeleistungen für Mobilitätsbehinderte einschließlich detaillierter Anmelde- und Organisationsprozesse bei der Abwicklung der Sonderleistungen;
- Vorgaben zum Umgang mit Beschwerden der Fahrgäste bei den Beförderern und zur Schaffung unabhängiger Durchsetzungsstellen für Fahrgastrechte, die neben der Beschwerdebearbeitung, Prüf- und Durchsetzungsaufgaben u. a. auch das Führen von Statistiken über die eingegangenen Beschwerden von

Fahrgästen und deren ergebnisorientierte Dokumentation umfassen;

- Vorgaben für die von den Mitgliedstaaten festzulegenden Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung.

Die EU-VO enthält neben den Allgemeinen Bestimmungen im Kapitel I (Artikel 1 bis 6) Regelungen zur Entschädigung und Hilfeleistung bei Unfällen (Kapitel II Artikel 7 und 8) sowie Vorschriften zu Rechten und Pflichten von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität (Kapitel III Artikel 9 bis 18). In Kapitel IV werden Fahrgastrechte bei Annullierung und Verspätung behandelt (Artikel 19 bis 23), in Kapitel V allgemeine Regeln zu Informationen und Beschwerden (Artikel 24 bis 27). Kapitel VI (Artikel 28 bis 31) beschäftigt sich mit der Durchsetzung der EU-VO und den dafür einzurichtenden nationalen Durchsetzungsstellen. Schließlich enthält Kapitel VII (Artikel 32 bis 34) Regelungen zur Berichterstattung der EU-Kommission über die Anwendung und Wirkung der EU-VO, zur Änderung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und zum Inkrafttreten der EU-VO. Die Anhänge I und II ergänzen Artikel 16 und spezifizieren Anforderungen an Hilfeleistungen für behinderte und mobilitätsbehinderte Personen sowie Vorgaben zu einer allgemeinen Sensibilisierung für Behindertenfragen.

2. Gemäß Artikel 288 Absatz 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) hat eine EU-VO als Rechtssetzungsakt allgemeine Geltung, ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Voraussetzung dafür ist, dass sie ohne weitere Konkretisierung die Normadressaten berechtigt oder verpflichtet und von den mitgliedstaatlichen Behörden und Gerichten angewandt werden kann

Eine Ergänzung durch nationales Rechts ist jedoch dann erforderlich, wenn die EU-VO nicht so hinreichend bestimmt und unbeding ist, dass sie ohne weitere Zwischenakte nach dem Recht des Mitgliedstaates vollzogen werden kann.

Dies gilt einerseits für Vorschriften, bei deren zeitlicher Anwendbarkeit oder infolge mehrerer Handlungsalternativen dem Mitgliedstaat eine Ausgestaltungsoption eingeräumt wird. Die EU-VO enthält solche Vorschriften in Artikel 2 Absatz 4 und 5, Artikel 16 Absatz 2 und Artikel 28 Absatz 3. Andererseits enthalten die Artikel 28, 29 und 31 des Kapitels VI der EU-VO konkrete, an den Mitgliedstaat gerichtete Rechtssetzungsbefehle zur Ergänzung des nationalen Rechts, zur rechtlichen Ausgestaltung der nationalen Durchsetzungsstellen, zur Berichterstattung sowie zur Festlegung von Sanktionen.

II. Inhalt der Regelung

Auf der Grundlage dieses Gesetzes werden sowohl den Mitgliedstaaten eingeräumte Optionen ausgestaltet wie die im Kapitel VI der EU-VO geforderten konkretisierenden Rege-

lungen im nationalen Recht vorgenommen oder durch entsprechende Verordnungsermächtigungen ermöglicht. Damit werden die Voraussetzungen für die Einhaltung und Durchsetzung der EU-VO geschaffen.

Zusätzlich werden mit Blick auf bereits bestehende oder in Rechtssetzungsverfahren vorgeschlagene Regelungen zu Schlichtungsstellen in den Bereichen Luftfahrt, Eisenbahn und Personenschiffahrt auch für den Kraftomnibusverkehr vergleichbare Vorschriften vorgesehen. Kern des vorliegenden Gesetzentwurfes ist Artikel 1 mit dem EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG).

In § 1 des Gesetzes werden Gegenstand und Anwendungsbereich geregelt, wobei auch Gestaltungsoptionen der EU-VO zur Anwendung von Bestimmungen umgesetzt werden. In § 2 wird die Durchsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr als Aufgabe des Bundes bestimmt und in § 3 die zuständige Behörde benannt. Es folgen in § 4 die Normierung der für die Durchführung der EU-VO notwendigen Befugnisse dieser Behörde und in § 5 die Regelung von Duldungs- und Mitwirkungspflichten der von der EU-VO betroffenen Verpflichtungsadressaten. In § 6 werden mit Regelungen zur Schlichtung und Anforderungen an eine Schlichtungsstelle Standards für eine individuelle außergerichtliche Streitbeilegung geschaffen, in § 7 die Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Gebühren und Auslagen. § 8 EU-FahrgRBusG enthält eine Ermächtigungsgrundlage, weitere Regelungen durch Rechtsverordnung zu treffen. Dabei wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, das Verfahren zur Durchsetzung der Fahrgastrechte nach der EU-VO zu regeln (Absatz 1 Nummer 1). Außerdem können die als Ordnungswidrigkeit zu ahndenden Tatbestände bezeichnet (Absatz 1 Nummer 2) und Regelungen zur Berichterstattung über die Durchsetzung der EU-VO getroffen werden (Absatz 1 Nummer 3). Absatz 2 ermächtigt dazu, die für die Kostenerhebung erforderliche Bestimmung gebührenpflichtiger Tatbestände sowie der Gebührenhöhe vorzunehmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Absatz 3 schließlich erlaubt es, weitere Anforderungen an die Schlichtungsstelle und das von ihr zu gewährleistende Verfahren im Einvernehmen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie dem Bundesministerium der Justiz zu regeln. § 9 schafft in generell-abstrakter Form die gesetzlichen Voraussetzungen für die Sanktionierung von möglichen Verstößen gegen die EU-VO.

In Artikel 2 ist eine Änderung im EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz (VSchDG) geregelt, die als Folge der durch Artikel 33 der EU-VO ergänzten Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden erforderlich ist. Die nach § 3 EU-FahrgRBusG für die Durchsetzung der Fahrgastrechte nach der EU-VO zuständige Behörde, das Eisenbahn-Bundesamt, wird dadurch zugleich für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 zuständig, soweit es um die Durchsetzung der Verbraucherrechte nach der EU-VO geht.

Artikel 3 des Artikelgesetzes regelt das Inkrafttreten.

III. Gesetzgebungskompetenz

Für die Artikel 1 und 2 ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes (Recht der Wirtschaft).

Die Änderungen in den Artikeln 1 und 2 haben den Schutz von Personen, die als Fahrgäste Partei eines Beförderungsvertrages im Kraftomnibusverkehr sind, zum Gegenstand.

Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011, deren Durchführung diese Artikel dienen, stellt nach ihren Erwägungsgründen für Fahrgäste im Kraftomnibusverkehr eine spezielle Form des Verbraucherschutzes dar. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes kann daher auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes gestützt werden. Es handelt sich um eine spezielle verbraucherschutzrechtliche Regelung, welche zum Recht der Wirtschaft zählt (vgl. BVerfGE 26, 246, 254).

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes liegen vor. Eine bundesgesetzliche Regelung ist bei dieser durch Gemeinschaftsrecht vorgegebenen neuen Aufgabenstellung zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Die andernfalls zu erwartende Rechtszersplitterung durch divergierende Regelungen der Länder würde unzumutbare Schwierigkeiten für den Kraftomnibusverkehr verursachen und zu unzumutbaren Schranken und Hindernissen für den Wirtschaftsverkehr im Bundesgebiet und mit dem Ausland führen. So müssen zum Beispiel die Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland wie in anderen EU-Mitgliedstaaten, die durch einen Rechtsverstoß eines Unternehmens mit Sitz in Deutschland betroffen werden, auf die einheitliche Anwendung der EU-VO vertrauen können. Bei einer unterschiedlichen Ausgestaltung durch die Länder wäre dies nicht gewährleistet.

Für die Bußgeldbestimmung in Artikel 1 § 9 folgt die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (Strafrecht).

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Kern des Entwurfs ist die Anpassung des nationalen Rechts an die Vorgaben der Europäischen Union. Er ist daher mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Der Entwurf ist zudem auch mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Dies gilt insbesondere für das von Deutschland unterzeichnete und ratifizierte Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention), nach deren Artikel 9 und 20 von den Vertragsstaaten wirksame Maßnahmen für eine persönliche barrierefreie Mobilität für Menschen mit Behinderung getroffen werden.

V. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Keine.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

VI. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

1.1 Vorgabe „Einreichen einer Beschwerde“

1.1.1 Beschwerde an den Beförderer

Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger wegen der Nichteinhaltung der Fahrgastrechte können von diesen gemäß Artikel 27 EU-VO an den Beförderer gerichtet werden. Die Verfahrensweisen bei der Behandlung von Beschwerden sind für Bürger und Unternehmen ebenfalls unmittelbar in Artikel 27 EU-VO festgelegt. Es bedarf insoweit keiner Umsetzung in nationales Recht, so dass die Beschwerden daher bei der Schätzung des nationalen Erfüllungsaufwands nicht berücksichtigt werden müssen.

Gemäß § 3 Absatz 2 EU-FahrgRBusG, der eine Artikel 28 Absatz 3 Satz 2 EU-VO zulässige nationale Ausgestaltung darstellt, müssen Beschwerden eines Fahrgastes zuerst an den Beförderer gerichtet werden. Nur wenn eine Einigung mit dem Unternehmen nicht möglich ist, kann sich der Fahrgast an die nationale Durchsetzungsstelle wenden. Dazu wird es nur kommen, wenn der Fahrgast weder die weitere Rechtsverfolgung aufgibt noch die Rechtsverfolgung über eine Schlichtungsstelle oder den Zivilrechtsweg weiter betreibt, sondern sich an die nationale Durchsetzungsstelle wendet. Die Durchsetzungsstelle wird den Beschwerdeführer grundsätzlich auf den zivilrechtlichen Weg zurück verweisen, soweit durch das Unternehmen erkennbar keine Fahrgastrechte nach der EU-VO verletzt wurden.

Die Durchsetzungsstelle wird bei unklaren oder streitigen Situationen zwischen Fahrgast und Beförderer versuchen,

den Sachverhalt aufzuklären und – bei festgestellter Verletzung in der EU-VO normierter Fahrgastrechte – angemessene Maßnahmen ergreifen, z. B. ein Bußgeld verhängen.

