

## **Geszentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **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**

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

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr 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 See- und Binnenschiffsverkehr entsprechende Stellen einzurichten. Weiterhin haben die Mitgliedstaaten Sanktionen für Verstöße gegen die EU-VO festzulegen.

Mit der Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) soll die Übergangsfrist des § 73 Absatz 4 LuftVG, die am 31. Dezember 2012 endet, um zwei weitere Jahre bis zum 31. Dezember 2014 verlängert werden. Die Übergangsfrist des § 73 Absatz 4 LuftVG ist im Zuge der Luftverkehrsgesetzneuvollziehung im Jahr 2009 gewählt worden. Sie gewährleistet, dass die bisherigen und teilweise seit Jahrzehnten im deutschen Luftraum in grenznahen Bereichen ausgeübten Tätigkeiten ausländischer Flugsicherungsorganisationen gemäß § 31b Absatz 6 LuftVG zulässigerweise fortgesetzt werden können.

##### **B. Lösung**

Durch das EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Gesetz (EU-FahrgRSchG) sollen vor dem Eintritt der Wirksamkeit der EU-VO am 18. Dezember 2012 die Grundlage und Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung zur Durchsetzung und Einhaltung der EU-VO geschaffen und damit die umsetzungsbedürftigen Regelungen in Kapitel V der EU-VO in nationales Recht transferiert werden.

Schließlich soll eine Änderung der formal-rechtlichen Zuständigkeitsnorm des Bundes für den Bereich der See- und Binnenschiffahrt im Hinblick auf die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 im EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz erfolgen.

Mit der Änderung des § 73 Absatz 4 LuftVG wird die am 31. Dezember 2012 endende Übergangsfrist um zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2014 verlängert.

##### **C. Alternativen**

Keine.

Die EU-VO hat als Rechtssetzungsakt verbindliche Geltung in jedem Mitgliedstaat der EU, so dass es grundsätzlich auch keines weiteren Transformationsaktes in nationales Recht bedarf. Gleichwohl ist jedoch eine Umsetzung in nationales Recht dann erforderlich, wenn in einer EU-VO normierte Bestimmungen über die Durchsetzung des Rechtsaktes nicht so hinreichend bestimmt und unbedingte sind, dass sie ohne weitere Zwischenakte nach dem Recht des Mitgliedstaates vollzogen werden können.

Die EU-VO enthält in den Artikeln 25, 26 und 28 des Kapitels V konkrete, an den nationalen Gesetzgeber gerichtete Rechtssetzungsbefehle 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 daher nach den unionsrechtlichen Vorgaben keinen Handlungsspielraum und muss den vorgeannten konkreten Rechtssetzungsbefehlen nachkommen.

Hinsichtlich der Änderung des LuftVG liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine unterschriftsreifen völkerrechtlichen Abkommen mit den betroffenen Nachbarstaaten vor, so dass unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Dauer für das Ratifikationsverfahren eine Verlängerung der Übergangsfrist um weitere zwei Jahre notwendig ist.

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

##### 1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund

Keine.

##### 2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Keine.

#### **E. Erfüllungsaufwand**

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

###### 1. Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010

Für den Normadressaten Bürgerinnen und Bürger resultiert aus der Einführung einer relevanten Vorgabe eine jährliche Belastung von 1 150 Minuten Zeitaufwand, also rund 19 Stunden pro Jahr, und rund 63 Euro Sachaufwand. Ein einmaliger Umstellungsaufwand fällt nicht an.

###### 2. Änderung des LuftVG

Keiner.

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

###### 1. Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010

Es entsteht eine geschätzte Belastung der betroffenen Unternehmen aus acht neuen Vorgaben in Höhe von jährlich rund 55 000 Euro, darunter vier Informationspflichten in Höhe von ca. 22 000 Euro pro Jahr. Ein einmaliger Umstellungsaufwand fällt nicht an.

###### 2. Änderung des LuftVG

Keiner.

### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

#### a) Erfüllungsaufwand für den Bund

##### aa) Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010

Die für den Normadressaten „Verwaltung“ entstehenden Kosten im Hinblick auf die gesetzliche Normierung der Fahrgastrechte in der Schifffahrt resultieren aus 14 neuen Vorgaben und betreffen ausschließlich den Bund. Es wird von einer jährlichen Belastung in Höhe von ca. 414 000 Euro in Form von Personal- und Sachkosten und einmaligen Sachkosten zur Einrichtung einer nationalen Durchsetzungsstelle für die Fahrgastrechte in der Schifffahrt in Höhe von 5 000 Euro ausgegangen.

Der Mehrbedarf an Planstellen/Stellen und Personalmitteln soll durch Überhangpersonal ausgeglichen werden. Die Sachmittel in Höhe von 5 000 Euro werden im Einzelplan 12 kompensiert.

##### bb) Änderung des LuftVG

Keiner.