Für die Durchsetzungsstelle hat dies eine erhebliche Arbeitsentlastung zur Folge, weil Erfahrungen der Busunternehmen mit der Beschwerdebearbeitung den Schluss zulassen, dass etwa neun von zehn Beschwerden gütlich geklärt werden können. Für den Bürger führt dieser zweistufige Verfahrensweg allerdings zu zusätzlichem Aufwand, weil er statt einer einzigen Beschwerde direkt an die Durchsetzungsstelle zunächst die erfolglose Beschwerde an das Unternehmen gerichtet haben muss, bevor die Durchsetzungsstelle angerufen werden kann. Daher werden im Rahmen des Erfüllungsaufwandes die Beschwerden berücksichtigt, die ohne dieses bundesrechtlich geregelte zweistufige Beschwerdeverfahren direkt bei der nationalen Durchsetzungsstelle eingereicht worden wären und bei denen mit dem Unternehmen keine gütliche Regelung möglich war. Deren Zahl wird auf 4 200 geschätzt entsprechend der nachfolgend unter Nummer 2 ermittelten Zahl der bei der nationalen Durchsetzungsstelle erwarteten Beschwerden. Für die zu erledigenden Tätigkeiten und hervorgehenden Belastungen werden aus der Zeitwertabelle „Bürgerinnen und Bürger“ Schätzungen für Tätigkeiten mit einem mittleren Schwierigkeitsgrad abgeleitet (siehe Anhang des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung Oktober 2012). Im Einzelnen sind folgende Tätigkeiten pro Fall (Beschwerde) für die Vorgabe „Beschwerde des Fahrgastes an das Unternehmen“ zu erledigen:

| Vorgabe Beschwerde des Fahrgastes an das Unternehmen, § 3 Absatz 2 EU-FahrgRBusG i. V. m. Artikel 28 Absatz 3 Unterabsatz 2 VO (EU) Nr. 181/2011 | | | |
|---|---------------------------------|----------------------|--|
| Tätigkeit | Zeitaufwand in Min. pro Fall | Fallzahl pro Jahr | Jährliche Belastung in Std. ^{a)} |
| Sammlung und Zusammenstellung von Daten und Informationen | 3 | | |
| Aufbereitung von Daten und Informationen | 5 | | |
| Ausfüllen von Schriftstücken (Anträge) | 5 | | |
| Kopieren von Unterlagen | 3 | | |
| Übermittlung von Schriftstücken, Daten und Informationen an das Unternehmen | 2 | | |
| Vorlage weiterer Daten und Informationen an das Unternehmen bei Rückfragen | 5 | | |
| Summe: | 23 | 4 200 | 1 610 |
| Sachkosten | Sachkosten pro Fall in Euro | Fallzahl pro Jahr | Jährliche Belastung in Euro (Sachkosten) ^{b)} |
| Kopierkosten | 0,25 | 4 200 | 1 050 |
| Portokosten zum Versand der Beschwerde | 1 | 4 200 | 4 200 |
| Summe: | | | 6 860 |

a) (Zeitaufwand in Minuten pro Fall/60) * Fallzahl.

b) Sachkosten in Euro pro Fall * Fallzahl

Die summierten Zeiten für die Tätigkeiten führen für einen Fahrgast, der sich bei einem Unternehmen beschwert, zu einer unmittelbaren zeitlichen Belastung im Umfang von insgesamt 23 Minuten pro Fall/Beschwerde. Ausgehend von einer durchschnittlich zugrunde zu legenden Anzahl von ca. 4 200 Beschwerden pro Jahr im Bereich der Fahrgastrechte, die ohne diese nationale Regelung direkt an die nationale Durchsetzungsstelle gegangen wären und für die mit dem Unternehmen keine Einigung erzielt wurde, ergibt sich ein Zeitaufwand für Bürgerrinnen und Bürger von insgesamt jährlich rund 1 610 Stunden. Hinzu kommen 1 050 Euro jährliche Sachkosten infolge Kopierkosten (Annahme: fünf kopierte Seiten zu 5 Cent je Fall, bei 4 200 Fällen = 1 050 Euro und Portokosten zum Versand der Beschwerde (1 Euro Porto je Fall, bei 4 200 Fällen = 4 200 Euro). Bei den Sachkosten wird von 4 200 betroffenen Fällen ausgegangen, weil angenommen wird, dass es sich bei den Beschwerden, die direkt an die nationale Durchsetzungsstelle adressiert worden wären, um solche Belange handelt, die sich nicht bereits während der Busreise oder per Telefon, E-Mail oder Kontaktformular mit dem Unternehmen klären lassen.

1.1.2 Beschwerde an die nationale Durchsetzungsstelle

Beschwerden an die nationale Durchsetzungsstelle werden für den Erfüllungsaufwand nicht berücksichtigt, weil das Beschwerderecht dem Fahrgast gemäß Artikel 28 Absatz 3 EU-VO gesetzlich zusteht. Für die Belastung des Fahrgastes wird es für unerheblich gehalten, ob er seine Beschwerde an

das Unternehmen oder an die nationale Durchsetzungsstelle richtet.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die EU-VO enthält unmittelbar geltende neue Informationspflichten und sonstige Vorgaben für Beförderer im Kraftomnibusverkehr sowie für Busbahnhofbetreiber, Fahr-scheinverkäufer, Reisevermittler und Reiseveranstalter. Diese unterliegen bereits der durch die EU-Kommission durchgeführten Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine EU-VO und bedürfen daher insoweit nicht der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes einschließlich der Bürokratiekosten für die Wirtschaft. Die Informationspflichten und sonstigen Vorgaben betreffen insbesondere die Bereitstellung nichtdiskriminierender Zugangsbedingungen für behinderte Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie darüber hinaus wesentliche Informationen zu den Beförderungsbedingungen und zu den aktuellen Fahrtbedingungen (Verspätungen/Annullierungen).

Die Belastungen aus den Vorgaben, die in Verbindung damit stehen, die Durchsetzungs- und Kontrolltätigkeit der nationalen Behörden zu ermöglichen oder zu erleichtern und die z. T. auch auf Regelungen EU-FahrgRBusG zurückgehen, sind allerdings als Erfüllungsaufwand auszuweisen und in einer Übersichtstabelle dargestellt. In den nachfolgenden Textabschnitten erfolgt die Erläuterung der für die Schätzung berücksichtigten Vorgaben. Die jährlichen Belastungen sind jeweils gerundet.

| Übersicht Vorgaben und Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands des Normadressaten „Wirtschaft“ infolge der Durchsetzung der Fahrgastrechte im Busverkehr gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 durch das EU-FahrgRBusG | | | | |
|---|---------------------------------|-------------------|-----------------------------|--|
| Vorgabe | Zeitaufwand in Minuten pro Fall | Fallzahl pro Jahr | Lohnsatz in Euro pro Stunde | Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) ^{a)} |
| Vorgaben in Verbindung mit der Ermöglichung der Kontrollfunktion durch die nationale Durchsetzungsstelle | | | | |
| Informationspflicht Erteilung der notwendigen Auskünfte hinsichtlich der Erfüllung der aus der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 folgenden Pflichten gegenüber den zuständigen Stellen, § 4 Absatz 1 Nummer 2 EU-FahrgRBusG | 60 | 540 ^{b)} | 31,90 | 17 226 |
| Sonstige Vorgabe Begleitung von Begehungen/Kontrollen vor Ort zur Einhaltung der aus der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 folgenden Pflichten, § 4 Absatz 2 EU-FahrgRBusG | 120 | 180 ^{c)} | 31,90 | 11. 484 |
| Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes | | | | |
| Sonstige Vorgabe Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes, Artikel 28 Absatz 3 Satz 2 VO (EU) Nr. 181/2011 | 153 | 4 200 | 31,90 | 34 165 |
| Informationspflicht Mitteilung über Entscheidung/Bearbeitungsstand der Beschwerde an den Fahrgast, Artikel 31 VO (EU) Nr. 181/2011 | 2 | 4 200 | 31,90 | 4 466 (zuzgl. Porto mit 1 Euro/Fall) |

| Übersicht Vorgaben und Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands des Normadressaten „Wirtschaft“ infolge der Durchsetzung der Fahrgastrechte im Busverkehr gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 durch das EU-FahrgRBusG | | | | |
|--|---------------------------------|---------------------|-----------------------------|--|
| Vorgabe | Zeitaufwand in Minuten pro Fall | Fallzahl pro Jahr | Lohnsatz in Euro pro Stunde | Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) ^{a)} |
| Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde nach Einschaltung der nationalen Durchsetzungsstelle | | | | |
| Informationspflicht Erteilung notwendiger Auskünfte hinsichtlich der Erfüllung der aus der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 folgenden Pflichten gegenüber den zuständigen Stellen, § 4 Absatz 1 Nummer 2 EU-FahrgRBusG i. V. m. Artikel 28 Absatz 3 und Artikel 31 VO (EU) Nr. 181/2011 | 60 | 4 200 | 31,90 | 133 980 |
| Sonstige Vorgabe Überprüfung (tatsächlich und rechtlich) des Sachverhaltes bei einem eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren, Artikel 28 Absatz 3 und Artikel 31 VO (EU) Nr. 181/2011 | 120 | 1 260 ^{d)} | 31,90 | 80 388 |
| Sonstige Vorgabe Abgabe von Stellungnahmen gegenüber der zuständigen Bußgeldbehörde aufgrund einer Anhörung im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens, Artikel 28 Absatz 3 und Artikel 31 VO (EU) Nr. 181/2011 | 90 | 1 260 ^{d)} | 31,90 | 60 291 |
| Insgesamt: | | | | 346 200 |
| Jährliche Belastung in EURO (Personal- und Sachkosten) | | | | |
| Zuzüglich Sachkosten: | | | | 10 000 |
| Insgesamt: | | | | 356 200 |

a) $(\text{Zeitaufwand in Min. pro Fall} \times \text{Lohnsatz}/60) \times \text{Fallzahl pro Jahr}$.

b) Anzahl der Unternehmen, die gewerblichen Personennah- oder Fernverkehr mit Kraftomnibussen betreiben: ca. 2 700; Überwachung von ca. 20 Prozent der Unternehmen = 540.

c) Anzahl der Unternehmen, die gewerblichen Personennah- oder Fernverkehr mit Kraftomnibussen betreiben: ca. 2 700; Überwachung von ca. 20 Prozent der Unternehmen = 540, bei einem Drittel der 540 Unternehmen (= 180) erfolgt eine Begehung/Kontrolle vor Ort.

d) 30 Prozent der 4 200 Beschwerden.

Was die zu schätzende Anzahl von Beschwerden der Fahrgäste angeht, so wird u. a. auf die Erfahrungen der Verkehrsträger Luft- und Eisenbahnverkehr sowie Einschätzungen zu den Auswirkungen der spezifischen Verhältnisse im nationalen wie im grenzüberschreitenden Kraftomnibusverkehr mit Bezug zu den beförderten Fahrgästen zurückgegriffen.

Bei der Ermittlung der Ausgangsfallzahl von 4 200 Beschwerden für den Kraftomnibusverkehr pro Jahr wurde zunächst – wie im Bereich Personenschiffahrt – die Relation zwischen den Passagierzahlen und den Beschwerden im Luftverkehr berücksichtigt, die bei der beim Luftfahrtbundesamt (LBA) angesiedelten zuständigen Durchsetzungsstelle eingingen (vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr sowie zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes, Bundesratsdrucksache 470/12 vom 10. August 2012, S. 18f). Bei Zugrundelegung der Jahre 2008 bis 2010 ergaben sich dort durchschnittlich rund 24 Beschwerden auf eine Million Flugreisende.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Verhältnisse beim nationalen wie grenzüberschreitenden Linienverkehr mit Kraftomnibussen ergibt sich Folgendes:

Beim Liniennahverkehr mit Kraftomnibussen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden im Jahr 2011 5 337,2 Millionen – also rund 5,4 Milliarden. – Fahrgäste befördert (vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, 08/2012, S. 79). Auf Grund der gegenüber dem Luftverkehr sehr viel geringeren Beförderungsstrecke, den geringeren Fahrpreisen und des hohen Anteils von Zeitfahrtausweisen ist von einer deutlich geringeren Beschwerdeshäufigkeit auszugehen. Dies bestätigen die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen wie auch der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personennahverkehr e. V. (söp). Zudem ist allgemein, gerade aber auch bei den in den Verkehrsverbänden der Ballungsregionen organisierten Nahverkehrsunternehmen, von einem professionellen Beschwerdemanagement auszugehen, was es unter Berücksichtigung entsprechender Erfahrungswerte erlaubt zu unterstellen, dass etwa 90 Prozent der Fahrgastbeschwerden bereits zwischen den

Vertragsparteien Beförderer und Fahrgast einvernehmlich gelöst werden. Im Ergebnis führt dies dazu, von einer Quote von einer unerledigten Fahrgastbeschwerde je eine Million Fahrgäste auszugehen, also von jährlich 5 400 Beschwerden bei 5,4 Milliarden Fahrgästen. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass nicht alle unerledigten Beschwerden durch eine „weitere Beschwerde“ an die nationale Durchsetzungsstelle weiter betrieben werden. Wie zu Beginn des Abschnitts VI Nummer 1.1.1 dargelegt, sind neben der Aufgabe der Rechtsverfolgung die Anrufung einer Schlichtungsstelle oder die weitere Verfolgung vor Gericht ins Kalkül einzubeziehen. Es ist plausibel, dass hier die Aufgabe der Rechtsverfolgung den überwiegenden Teil, die Weiterverfolgung der Beschwerde in einer Schlichtung oder mit einer Klage die kleineren Anteile ausmachen. Insgesamt wird unterstellt, dass 30 Prozent der unerledigten Beschwerden nicht an die nationale Beschwerdestellen herangetragen werden (30 Prozent von $5\,400 = 1\,620$). Zu bearbeiten sind dann $5\,400 \cdot 1\,620 = 3\,780$ weitere Beschwerden.

Im nationalen Linienfernverkehr mit Kraftomnibussen wurden im Jahr 2011 2,3 Millionen Fahrgäste befördert (vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, 08/2012, S. 79). Im nationalen Fernbuslinienverkehr ist mit der am 1. Januar 2013 in Kraft tretenden Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) durch den Abbau des Konkurrenzschutzes des Eisenbahnfernverkehrs gegenüber bahnparallelen Fernbuslinienverkehren wie durch die Freigabe des Wettbewerbes zwischen parallelen Fernbuslinien (sog. „Fernbusliberalisierung“) mit einer sehr dynamischen Entwicklung zu rechnen. Einerseits wird mit dem Marktzutritt zahlreicher neuer Anbieter gerechnet, andererseits mit einem deutlichen Ausbau des Angebotes der Unternehmen, die bereits Fernbuslinien betreiben. Diese deutliche Ausweitung des Verkehrsangebotes dürfte mittelfristig zu einem Anstieg auf jährlich 10 bis 12 Millionen beförderter Fahrgäste führen.

Für die Ermittlung zu erwartender Beschwerden wird von durchschnittlich fünf Millionen Fahrgästen ausgegangen. Durch die erwartete kräftige und länger anhaltende Expansion mit Anlaufschwierigkeiten bei den neuen Unternehmen und Anpassungsproblemen bei den schon heute aktiven Beförderern kann unterstellt werden, dass es bei der Abwicklung der Beförderung zu deutlich mehr Störungen kommt als in einem eher stabilen Markt. Hinzu kommen Unsicherheiten bei der Anwendung der ab 1. März 2013 geltenden neuen Fahrgastrechte nach der EU-VO. Schließlich ist mit einer großen Zahl von Fahrgästen zu rechnen, die noch über keine oder nur wenige Erfahrungen bei der Nutzung von Fernbuslinien verfügen. Außerdem ist davon auszugehen, dass allein die höheren Fahrpreise im Fernbuslinienverkehr zu einer merklich höheren Beschwerdeintensität führen. Dabei dürfte die gütliche Regelung von Beschwerden zwischen Beförderer und Fahrgast allein durch die räumliche Distanz zwischen Wohnsitz des Fahrgastes und Sitz des Beförderers deutlich schwerer fallen als beim ÖPNV. Nach alledem erscheint es angemessen, vorsichtig von einer Beschwerdeintensität von 100 Beschwerden je eine Million Fahrgäste auszugehen (fünf Millionen Fahrgäste = 500 Beschwerden), die nicht zwischen Beförderer und Fahrgast erledigt werden können. Mit gleicher Begründung wie oben beim Liniennahverkehr mit Kraftomnibussen ausgeführt, ist

ein Abschlag von 30 Prozent angemessen (30 Prozent von $500 = 150$), um die Anzahl der von der nationalen Durchsetzungsstelle zu bearbeitenden Beschwerden zu bemessen, nämlich 350.

Im grenzüberschreitenden Linienfernverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb des gemeinsamen Marktes ging die Kommission für das Jahr 2008 von einem Gesamtvolumen von 72,8 Millionen Fahrgästen aus (vgl. Erläuterndes Memorandum (Nr. 1.2, S. 3) zum Kommissionsvorschlag einer Verordnung über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004; Dokument 16933/08 TRANS 460 CODEC 1759+ADD1+ADD2). Eine laufende statistische Erfassung zumal des auf das deutsche Staatsgebiet entfallenden Anteils erfolgt nicht. Für die Abschätzung zu erwartender Beschwerden wird daher vorsichtig von einer moderaten Zunahme des Gesamtvolumens auf 80 Millionen Fahrgäste jährlich ausgegangen. Unter Berücksichtigung des Bevölkerungsanteils Deutschlands in der EU und der zentralen Lage wird der Anteil der Busfahrgäste, die von Deutschland aus oder nach Deutschland fahren oder Deutschland durchfahren, auf 20 Prozent, d. h. 16 Millionen, geschätzt.

Bei der Einschätzung der Beschwerdeintensität ist von Bedeutung, dass es sich zum erheblichen Teil um bereits heute betriebene Fernbuslinien handelt und die Fahrgäste zum erheblichen Teil Erfahrungen mit häufig 10, ja 20 Stunden übersteigenden Fahrzeiten und den damit verbundenen Einschränkungen haben. Hinzu kommen bei vielen Fahrgästen Kenntnis- und Sprachbarrieren, die eine Beschwerde bei der deutschen Durchsetzungsstelle erschweren. Andererseits können durchschnittlich höhere Fahrpreise und besonders spürbare Nachteile bei Störungen/Unterbrechungen der fahrplanmäßigen Beförderung im Ausland – hier: in Deutschland – die Beschwerdeintensität steigern. Zudem eröffnet die „Fernbusliberalisierung“ künftig die Möglichkeit, im Rahmen internationaler Linienverkehre auch deutsche Fahrgäste innerhalb Deutschlands zu befördern, soweit freie Plätze zur Verfügung stehen („Kabotage“). Dies alles berücksichtigend wird von einem Verhältnis von zehn Beschwerden je eine Million Fahrgäste ausgegangen, die nicht im Verhältnis zwischen Beförderer und Fahrgast geregelt werden können ($16 \times 10 = 160$). Mit gleicher Begründung wie oben beim Liniennahverkehr mit Kraftomnibussen ausgeführt, ist ein Abschlag von 30 Prozent angemessen (30 Prozent von $160 = 48$), um die Anzahl der von der nationalen Durchsetzungsstelle zu bearbeitenden Beschwerden zu bemessen, nämlich 110 ($160 \cdot 48 = 112$, gerundet: 110).

Insgesamt sind damit jährlich $3\,780 + 350 + 110 = 4\,240$, gerundet 4 200 Beschwerden, bei der nationalen Durchsetzungsstelle zu erwarten.

2.1 Vorgaben in Verbindung mit der Ermöglichung der Kontrollfunktion durch die nationale Durchsetzungsstelle

Die Unternehmen müssen bei der Anwendung von § 4 Absatz 1 Nummer 2 EU-FahrgRBusG die notwendigen Auskünfte an die zuständigen staatlichen Stellen geben (hierbei handelt es sich um eine Informationspflicht) und als sonstige Vorgabe die Vor-Ort-Überprüfungen zulassen und entsprechend begleiten. Auch ohne den konkreten Anlass einer Beschwerde werden entsprechende Auskünfte erbeten

und Kontrollen seitens der staatlichen Stellen durchgeführt. Es handelt sich um eine nationale Umsetzung von Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EU-VO, wobei jeder Mitgliedsstaat die zur Einhaltung der Verordnung notwendigen Maßnahmen trifft. Eine unterschiedliche Umsetzung kann auch zu unterschiedlichen Belastungen für die Unternehmen in den einzelnen Mitgliedsländern führen. Die in der obigen Übersicht dargestellten jährlichen Belastungswerte in Form von Personalkosten werden hierzu für den Erfüllungsaufwand geschätzt, wobei die Lohnkostensätze aus der Lohnkostentabelle Wirtschaft unter Zugrundelegung des Durchschnittswertes für den Wirtschaftsabschnitt I „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ in Höhe von 31,90 Euro pro Stunde übernommen werden (siehe Anhänge des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Oktober 2012).