#### b) Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Durch die Umsetzung der Regelungen im ausschließlichen Kompetenzgefüge des Bundes in eigener Zuständigkeit zur Ausführung der EU-VO sowie im Hinblick auf die Änderung des LuftVG entsteht den Ländern und Kommunen kein besonderer Erfüllungsaufwand.

## F. Weitere Kosten

### 1. Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010

Es ist nicht auszuschließen, dass 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.

### 2. Änderung des LuftVG

Keine.



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

Berlin, 10. Oktober 2012

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. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates  
vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und  
Binnenschiffsverkehr sowie zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

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  
NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 900. Sitzung am 21. September 2012 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. 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 ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Gesetz  
(EU-FahrgRSchG)****§ 1****Anwendungsbereich**

Dieses Gesetz dient der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 1).

**§ 2****Aufgaben des Bundes**

Dem Bund obliegt die Durchsetzung der Fahrgastrechte auf dem Gebiet des See- und Binnenschiffsverkehrs.

**§ 3****Zuständige Behörde**

(1) Zuständige Behörde für die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 ist das Eisenbahn-Bundesamt.

(2) Die in Absatz 1 bezeichnete Behörde ist Beschwerdestelle für Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß gegen die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 nach Artikel 25 Absatz 3 Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010.

**§ 4****Befugnisse**

(1) Soweit es zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 erforderlich ist, kann die zuständige Behörde die notwendigen Maßnahmen treffen, die zur Feststellung, Beseitigung oder Verhütung von Verstößen gegen die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 erforderlich sind. Sie kann insbesondere

1. den verantwortlichen Beförderer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Terminalbetreiber im Sinne des Artikels 3 Buchstabe d, p, q und s der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 verpflichten, einen festgestellten Verstoß gegen die genannte Verordnung zu beseitigen oder künftige Verstöße zu unterlassen,
2. von dem Beförderer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Terminalbetreiber alle 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 verantwortlichen Beförderer, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Terminalbetreiber im Sinne des Artikels 3 Buchstabe d, p, q und s der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010

- 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, Wasserfahrzeuge, 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 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, Reisevermittler, Reiseveranstalter oder Terminalbetreiber, 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 Wasserfahrzeuge, 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 See- und Binnenschiffsverkehr 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. 1177/2010 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 anrufen 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. 1177/2010 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 und des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Die Anerkennung ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

### § 7 Kosten

Das Eisenbahn-Bundesamt erhebt Kosten (Gebühren und Auslagen) für seine Amtshandlungen nach diesem Gesetz, auf Grund dieses Gesetzes oder nach der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010.

### § 8 Verordnungsermächtigung

Zur Durchsetzung der Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr nach der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Wahrnehmung der Aufgaben des Bundes nach § 2 ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. zu bestimmen, dass die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 nach deren Artikel 25 Absatz 1 Satz 1, Absatz 3 Satz 1 von einer anderen Bundesoberbehörde seines Geschäftsbereichs, die zum Zwecke der Wahrnehmung Verkehrsträger übergreifender Aufgaben im Bereich der Wahrung von Fahrgastrechten durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes errichtet worden ist, wahrgenommen wird,
2. das Verfahren zur Durchsetzung der Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr nach der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 zu regeln,
3. die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Gebührenhöhe zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen,
4. Regelungen zur Berichterstattung über die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 nach deren Artikel 26 zu treffen,
5. weitere Anforderungen an die Schlichtungsstelle und das von ihr zu gewährleistende Verfahren nach § 6 zu regeln.

Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 5 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 See- und Binnenschiffsverkehr zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 4 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 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung bestimmte Behörde.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung der Rechtsakte der Europäischen Union erforderlich ist, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 geahndet werden können.

## **Artikel 2**

### **Änderung des EG-Verbraucherschutz- durchsetzungsgesetzes**

§ 2 des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3367), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:  
„5. das Eisenbahn-Bundesamt im Fall eines Verdachtes eines innergemeinschaftlichen Verstoßes gegen den in der Nummer 18 des Anhanges der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 genannten Rechtsakt und die zu seiner Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften,“.
2. Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 6.

## **Artikel 3**

### **Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

In § 73 Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. August 2010 (BGBl. I S. 1126) geändert worden ist, wird im einleitenden Satzteil die Angabe „31. Dezember 2012“ durch die Angabe „31. Dezember 2014“ ersetzt.

## **Artikel 4**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Problem und Ziel

1. Die Europäische Union hat auf Vorschlag der Europäischen Kommission Ende 2010 durch den Erlass der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 unmittelbar die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im See- und Binnenschiffsverkehr bei Verspätungen und Annullierungen und im Sinne einer diskriminierungsfreien Teilnahme von Menschen mit Behinderung am Leistungsangebot geregelt.