2.2 Vorgaben in Verbindung mit der Bearbeitung von Beschwerden

2.2.1 Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes

Die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden mit Bezug auf die Fahrgastrechte durch die Beförderer ist zwingend gemäß

Artikel 27 Satz 2 EU-VO vorgeschrieben. Hierzu gehört gemäß Artikel 26 EU-VO auch die Einrichtung und Unterhaltung eines Beschwerdesystems. Da hierfür keine nationale Umsetzung erforderlich ist, werden die damit verbundenen Belastungen grundsätzlich nicht in die Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands aufgenommen. Nach § 3 Absatz 2 EU-FahrgRBUSG sind Beschwerden eines Fahrgastes zunächst unmittelbar beim Beförderer einzureichen. Wenn keine Lösung gefunden werden kann, ist eine (weitere) Beschwerde an die nationale Durchsetzungsstelle zulässig. Wie bei den Normadressaten Bürgerinnen/Bürger (vgl. oben Abschnitt VI Nummer 1.1.1) ergibt sich auch hier eine durch das nationale Recht ausgelöste spiegelbildliche Belastung des Beförderers: Dieser hat zusätzlichen Aufwand, weil er statt einer einzigen Beschwerde, mit der er über die Durchsetzungsstelle konfrontiert wird, zuvor bereits die erfolglose unmittelbare Beschwerde des Fahrgastes zu bearbeiten hatte. Daher werden spiegelbildlich zu den Normadressaten Bürgerinnen/Bürger und mit identischen Annahmen zum Mengengerüst auch für die Unternehmen die Beschwerden berücksichtigt, die ohne diese nationale Regelung direkt an die nationale Durchsetzungsstelle gegangen wären und für die mit dem Fahrgast keine Einigung erzielt wurde.

| Sonstige Vorgabe Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes, Artikel 28 Absatz 3 Unterabsatz 2 VO (EU) Nr. 181/2011 | | | | |
|--|---------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|--|
| Tätigkeit | Zeitaufwand in Minuten pro Fall | Fallzahl pro Jahr | Lohnsatz in Euro pro Stunde | Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) ^{a)} |
| Einarbeitung in die aus der VO (EU) Nr. 181/2011 folgenden Pflichten | 3 | | | |
| Beschaffung und Zusammenstellung von Informationen und Daten | 15 | | | |
| Aufbereitung von Informationen und Daten | 15 | | | |
| Durchführung von Ermittlungen und Überprüfung des Sachverhaltes bei Beschwerden im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 | 120 | | | |
| Summe: | 153 | 4 200 | 31,90 | 341 649 |

^{a)} (Zeitaufwand in Min. pro Fall × Lohnsatz/60) × Fallzahl pro Jahr.

Für die sonstige Vorgabe „Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes“ ergibt sich eine laufende Belastung in Form von Personalkosten in Höhe von 341 649 Euro jährlich. Neben dieser sonstigen Vorgabe ist auch eine Informationspflicht durch das Unternehmen zu erfüllen. Gemäß Artikel 27 Satz 2 EU-VO muss es dem Fahrgast innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde mitteilen, ob seiner Beschwerde stattgegeben wurde, ob sie abgelehnt wurde oder ob sie noch bearbeitet wird.

2.2.2 Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde nach Einschaltung der nationalen Durchsetzungsstelle

Wird bei einer Beschwerde eines Fahrgastes keine Einigung erreicht, so kann der Fahrgast diese an die nationale Durchsetzungsstelle weiterleiten (Artikel 28 Absatz 3 EU-VO).

Verstöße gegen die EU-VO sind zu sanktionieren (Artikel 31 EU-VO). Die Bearbeitung einer von der Durchsetzungsstelle geprüften Beschwerde durch die Beförderer wird bei der Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands einbezogen, weil die Verfahrensweise einschließlich der möglichen Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens eine besondere nationale Umsetzung bedeutet. Hierbei wird eine Ausgangszahl von 4 200 Beschwerden der Fahrgäste mit Bezug auf die Fahrgastrechte geschätzt (spiegelbildlich zu den zu bearbeitenden Beschwerden in der nationalen Durchsetzungsstelle, s. u.), die bei der nationalen Durchsetzungsstelle eingehen und daher von den Unternehmen in Form von drei Vorgaben (darunter einer Informationspflicht) zu bearbeiten sind. Der verwendete Lohnsatz liegt bei 31,90 Euro je Stunde.

| Informationspflicht Mitteilung über Entscheidung/Bearbeitungsstand der Beschwerde an den Fahrgast, Artikel 27 Satz 2 VO (EU) Nr. 181/2011 | | | | |
|--|---------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|--|
| Tätigkeit | Zeitaufwand in Minuten pro Fall | Fallzahl pro Jahr | Lohnsatz in Euro pro Stunde | Jährliche Belas- tung in Euro (Personalkosten) ^{a)} |
| Datenübermittlung und Veröffentlichung | 2 | | | |
| Summe: | 2 | 4 200 | 31,90 | 4 466 |

a) $(\text{Zeitaufwand in Min. pro Fall} \times \text{Lohnsatz}/60) \times \text{Fallzahl pro Jahr}$

Aus der Informationspflicht der Mitteilung über die Entscheidung bzw. den Bearbeitungsstand der Beschwerde an den Fahrgast entsteht dem Unternehmen somit insgesamt eine Belastung von 4 466 Euro an jährlichen Personalkosten.

3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

3.1 Erfüllungsaufwand für den Bund

Für den Betrieb der nationalen Durchsetzungsstelle sowie die Bearbeitung von eingehenden Beschwerden wird ein Personalbedarf von 19 Planstellen geschätzt, jeweils 9 Stel-

len in der Laufbahngruppe des mittleren (mD) und des gehobenen (gD) sowie 1 des höheren Dienstes (hD). Der Personalmehrbedarf soll durch Überhangpersonal ausgeglichen werden. Soweit Mehrausgaben (Sach- und Personalmittel) entstehen, sollen diese im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Vorgaben und resultierende Kosten des Bundes. Falls erforderlich, werden diese in den nachfolgenden Textabschnitten erläutert.

| Übersicht Vorgaben und Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands des Normadressaten Verwaltung (Bund) infolge der Umsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr gemäß Verordnung (EU) Nr. 181/2011 | |
|--|--|
| Vorgabe | Einmalige Belastung in EUR (Sachkosten) |
| Einrichtung einer nationalen Durchsetzungsstelle, §§ 2 und 3 EU-FahrgRBusG i. V. mit Artikel 28 Absatz 1 VO (EU) Nr. 181/2011 | 5 000 |
| Vorgabe | Jährlicher Personalbedarf (Laufbahngruppe) |
| Vorgaben in Verbindung mit dem Betrieb einer nationalen Durchsetzungsstelle | |
| Überprüfung der Einhaltung der Pflichten der Beförderungsunternehmen nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 durch Anforderung und Bearbeitung der notwendigen Auskünfte, | mD |
| Überprüfung der Einhaltung der Pflichten der Beförderungsunternehmen nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 durch Begehungen/Kontrollen vor Ort, § 4 Absatz 2 EU-FahrgRBusG | mD |
| Austausch von Informationen über die Arbeit, Entscheidungsgrundsätze und -praxis (Best Practice) mit den Durchsetzungsstellen der Länder sowie der Mitgliedstaaten, mit der EU-Kommission und den Verkehrsverbänden unter Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr Bau- und Stadtentwicklung Artikel 30 VO (EU) Nr. 181/2011 | hD |
| Koordinierung der (verkehrsträgerübergreifenden) Zusammenarbeit und des Informationsaustausches der Durchsetzungsstellen des Bundes und der Länder mit den Durchsetzungsstellen der anderen Mitgliedstaaten und gegenüber der EU-Kommission unter Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr Bau- und Stadtentwicklung, Artikel 30 VO (EU) Nr. 181/2011 | hD |
| Vorgaben in Verbindung mit der Bearbeitung einer Beschwerde durch die nationale Durchsetzungsstelle | |
| Durchführung von Ermittlungen innerhalb bestimmter Fristen bei Beschwerden im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 181/2011, Artikel 28 Absatz 1, 3 VO (EU) Nr. 181/2011 | mD, bei komplexen Fällen gD |
| Durchführung von Vor-Ort-Prüfungen, Artikel 28 Absatz 1, 3 VO (EU) Nr. 181/2011 | mD, bei komplexen Fällen gD |
| Erlass von Zwischenbescheiden und abschließenden Bescheiden an Beschwerdeführer, Artikel 28 Absatz 1, 3 VO (EU) Nr. 181/2011 | mD, bei komplexen Fällen gD |
| Anhörung von Betroffenen, Artikel 28 Absatz 1, 3 VO (EU) Nr. 181/2011 | mD, bei komplexen Fällen gD |

| Übersicht Vorgaben und Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands des Normadressaten Verwaltung (Bund) infolge der Umsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr gemäß Verordnung (EU) Nr. 181/2011 | |
|---|----|
| Vorgaben in Verbindung mit der Bearbeitung einer Beschwerde durch die nationale Durchsetzungsstelle | |
| Erlass von Verwarnungsgeld- und Bußgeldbescheiden, § 7 Absatz 1 EU-FahrgRBusG i. V. m. Artikel 31 VO (EU) Nr. 181/2011 | mD |
| Prüfung und Bearbeitung von Einsprüchen gegen Bußgeldbescheide, § 7 Absatz 1 EU-FahrgRBusG i. V. m. Artikel 31 VO (EU) Nr. 181/2011 | gD |
| Vertretung der Bußgeldbehörden in Verfahren vor den zuständigen Gerichten, § 7 Absatz 1 EU-FahrgRBusG i. V. m. Artikel 31 VO (EU) Nr. 181/2011 | gD |
| Bearbeitung von „Irrläufern“, Artikel 28 Absatz 3 Satz 2 VO (EU) Nr. 181/2011 | mD |

| Berechnung jährlicher Personalbedarf | | | | |
|--|-------------|--|--|--|
| | Planstellen | Zeitaufwand in Stunden pro Planstelle/Jahr | Personalkostensatz in Euro pro Stunde (Laufbahngruppe) | Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) ^{a)} |
| | 2 A 9 m | 1 639 ^{b)} | 36,38 | 119 254 |
| | 5 A 8 | | 33,42 | 273 877 |
| | 2 A 7 | | 29,70 | 97 357 |
| | 1 A 13 | 1 639 ^{b)} | 53,36 | 87 457 |
| | 2 A 12 | | 47,52 | 155 771 |
| | 6 A 11 | | 43,11 | 423 944 |
| | 1 A 15 | 1 639 ^{b)} | 65,46 | 107 289 |
| Insgesamt: | | | | 1 264 949 |
| Jährliche Belastung in EURO (Personal- und Sachkosten) | | | | |
| Zuzüglich Sachkostenpauschale: | | | | 232 123 |
| Insgesamt: | | | | 1 497 072 |

a) Planstellen × Zeitaufwand in Std. pro Planstelle/Jahr × Personalkostensatz.

b) D. h. für 1 Personenjahr = 1 639 Stunden, siehe Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Oktober 2012, S. 32; Übersicht Personalkostensätze 2011 (BMF-Schreiben vom 2. Juli 2012 – II A 3 – H 1012-10/07/0001 :006 – DOK 2012/0520897

c) Die Sachkostenpauschale wird hierbei aus der Pauschale für einen Standardarbeitsplatz in der Bundesverwaltung abgeleitet. Bei einer jährlichen Pauschale von 12 217 Euro für einen Standardarbeitsplatz in der Bundesverwaltung (siehe Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Oktober 2012, S. 32) ergibt sich hier somit ein Wert von insgesamt 232 123 Euro als Sachkostenpauschale für 19 Arbeitsplätze.

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

3.1.1 Vorgabe „Einrichtung einer nationalen Durchsetzungsstelle“

Die Einrichtung der nationalen Durchsetzungsstelle wird bei der Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands berücksichtigt. Obgleich die Stelle gemäß Artikel 28 Absatz 1 EU-VO seitens der EU vorgeschrieben ist, besteht ein nationaler Spielraum, wie diese Stelle organisiert bzw. organisatorisch angebunden wird und mit welcher Personal- und Sachausstattung dies geschieht. Für die Einrichtung einer Durchsetzungs- und Beschwerdestelle des Bundes wird ein einmaliger geschätzter Sachaufwand in Höhe von insgesamt 5 000 Euro zugrunde gelegt.

3.1.2 Vorgaben in Verbindung mit dem Betrieb einer nationalen Durchsetzungsstelle

Wenngleich hierunter Tätigkeiten durch die EU-VO vorgegeben sind, wird der Aufwand, der bei der Durchsetzungsstelle entsteht, ebenfalls berücksichtigt, weil dieser, abhängig vom Umfang und der Art der Durchführung, national variieren kann. Hierzu zählen die Kontrollfunktion, die statistische Berichtspflicht und die Kooperationspflichten zum Austausch von Informationen über die Arbeit, Entscheidungsgrundsätze und -praxis (Best Practice) mit den Durchsetzungsstellen der Länder, den anderen Mitgliedstaaten, der EU-Kommission und den Verkehrsverbänden. Hinzu kommt die Mitwirkung bei der Koordinierung der (verkehrsträgerübergreifenden) Zusammenarbeit und des Informationsaustausches der Durchsetzungsstellen des Bundes

und der Länder gegenüber der EU-Kommission durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

3.1.3 Vorgaben in Verbindung mit der Bearbeitung einer Beschwerde durch die nationale Durchsetzungsstelle

Bevor Beschwerden der Fahrgäste an die nationale Durchsetzungsstelle gerichtet werden können, kann durch die EU-Mitgliedstaaten optional festgelegt werden, dass diese erst an den Beförderer gerichtet werden müssen. Von dieser Möglichkeit soll gemäß § 3 Absatz 2 EU-FahrgRBusG i. V. m. Artikel 28 Absatz 3 EU-VO Gebrauch gemacht werden. Dadurch verringert sich die Zahl der bei der nationalen Durchsetzungsstelle eingehenden Beschwerden auf die unter den Nummern 1.1.1 sowie 2 (dort differenziert nach verschiedenen Formen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen) hergeleitete Anzahl von 4 200.

Da das zweistufige Beschwerdeverfahren Folge der speziellen nationalen Ausgestaltung ist, werden die Beschwerden an die Durchsetzungsstelle für die Schätzung des Erfüllungsaufwands berücksichtigt. Neben der genannten Beschwerdezahl werden „Irrläufer“ zu bearbeiten sein, d. h. Beschwerden, die von den Fahrgästen direkt an die nationale Durchsetzungsstelle gesandt wurden, ohne dass sie zuvor – wie vorgesehen – zuerst an den Beförderer gingen. Die Bearbeitung in der nationalen Durchsetzungsstelle umfasst den Rückversand an den Fahrgast mit einem entsprechenden Informationsschreiben.

3.2 Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Durch die Regelungen des Bundes in eigener Zuständigkeit zur Ausführung der EU-VO entstehen den Ländern und Kommunen keine besonderen Aufwendungen.

VII. Weitere Kosten

Es ist nicht auszuschließen, dass im Hinblick auf die Umsetzung der EU-VO durch die Entstehung betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen der Unternehmen kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage stattfinden werden. Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreisniveau sind aber voraussichtlich nicht zu erwarten. Die Entschädigungsregelungen bedeuten eine wirtschaftliche Kompensation zugunsten der Fahrgäste. Zudem wird durch die Stärkung der Fahrgastrechte im Bereich des Kraftomnibusverkehrs die Qualität und damit die Attraktivität des Verkehrsträgers „Kraftomnibus“ gefördert.

VIII. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht zu erwarten. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

IX. Einhaltung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Die Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung des Rechtsetzungsvorhabens wurden untersucht. Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nach-

haltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregeln (1) „Grundregel“, (4) „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden“ sowie der Nachhaltigkeitsindikator 11b „Personenverkehrsintensität“. Das Gesetz dient der Gewährleistung und der Sicherstellung eines dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbaren Schutzniveaus sowie der Einhaltung der verbraucherrelevanten Fahrgastrechte im Bereich des Kraftomnibusverkehrs. Es stellt im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie die Ziele der EU-VO sicher, nämlich ein hohes Maß an einheitlichen Fahrgastrechten in Deutschland. Insbesondere behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollen möglichst diskriminierungsfreie Möglichkeiten zur Nutzung des Kraftomnibusverkehrs eingeräumt bekommen (Nachhaltigkeitsindikator 11b). Durch die vorgenannten Regelungen werden Gefahren für die menschliche Gesundheit vermieden (Managementregel 4). Der Ansatz ist generationenübergreifend (Managementregel 1).

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibusgesetz – EU-FahrgRBusG)

Zu § 1 (Gegenstand und Anwendungsbereich)

§ 1 Absatz 1 stellt klar, dass das Gesetz der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr dient.

§ 1 Absatz 2 greift ein in Artikel 2 Absatz 5 Satz 1 EU-VO den Mitgliedstaaten eingeräumte Gestaltungsoption auf. Danach können für einen Zeitraum von höchstens vier Jahren ab dem Beginn der Anwendung der EU-VO, also ab dem 1. März 2013, Linienverkehrsdienste in transparenter und nicht diskriminierender Weise von der Anwendung der EU-VO ausgenommen werden, weil ein erheblicher Teil dieser Linienverkehrsdienste außerhalb der Europäischen Union betrieben wird und mindestens ein planmäßiger Halt außerhalb des Gebietes der EU vorgesehen ist.

Nach dem Sprachgebrauch beim Vollzug des deutschen Personenbeförderungsrechts handelt es sich hierbei um sog. „Drittstaatenverkehre“. Solche grenzüberschreitenden Omnibuslinienverkehre zwischen Mitgliedstaaten der EU und Nichtmitgliedstaaten vor allem in Ost- und Südosteuropa werden auf der Grundlage des jeweiligen nationalen Personenbeförderungsrechts und ergänzender Absprachen zur Durchführung in bilateralen Abkommen zwischen Deutschland und dem Zielstaat der betriebenen Buslinie durchgeführt. Dies gilt, solange – was bisher nur im Falle der Schweiz erfolgt ist – nicht ein dafür erforderliches Abkommen zwischen der EU und dem betroffenen Drittstaat geschlossen wurde (vgl. dazu Artikel 1 Absatz 3 Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, ABl. L 300, S. 88, 90).

EU-Recht – und damit die EU-VO – gilt grundsätzlich nicht in den Drittstaaten. Zahlreiche Bestimmungen der EU-VO über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr können deshalb nur dann überhaupt oder mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand realisiert werden, wenn sich die Drittländer ihrerseits bereitfinden, den EU-Fahrgastrechte-

standard auch bei der Gestaltung des grenzüberschreitenden Linienbusverkehrs auf ihrem Staatsgebiet und durch Beförderer aus ihrem jeweiligen Staatsgebiet zu akzeptieren. Um dies zu erreichen, bedarf es intensiver Verhandlungen mit einer Vielzahl von Drittstaaten, die einen sicher mehrjährigen Zeitraum in Anspruch nehmen und deren erfolgreicher Abschluss derzeit nicht abgesehen werden kann. Deshalb soll von der Option Gebrauch gemacht werden, die betroffenen Linienverkehre für zunächst vier Jahre von der Anwendung der EU-VO auszunehmen.

Die vorgeschlagene Regelung betrifft jeden Linienverkehrsdienst, bei dem die angeführten Kriterien vorliegen. Damit ist den Anforderungen an eine Bestimmung der betroffenen Linienverkehrsdienste ebenso entsprochen wie denen nach einer transparenten und nicht diskriminierenden Regelung.

In § 1 Absatz 3 wird die in Artikel 16 Absatz 2 EU-VO eingeräumte Gestaltungsoption genutzt. Danach kann ein Mitgliedstaat für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem 1. März 2013 den Beförderer von der Pflicht nach Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b EU-VO ausnehmen sicher zu stellen, dass von ihm eingesetzte Fahrer eine Schulung oder Instruktionen gemäß Anhang II Abschnitt a der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 erhalten haben. Gegenstand der Schulung oder Instruktion ist die Sensibilisierung für Behindertenfragen. Die Begründung für das Hinausschieben der Wirksamkeit der Vorschrift liegt – wie auch in Erwägungsgrund 12 der EU-VO angesprochen – darin, dass die zeitlichen Vorgaben für die Weiterbildung von Fahrern von Kraftomnibussen nach den nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Fahrzeuge im Güter- und Personenverkehr (vgl. ABl. L 226, S. 4) mit dem Zeitraum harmonisiert werden können, nach dessen Ablauf die Beförderer nur noch entsprechend instruierte oder geschulte Fahrer einsetzen dürfen. Auf diese Weise kann im Rahmen der ohnehin innerhalb von jeweils 5 Jahren zu absolvierenden Weiterbildung der Fahrer auch mit Blick auf die besonderen Bedürfnisse behinderter Fahrgäste weitergebildet werden.

Zu § 2 (Aufgaben des Bundes)

§ 2 des Gesetzes normiert positiv die Aufgabenwahrnehmung des Bundes im Bereich der Durchsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011.

Zu § 3 (Zuständige Behörde, Einlegung der Beschwerde beim Beförderer)

§ 3 Absatz 1 bestimmt für die Durchsetzung der EU-VO als konkret zuständige Oberbehörde des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt. Die Befugnis, die Aufgaben in Bundesverwaltung wahrzunehmen, ergibt sich aus Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 11 des Grundgesetzes.

§ 3 Absatz 2 Satz 1 betont unter Verweis auf Artikel 27 der EU-VO, dass Beschwerden unmittelbar bei dem Beförderer einzureichen sind. Dadurch wird – im Zusammenwirken mit § 3 Absatz 2 Satz 2, der das Eisenbahn-Bundesamt zur Beschwerdeinstanz für Beschwerden bestimmt – die in Artikel 28 Absatz 3 Unterabsatz 2 EU-VO eröffnete Mög-

lichkeit aufgegriffen, ein zweistufiges Beschwerdeverfahren vorzusehen, in dem der Fahrgast seine Beschwerde in einem ersten Schritt zunächst an den Beförderer zu richten hat. Erfahrungen im Bereich der Verkehrsunternehmen lassen den Schluss zu, dass der weit überwiegende Teil von Fahrgastbeschwerden einvernehmlich im Verhältnis zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages geklärt werden kann. Von daher ist es sachgerecht, dass die Einreichung von Beschwerden nach Artikel 27 EU-VO zunächst an den Beförderer erfolgt. Erst wenn auf dieser Grundlage zwischen Fahrgast und Beförderer keine Lösung möglich ist, soll sich der Fahrgast entsprechend Artikel 28 Absatz 3 Unterabsatz 2 EU-VO an die nationale Durchsetzungsstelle als Beschwerdeinstanz für Beschwerden wenden können. Durch dieses Vorgehen ist zu erwarten, dass bei einem großen Teil der Beschwerden eine für den Fahrgast befriedigende Lösung schneller und kostengünstiger gefunden werden kann als wenn die Beschwerde immer unmittelbar an die nationale Durchsetzungsstelle gerichtet werden müsste.

Zu § 4 (Befugnisse)

§ 4 konkretisiert die in Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EU-VO abstrakt geregelten Durchsetzungsmaßnahmen in Form von Ermittlungs- und Durchsetzungsbefugnissen, über die die zuständige Behörde im Falle des begründeten Verdachts eines Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 verfügen muss. Die zuständige Behörde muss bei begründetem Verdacht in der Lage sein, festzustellen, ob und in welcher Weise ein möglicher Verstoß verübt wurde; sie muss zudem in der Lage sein, Maßnahmen zur Beseitigung und Verhütung künftiger Verstöße durchführen zu können.

§ 4 Absatz 1 ermöglicht der zuständigen Behörde, die notwendigen Maßnahmen gegen die jeweiligen Verpflichtungsadressaten zu ergreifen, soweit diese nach entsprechenden Erkenntnissen bzw. Feststellungen gegen die ihnen nach der EU-VO obliegenden Pflichten verstoßen. Die Durchsetzungsstelle kann insoweit durch die Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die EU-VO dafür sorgen, dass sich das betroffene Unternehmen an die Pflichten und Obliegenheiten hält.

Stellt die zuständige Behörde einen Verstoß fest, so kann sie dem Verantwortlichen gemäß § 4 Absatz 1 Nummer 1 ein Verhalten untersagen, das gegen die EU-VO verstößt. Sie gibt ihm damit auf, den Verstoß einzustellen und spricht ggf. eine Verbotsverfügung aus.

§ 4 Absatz 1 Nummer 2 bestimmt, von wem die zuständige Behörde einschlägige Informationen verlangen kann. Die Norm ermöglicht der zuständigen Behörde zur Aufklärung möglicher Verstöße gegen die EU-VO die Einholung von Auskünften sowie die Überprüfung von Beförderern, ausführenden Beförderern, Fahrscheinverkäufern, Reisevermittlern und -veranstaltern sowie Busbahnhofbetreibern.

Nach § 4 Absatz 1 Nummer 3 sind die zuständigen Personen der zuständigen Behörde auch befugt, Einsicht in Schrift- und Datenträger zu nehmen (Buchstabe a), Abschriften, Ausdrucke oder Kopien hiervon zu fertigen oder zu verlangen (Buchstabe b) sowie die unter Buchstabe b genannten Dokumente und Datenträger zu nutzen und erforderlichenfalls zu speichern (Buchstabe c).

§ 4 Absatz 2 enthält die Befugnis, Grundstücke, Betriebs- und Geschäftsräume während der üblichen Geschäftszeiten im Rahmen des Absatzes 1 zu betreten. Ohne Zugangsbefugnis könnte die Behörde ihre Eingriffsbefugnisse faktisch nicht wahrnehmen.

§ 4 Absatz 3 regelt die Verpflichtung zur unverzüglichen Löschung etwaig gespeicherter Daten nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe c nach der Beendigung der Aufgabenerfüllung.

§ 4 Absatz 4 enthält die Voraussetzungen, unter denen ein zur Auskunft Verpflichteter die Auskunft verweigern kann. Die nach Absatz 1 auskunftspflichtige Person ist über ihr Verweigerungsrecht aus persönlichen Gründen zu unterrichten.

§ 4 Absatz 5 Satz 1 normiert explizit die Möglichkeit der Vollstreckung von Anordnungen der Durchsetzungsstelle, soweit die Verpflichtungsadressaten einer solchen nicht freiwillig nachkommen.

§ 4 Absatz 5 Satz 2 ermöglicht die Festsetzung eines Zwangsgeldes bis zu der genannten und über den gesetzlich festgelegten Rahmen nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz hinausgehenden Höhe, um den Verpflichtungsadressaten von vornherein zur Einhaltung der erlassenen Anordnungen anzuhalten.

Zu § 5 (Duldungs- und Mitwirkungspflichten)

Nach Artikel 5 EU-VO haftet der in der Verordnung genannte Adressatenkreis auch für andere ausführende Personen.

§ 5 verpflichtet die Verantwortlichen, die behördlichen Maßnahmen nach § 4 Absatz 1 Nummer 3 und Absatz 2 zu dulden (§ 5 Satz 1 Nummer 1) und die für die Feststellung eines Verstoßes zuständige Behörde sowie die von ihr beauftragten Personen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen (§ 5 Satz 1 Nummer 2). Des Weiteren sind die Verantwortlichen verpflichtet, auf Verlangen Räume zu öffnen (§ 5 Satz 2).

Zu § 6 (Schlichtungsstelle)

§ 6 enthält eine Regelung über die Schlichtung bei Streitigkeiten, die aus der Beförderung im Kraftomnibusverkehr resultieren.

§ 6 Absatz 1 stellt klar, dass ein Fahrgast zur außergerichtlichen Klärung zivilrechtlicher Ansprüche aufgrund einer Beförderung im Kraftomnibusverkehr die Möglichkeit hat, freiwillig unter den Bedingungen dieser Norm eine geeignete Schlichtungsstelle anzurufen, um seine Rechte durchzusetzen.

§ 6 Absatz 2 bestimmt abschließend, welche Streitgegenstände einem Schlichtungsverfahren unterworfen werden können. Ferner wird ausdrücklich klargestellt, dass für die Parteien der Weg zu den ordentlichen Gerichten – unbeschadet der möglichen Durchführung einer freiwilligen Schlichtung – bestehen bleibt.

§ 6 Absatz 3 normiert die Voraussetzungen für eine Schlichtungsstelle nach Absatz 1 in Anlehnung an die Empfehlung der EU-Kommission 98/257/EG vom 30. März 1998. Zu diesen Voraussetzungen gehören die Grundsätze der Unab-

hängigkeit, der Transparenz, der kontradiktorischen Verfahrensweise, der Effizienz, der Rechtmäßigkeit, der Handlungsfreiheit und der Vertretung.

§ 6 Absatz 4 regelt die Umstände, bei denen eine Schlichtungsstelle nach Absatz 1 nicht angerufen werden kann. Er legt fest, dass die Anrufung einer Schlichtungsstelle zunächst eine erfolglose Beschwerde beim Beförderer, Reiseveranstalter oder Reisevermittler voraussetzt. Ferner kann eine Schlichtungsstelle nicht angerufen werden, wenn seit der Geltendmachung eines Anspruchs nicht mehr als 30 Tage vergangen sind. Die Unternehmen sollen zunächst selbst Gelegenheit haben, die Ansprüche zu prüfen und ggf. zu erfüllen, bevor sie einem Schlichtungsverfahren unterzogen werden. Der Schlichtung muss daher zwingend eine Geltendmachung des Anspruchs gegenüber dem betroffenen Unternehmen vorausgehen. Sodann muss dem Unternehmen ausreichend Zeit für eine Prüfung und ggf. Erfüllung des geltend gemachten Anspruchs verbleiben. Hierfür ist eine Frist von 30 Tagen vorgesehen. Nur wenn der Anspruch gegenüber dem Unternehmen geltend gemacht wurde und seit der Geltendmachung mehr als 30 Tage vergangen sind, ohne dass der Anspruch reguliert wurde, kann eine Schlichtungsstelle angerufen werden. Wird die Beschwerde bereits innerhalb der Frist endgültig beantwortet, kann der Fahrgast die Beschwerde bei einer Schlichtungsstelle schon vor Ablauf der Frist von 30 Tagen einlegen. Die Bemessung dieser Frist folgt den Antwortfristen für das Kunden- und Beschwerdemanagement nach der Verordnung über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (Artikel 27 Verordnung (EG) Nr. 181/2011) und ist deckungsgleich mit der Verordnung über Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr (Artikel 27 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007). Berücksichtigt wurde zudem, dass nach § 286 Absatz 3 BGB nach Ablauf von 30 Tagen die Verzugsfolgen eintreten.

Nach § 6 Absatz 5 wird Beförderern, Reiseveranstaltern und Reisevermittlern vorgegeben, die Beschwerdeführer bei der Beantwortung der Beschwerde auf die Möglichkeit der Schlichtung hinzuweisen und über die Adressen geeigneter Schlichtungsstellen zu informieren. Ob es dann auf Initiative des Beschwerdeführers zu einem Schlichtungsverfahren kommt, hängt davon ab, ob der Beschwerdegegner sich allgemein oder im betroffenen Fall bereit erklärt hat, an der Schlichtung teilzunehmen (vgl. § 6 Absatz 1). Es steht dem Beschwerdegegner frei, den Fahrgast zur Vermeidung unnötiger Schlichtungsverfahren zugleich mit der Information zur Möglichkeit der Schlichtung bei der Beantwortung der Beschwerde auch über seine Bereitschaft zur Teilnahme an einem Schlichtungsverfahren zu informieren. Die Information zur Schlichtungsbereitschaft könnte auch zu einem früheren Zeitpunkt erteilt werden.

§ 6 Absatz 6 stellt klar, dass als geeignete Schlichtungsstelle auch eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle in Betracht kommt. Eine solche wäre beispielsweise die im Dezember 2009 auf der rechtlichen Grundlage des Gesetzes zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vom 26. Mai 2009 (BGBl. I 2009 S. 1146) als eingetragener Verein gegründete „Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp)“.

§ 6 Absatz 7 Satz 1 regelt die notwendige Anerkennung einer Schlichtungsstelle durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und das Bundesministerium der Justiz. Satz 2 legt die Bekanntmachung der Anerkennung im Bundesanzeiger fest.

Zu § 7 (Gebühren und Auslagen)

§ 7 enthält die abstrakte Ermächtigung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Erhebung von Gebühren und Auslagen auf Grund der Wahrnehmung von Amtshandlungen bei der Durchsetzung der Fahrgastrechte nach den Bestimmungen dieses Gesetzes, einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung nach § 8 Absatz 2 oder nach den Bestimmungen der EU-VO.

Zu § 8 (Verordnungsermächtigung)

Durch die Einfügung von § 8 wird die formalgesetzliche Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung normiert, ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zur Durchführung der Aufgaben nach § 2 zu erlassen. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, Durchführungsbestimmungen zu den in Kapitel VI der EU-VO enthaltenen Vorschriften über Durchsetzung und nationale Durchsetzungsstellen unmittelbar in Rechtsverordnungen zu normieren (§ 8 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3).

Nummer 1 ermächtigt dazu, in einer Rechtsverordnung das Verfahren zur Durchsetzung der Fahrgastrechte zu regeln.

Nummer 2 schafft die Grundlage, unter Verweis auf § 9 Absatz 1 die Tatbestände für Ordnungswidrigkeiten zu bestimmen, die es der in § 9 Absatz 3 bestimmten Behörde – dem Eisenbahn-Bundesamt – ermöglichen, bei Rechtsverstößen gegen die EU-VO die in Artikel 31 EU-VO geforderten „wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden“ Sanktionen zu verhängen.

Nummer 3 schafft die Grundlage, die Anforderungen an das Berichtswesen und deren Ausgestaltung unter Berücksichtigung der Vorgaben des Artikel 29 der EU-VO festzulegen.

§ 8 Absatz 2 gibt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Ermächtigung, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu der gesetzlichen Vorschrift in § 7 (Gebühren und Auslagen) ausgestaltende Regelungen zu erlassen. Sie umfasst die Bestimmung gebührenpflichtiger Tatbestände einschließlich der Gebührensätze (d. h. der Gebührenhöhe), wobei sowohl feste Sätze wie Rahmensätze zugelassen werden.

§ 8 Absatz 3 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dazu, die gesetzlichen Regelungen zur Schlichtungsstelle (§ 6) durch weitere Anforderungen an die Schlichtungsstelle und das zu gewährleistende Schlichtungsverfahren zu ergänzen. Solche Rechtsverordnungen bedürfen jedoch des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und dem Bundesministerium der Justiz.

Zu § 9 (Bußgeldvorschriften)

Nach Artikel 31 Satz 1 EU-VO obliegt es den Mitgliedstaaten u. a., Sanktionen festzulegen, die bei einem Verstoß ge-

gen die EU-VO zu verhängen sind. Dieser Sanktionspflicht wird durch die in § 9 enthaltene abstrakte Bußgeldbewehrung nachgekommen.

§ 9 Absatz 1 stellt die formalgesetzliche Grundlage für die Sanktionierung von Verwaltungsunrecht aufgrund von Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der EU-VO dar und ermöglicht die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, soweit diese in einer zu erlassenden Rechtsverordnung nach § 8 Absatz 1 Nummer 2 konkretisiert werden und dort auf § 9 verwiesen wird.

§ 9 Absatz 2 regelt die Höhe der abstrakten Bußgelddrohung und orientiert sich dabei an den vergleichbaren Bußgeldtatbeständen zur Sanktionierung von Verstößen gegen die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr, für die ein Bußgeldrahmenbetrag von 30 000 Euro festgelegt wurde, um die notwendige Kohärenz der Bußgelddrohungen im Nebenstrafrecht zu wahren (vgl. § 9 Absatz 2 EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Gesetz (EU-FahrgRSchG), Artikel 1 des Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr sowie zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2454)).

§ 9 Absatz 3 bestimmt bereits im Gesetz als sachlich zuständige Verwaltungsbehörde für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten die nach § 3 Absatz 1 als nationale Durchsetzungsstelle zuständige Behörde – das Eisenbahn-Bundesamt. Nach Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EU-VO trifft die nationale Durchsetzungsstelle die notwendigen Maßnahmen zur Einhaltung der Verordnung. Dazu kann im Falle von Rechtsverstößen gegen die EU-VO u. a. die Verhängung von Bußgeldern gegenüber den Betroffenen auf der Grundlage durch Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 bezeichneter Ordnungswidrigkeitentatbestände zählen. Die in § 3 Absatz 1 bestimmte nationale Durchsetzungsstelle ist daher folgerichtig auch gleichzeitig die sachlich zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne von § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten.

Zu Artikel 2 (Änderung des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes)

Nach Artikel 33 EU-VO wird dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden eine neue Nummer 19 angefügt. Nach dem Erwägungsgrund 27 der EU-VO soll sich die Durchsetzung der Verordnung auch auf diese gemeinschaftsrechtliche Vorschrift stützen. Dies dient dem Zweck, auch bei grenzüberschreitenden Sachverhalten die Fahrgastrechte besser durchsetzen zu können.

Artikel 4 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 regeln, dass jeder Mitgliedstaat die für die Anwendung dieser Verordnung zuständigen Behörden zu bestimmen hat. Das der in Deutschland der Durchführung der Verordnung (EG) 2006/2004 dienende Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz (VSchDG) wird daher im dortigen § 2 Nummer 5 insoweit ergänzt, als künftig das Eisenbahn-Bundesamt – die nach § 3 Absatz 1 EU-FahrgRBusG für die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über

Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr zuständige Behörde – auch als die zuständige Behörde im Sinne des Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes bestimmt wird.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Artikelgesetzes am Tag nach der Verkündung.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

| | |
|---|---------------------------------------|
| Bürgerinnen und Bürger | |
| Zeitaufwand: | 1 610 Stunden Pro Fall: 23 Minuten |
| Sachkosten: | 5 250 Euro Pro Fall: 1,25 Euro |
| Wirtschaft | |
| Jährlicher Erfüllungsaufwand: | 702 000 Euro |
| Davon Bürokratiekosten: | 4 500 Euro |
| Verwaltung (Bund) | |
| Jährlicher Erfüllungsaufwand: | 1,5 Mio. Euro |
| Einmaliger Erfüllungsaufwand: | 5 000 Euro |
| Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben. | |

II. Im Einzelnen

Ziel der durch den Gesetzentwurf umzusetzenden EU-Verordnung (EU-VO) ist es, einheitliche Verbraucherschutzrechte bei Mängeln der Personenbeförderung im Kraftomnibusverkehr unter besonderer Berücksichtigung von Belangen behinderter Fahrgäste in allen Mitgliedstaaten zu gewähren. Die EU-VO ist Teil eines Gesamtkonzeptes der Kommission zum verkehrsträgerübergreifenden Verbraucherschutz.

Der Entwurf orientiert sich an dem Durchführungsgesetz zur Fahrgastrechte VO für den See- und Binnenschiffsver-

kehr und regelt die Einrichtung einer nationalen Durchsetzungsstelle im Kompetenzbereich des Bundes (Eisenbahn-Bundesamt). Weiterhin werden Sanktionsmaßnahmen bei Verstößen gegen die EU-VO normiert und Verordnungsermächtigungsgrundlagen für das BMVBS geschaffen.

Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht insgesamt eine zusätzliche Belastung in Höhe von rd. 1 610 Stunden und Sachaufwand in Höhe von rd. 5 250 Euro pro Jahr bei Inanspruchnahme der Möglichkeit, die Beschwerde bei Nichteinigung mit dem Beförderungsunternehmen an die nationale Durchsetzungsstelle zu richten.

Für die Wirtschaft entsteht Erfüllungsaufwand aufgrund der neuen Vorgaben in Höhe von rd. 702 000 Euro, davon Bürokratiekosten in Höhe von 4 500 Euro pro Jahr. Diese resultieren aus den Vorgaben im Rahmen der Kontrollen über die Einhaltung der Vorgaben der EU-VO durch die nationale Durchsetzungsstelle (Erteilung von Auskünften, Nachweise über das Erfüllen von Pflichten sowie Begleitung bei Kontrollen/Begehungen vor Ort) sowie aus der Bearbeitung der Beschwerden von Fahrgästen.

Für die Verwaltung (Bund) entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 1,5 Mio. Euro pro Jahr, welcher aus den Aufgaben der Kontrolle zur Einhaltung der Vorgaben der EU-VO und in Verbindung mit der Bearbeitung der Beschwerden durch die nationale Durchsetzungsstelle resultiert. Darüber hinaus entsteht einmaliger Sachkostenaufwand durch die Einrichtung einer nationalen Durchsetzungsstelle in Höhe von rd. 5 000 Euro.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

- a) Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass im Interesse der Rechtssicherheit und Transparenz alle materiellen Anforderungen an die Schlichtung, die sich aus der Umsetzung oder Konkretisierung europäischen Rechts ergeben, konsistent und einheitlich ausgestaltet werden sollten. Hierzu sollten die Regelungen zur Schlichtung im Kraftomnibusverkehr insbesondere mit den Schlichtungsregelungen im Energiewirtschaftsgesetz, in der Eisenbahn-Verkehrsordnung, im EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Gesetz sowie im Entwurf eines Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr harmonisiert werden.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass es auch bei den Regelungen zur Teilnahme der Unternehmen an einer Schlichtung bislang leider an der erforderlichen Konsistenz fehlt. Für die Fahrgastrechte der Bahnkunden wird beispielsweise auf eine freiwillige Teilnahme der jeweiligen Unternehmen gesetzt, an einer vereinbarten Schlichtungsstelle mitzuwirken. Eine lediglich freiwillige Teilnahme der Unternehmen an einer privatrechtlichen Schlichtungsstelle lässt auch das EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Gesetz genügen. Für Flugpassagiere wird im aktuellen Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Schlichtung im Luftverkehr eine „Optionsregelung“ eingeführt, nach der die Luftfahrtunternehmen Mitglied einer anerkannten privatrechtlichen Schlichtungsstelle werden können und für die übrigen Unternehmen alternativ eine behördliche Schlichtung bei einer Bundesbehörde vorgesehen wird. Im Interesse eines möglichst umfassenden Verbraucherschutzes sollten sich die verantwortlichen Unternehmen jedoch einer Schlichtung nicht durch bloße Weigerung entziehen können. Der Bundesrat setzt sich deshalb für eine Pflicht zur Beteiligung an einer Schlichtung für alle Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler ein.

2. Zu Artikel 1 (§ 6 Absatz 3 EU-FahrgRBusG)

In Artikel 1 ist § 6 Absatz 3 wie folgt zu ändern:

- a) Das Wort „insbesondere“ ist zu streichen.
- b) Nach den Wörtern „wenn sie“ sind die Wörter „vorbehaltlich einer Regelung nach § 8 Absatz 3 Satz 1 den Anforderungen der Empfehlung Nr. 98/257 der Kommission vom 30. März 1998 betreffend die Grundsätze für Einrichtungen, die für die außegerichtliche Beilegung von Verbraucherstreitigkeiten zuständig sind (ABl. L 115 vom 17.4.1998, S. 31), entspricht und“ einzufügen.

Begründung

Die Empfehlung Nr. 98/257 der Europäischen Kommission stellt einen weithin anerkannten Standard für die Anforderungen insbesondere an die Unabhängigkeit, Ausgewogenheit und Transparenz von Schlichtungsstellen und deren Verfahren dar. Auf sie wird auch im Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Schlichtung im Luftverkehr Bezug genommen. Daher ist sie auch als Maßstab für Schlichtungsstellen im Bereich des Kraftomnibusverkehrs zugrunde zu legen.

Das Wort „insbesondere“ führt zu Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Eignungsvoraussetzungen und ist daher zu streichen.

3. Zu Artikel 1 (§ 6 Absatz 5 EU-FahrgRBusG)

In Artikel 1 ist § 6 Absatz 5 wie folgt zu fassen:

„(5) Die Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler sind verpflichtet, leicht, unmittelbar und deutlich sichtbar sowie dauerhaft zugänglich in folgenden Fällen auf die Möglichkeit der Schlichtung durch eine Schlichtungsstelle im Sinne des Absatzes 1 hinzuweisen:

1. auf ihrer Internetseite,
2. in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen,
3. in allen an die Fahrgäste im Zusammenhang mit einer Beförderung gerichteten Schreiben,
4. in allen für die Fahrgäste bestimmten Beförderungs- und Geschäftsunterlagen und
5. bei der Beantwortung einer Beschwerde im Zusammenhang mit den unter die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 fallenden Rechten und Pflichten.

Die Hinweise nach Satz 1 haben jeweils alle wesentlichen Kontaktinformationen der Schlichtungsstellen einschließlich der E-Mail- und Internetadressen sowie die Information zu enthalten, ob sich der Beförderer, Reiseveranstalter oder Reisevermittler bereit erklärt hat, an der Schlichtung teilzunehmen.“

Begründung

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Formen der alternativen Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (Richtlinie über alternative Streitbeilegung) sieht eine Verpflichtung der Unternehmen vor, Verbraucher über die im Falle einer Streitigkeit jeweils zuständigen Schlichtungsstellen zu informieren. Die Informationen müssen leicht, unmittelbar und deutlich sichtbar zu finden und dauerhaft zugänglich sein, und zwar, sofern das Unternehmen eine Website besitzt, auf dieser Website, sowie in den wichtigsten Geschäftsunterlagen, die sich auf die Verträge mit den Verbrauchern beziehen. Zu informieren ist u. a. über die Adres-

sen der Websites einschlägiger Schlichtungsstellen; ferner ist anzugeben, ob der Unternehmer sich im Fall von Streitigkeiten mit Verbrauchern zur Einschaltung dieser Stellen verpflichtet. Um für die Zukunft einen weitgehenden Gleichlauf mit diesen Anforderungen herzustellen und größtmögliche Transparenz für die Fahrgäste zu gewährleisten, sollte in den vorliegenden Gesetzentwurf eine Verpflichtung für die Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler aufgenommen werden, den Fahrgästen direkt auf den Reise- und Beförderungsunterlagen sowie auf dem jeweiligen Internetauftritt der Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler Informationen über einschlägige Schlichtungsstellen und ihre Kontaktdaten bereitzustellen.

4. Zu Artikel 1

(§ 6 Absatz 7 Satz 3 – neu – EU-FahrgRBusG)

In Artikel 1 ist dem § 6 Absatz 7 folgender Satz anzufügen:

„Eine nach Satz 1 anerkannte Schlichtungsstelle ist hinsichtlich der Hemmung der Verjährung einer durch die Landesjustizverwaltung anerkannten Gütestelle nach § 204 Absatz 1 Nummer 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs gleichgestellt.“

Begründung

Um dem Fahrgast die Möglichkeit einer gerichtlichen Durchsetzung seiner Ansprüche zu erhalten und Nachteile aus der Anrufung der Schlichtungsstelle zu vermeiden, ist eine Hemmung der Verjährung während des Schlichtungsverfahrens erforderlich. Dies gilt umso mehr, als das EU-FahrgRBusG keine Vorgaben zur Verfahrensdauer enthält. Daher wird eine von den zuständigen Bundesministerien anerkannte Schlichtungsstelle einer von der Landesjustizverwaltung anerkannten Gütestelle gleichgestellt mit der Folge, dass gemäß § 204 Absatz 1 Nummer 4 BGB die Verjährung der Ansprüche des Fahrgastes mit der Veranlassung der Bekanntgabe des Schlichtungsantrags gehemmt ist.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Zu Buchstabe a

Die Bundesregierung begrüßt das Anliegen des Bundesrates, dass die an eine Schlichtung zu stellenden Anforderungen, die sich aus dem europäischen Recht ergeben, konsistent und einheitlich ausgestaltet werden sollten. Dies lässt nach Auffassung der Bundesregierung den erforderlichen Spielraum für die Regelung sektorspezifischer Besonderheiten zu und korrespondiert mit den auf europäischer Ebene verfolgten Bestrebungen, durch die Richtlinie über alternative Streitbeilegung einen einheitlichen Rahmen mit Mindestanforderungen für die außergerichtliche Streitbeilegung in der Europäischen Union bei vertraglichen Streitigkeiten zwischen Verbraucher und Unternehmer zu schaffen. Im Bereich der verkehrsträgerbezogenen außergerichtlichen (Streit-)Schlichtung für Fahrgäste werden bereits unter Bezugnahme auf die Empfehlungen der EU-Kommission 98/257/EG vom 30. März 1998 (ABl. L 115 vom 17.4.1998, S. 31) und 2001/31/EG vom 4. April 2001 (ABl. L 109 vom 19.4.2001, S. 56) einheitliche Kriterien für die außergerichtliche Beilegung von Verbraucherstreitigkeiten bei der Durchführung einer Schlichtung erfüllt bzw. sollen in vergleichbarer Form zukünftig erfüllt werden.

Zu Buchstabe b

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag, den der Bundesrat inhaltsgleich bereits in seiner Stellungnahme vom 21. September 2012 zum Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr sowie zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorgelegt hatte (Bundsratsdrucksache 470/12 (Beschluss)), weiterhin nicht zu, da dieser zu weitgehend ist.

Nach dem gegenwärtigen Stand des Rechtsetzungsverfahrens für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (Richtlinie über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten) ist dort im Übrigen keine Regelung vorgesehen, nach der Unternehmen verpflichtet werden, sich an einer Schlichtung zu beteiligen.

Die Bundesregierung weist für den Bereich des Luftverkehrs darauf hin, dass sich die Verbände der deutschen und ausländischen Luftfahrtunternehmen zu einer freiwilligen Teilnahme an einer privatrechtlich organisierten Schlichtung bereit erklärt haben. Für die Funktionsfähigkeit der Schlichtung ist vor allem die Akzeptanz der Schlichtung entscheidend, die wegen des verfassungsrechtlich garantierten Justizgewährleistungsanspruchs nicht gesetzlich vorge-

schrieben und auch durch eine Teilnahmeverpflichtung nicht gefördert werden kann. Unbeschadet dessen wird durch eine subsidiäre behördliche Schlichtung und der damit verbundenen Kostentragungspflicht teilnahmeunwilliger Luftfahrtunternehmen ein Mitwirkungsdruck erreicht.

Zu Nummer 2 (Zu Artikel 1 § 6 Absatz 3 EU-FahrgRBusG)

Zu Buchstabe a

Die Bundesregierung stimmt der Streichung des Wortes „insbesondere“ nicht zu. In § 6 Absatz 3 EU-FahrgRBusG werden die (Mindest-)Voraussetzungen für eine geeignete Schlichtungsstelle in Anlehnung an die Empfehlung der Kommission 98/257/EG vom 30. März 1998 normiert. Die Erfüllung dieser Voraussetzungen ist bei der Anerkennung einer geeigneten Schlichtungsstelle zugrunde zu legen. Eine Streichung des Wortes „insbesondere“ würde dazu führen, den Entscheidungsspielraum bei der Anerkennung einer Schlichtungsstelle unzulässig einzuengen, wenn weitere Anforderungen an die Schlichtungsstelle und das von ihr zu gewährleistende Verfahren als notwendig erkannt werden. Auch in dem insoweit identischen Umsetzungsgesetz für die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr sowie in der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist dieser Spielraum verankert.

Zu Buchstabe b

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag nicht zu. Der Gesetzentwurf greift die in der Empfehlung der Europäischen Kommission 98/257/EG vom 30. März 1998 genannten Anforderungen an die Unabhängigkeit, Ausgewogenheit und Transparenz von Schlichtungsstellen durch die Nennung der Grundsätze in § 6 Absatz 3 EU-FahrgRBusG auf, wobei in Nummer 4 u. a. klagestellt wird, dass das Schlichtungsverfahren für die Fahrgäste unentgeltlich durchzuführen ist. Der Hinweis auf die Empfehlung hat daher keinen weiteren Regelungsgehalt. Weitere Anforderungen an die Schlichtungsstelle und das Schlichtungsverfahren können durch Rechtsverordnung gemäß § 8 Absatz 3 EU-FahrgRBusG festgelegt werden.

Zu Nummer 3 (Zu Artikel 1 § 6 Absatz 5 EU-FahrgRBusG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag, den der Bundesrat weitgehend inhaltsgleich bereits in seiner Stellungnahme vom 21. September 2012 zum Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr sowie zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorgelegt hatte (Bundsratsdrucksache 470/12 (Beschluss)), weiterhin nicht zu.

Die Bundesregierung hat Verständnis für den mit der vorgeschlagenen Änderungsfassung von § 6 Absatz 5 EU-

FahrgRBusG zum Ausdruck kommenden Wunsch nach weitergehender Information von Fahrgästen über die Möglichkeit der Anrufung geeigneter Schlichtungsstellen. Die Bundesregierung weist jedoch darauf hin, dass nach dem gegenwärtigen Stand des Rechtsetzungsverfahrens für die bereits oben erwähnte Richtlinie über alternative Streitbeilegung nur Unternehmer, die zur Teilnahme an einem außergerichtlichen Streitbeilegungsverfahren bereit oder verpflichtet sind, zur Information über die für sie zuständige Streitbeilegungsstelle verpflichtet werden. Gleiches gilt für Unternehmer, die der Beschwerde eines Verbrauchers nicht abhelfen; sie müssen den Verbraucher dann zusätzlich über ihre Bereitschaft zur Teilnahme an einem Streitbeilegungsverfahren bei der angeführten Stelle informieren. Dadurch soll unnötige Bürokratie bei den betroffenen Unternehmen vermieden und verhindert werden, dass Verbraucher von vorneherein aussichtslose Streitbeilegungsverfahren einleiten.

Zu Nummer 4 (Zu Artikel 1 § 6 Absatz 7 Satz 3 – neu – EU-FahrgRBusG)

Die Bundesregierung stimmt der geplanten Ergänzung nicht zu. Denn schon das geltende Recht gewährleistet, dass die Verjährung der Ansprüche des Fahrgastes mit der Veranlas-

sung der Bekanntgabe des Güteantrags gehemmt ist. Nach der zweiten Alternative des § 204 Absatz 1 Nummer 4 erster Halbsatz des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) wird dann, wenn die Parteien den Einigungsversuch einvernehmlich betreiben, die Verjährung auch durch die Veranlassung der Bekanntgabe des Güteantrags gehemmt, der bei einer sonstigen Gütestelle eingereicht wird, die Streitbeilegungen betreibt. Bei den in § 6 EU-FahrgRBusG genannten privaten Schlichtungsstellen handelt es sich um sonstige Stellen im Sinne der zweiten Alternative des § 204 Absatz 1 Nummer 4 erster Halbsatz BGB. Das nach der zweiten Alternative des § 204 Absatz 1 Nummer 4 erster Halbsatz BGB erforderliche Einvernehmen wird nach § 15a Absatz 3 Satz 2 des Gesetzes, betreffend die Einführung der Zivilprozessordnung (EGZPO) bei Anrufung einer branchengebundenen Gütestelle unwiderleglich vermutet.

Vor dem Hintergrund, dass parallele Vorschriften bzw. Entwürfe zur Schlichtung im Verkehrsbereich (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt) keine Vorschriften zur Hemmung der Verjährung enthalten, weist die Bundesregierung zudem darauf hin, dass die vorgeschlagene Ergänzung die vom Bundesrat eingeforderte Harmonisierung der Regelungen zur Schlichtung konterkarieren und zu Rechtsunsicherheit führen würde.