Die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 (im Weiteren bezeichnet als „EU-VO“) wurde am 17. Dezember 2010 im Amtsblatt der Europäischen Union verkündet und ist am 6. Januar 2011 in Kraft getreten. Sie gilt ab dem 18. Dezember 2012 unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Das Ziel dieser Verordnung ist die Gewährung einheitlicher Verbraucherschutzrechte bei Mängeln der Personenbeförderung im See- und Binnenschiffsverkehr unter besonderer Berücksichtigung von Belangen behinderter Fahrgäste in allen Mitgliedstaaten. Die Verordnung ist Teil eines Gesamtkonzeptes der Kommission zum verkehrsträgerübergreifenden Verbraucherschutz (Luft-, Eisenbahn-, Schiffs-, Straßenpersonenverkehr).

Im Wesentlichen werden Regelungen in folgenden Bereichen erlassen:

1. Zugänglichkeit von Diensten im See- und Binnenschiffspersonenverkehr, Nichtdiskriminierung von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität;
2. Pflicht zur Unterrichtung von Fahrgästen im See- und Binnenschiffsverkehr über ihre Verbraucherrechte;
3. umfangreiche Informationspflichten gegenüber den Fahrgästen über Verspätung oder Annullierung angebotener Verkehrsdienstleistungen einschließlich des Angebots von Alternativdienstleistungen;
4. 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);
5. qualifizierte Hilfeleistungen für Mobilitätsbehinderte einschließlich detaillierter Anmelde- und Organisationsprozesse bei der Abwicklung der Sonderleistungen;
6. Umgang mit Beschwerden der Fahrgäste bei den Beförderern und zuzurechnenden Dienstleistern (Reisevermittler, Reiseveranstalter) im zivilrechtlichen Sinne und durch Schaffung unabhängiger Durchsetzungsstellen für Fahrgastrechte (öffentlich-rechtlich), die neben dem Beschwerdemanagement auch Statistiken über die eingegangenen Beschwerden von Fahrgästen führen und diese ergebnisorientiert dokumentieren (Berichtswesen);

7. allgemeine Durchsetzungsvorschriften durch vom Mitgliedstaat festzulegende Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung.

Die EU-VO enthält neben den Allgemeinen Bestimmungen im Kapitel I (Artikel 1 bis 6) Regelungen zu Rechten und Pflichten von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität (Kapitel II – Artikel 7 bis 15).

Kapitel III behandelt die Pflichten der Beförderer bei Reiseunterbrechungen.

Kapitel IV beinhaltet allgemeine Regeln für Informationen und Beschwerden.

Kapitel V beschäftigt sich mit der Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 und den dafür einzurichtenden „Nationalen Durchsetzungsstellen.“

Kapitel VI schließlich regelt die Berichterstattung der EU-Kommission über die Anwendung und Wirkung der EU-VO, die Änderung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 sowie das Inkrafttreten der EU-VO.

Die Anlagen enthalten weitere Spezifikationen zur Durchführung spezieller Vorgaben aus der EU-VO.

2. Gemäß Artikel 288 Absatz 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) hat eine EU-Verordnung 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 (self-executing). Abweichend hiervon ist jedoch eine Umsetzung in nationales Recht dann erforderlich, wenn die EU-Verordnung nicht so hinreichend bestimmt und unbedingt ist, dass sie ohne weitere Zwischenakte nach dem Recht des Mitgliedstaates vollzogen werden kann.

Insoweit enthält die EU-VO in den Artikeln 25, 26 und 28 des Kapitels V konkrete, an den nationalen Gesetzgeber gerichtete Rechtsetzungsbefehle zur Umsetzung und rechtlichen Ausgestaltung der „Nationalen Durchsetzungsstellen“, zur Berichterstattung sowie zur Festlegung von Sanktionen.

Die geforderte Rechtsetzung erfolgt auf der Grundlage dieses Artikelgesetzes und einer gleichzeitig zu erlassenden Rechtsverordnung, die konkretisierende Regelungen zur Umsetzung der Bestimmungen gemäß Kapitel V der EU-VO enthält. Damit werden die Voraussetzungen für die Durchsetzung und Einhaltung der EU-VO geschaffen.

3. Mit der Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) soll die Übergangsfrist des § 73 Absatz 4 LuftVG, die am 31. Dezember 2012 endet, um zwei weitere Jahre bis zum 31. Dezember 2014 verlängert werden.

#### II. Inhalt der Regelung

Der vorliegende Gesetzentwurf beinhaltet den Erlass einer neuen Rechtsvorschrift in Artikel 1, in der der Anwendungsbereich des Gesetzes (§ 1), die Aufgaben des Bundes

für den Bereich des Verkehrsträgers „Schiff“ zur Durchsetzung der Fahrgastrechte (§ 2) und die zuständige Behörde (§ 3) normiert werden. Ferner werden die für die Durchführung der EU-VO notwendigen Befugnisse abschließend normiert (§ 4). Weiter bedarf es einer Regelung zu Duldungs- und Mitwirkungspflichten der die EU-VO betreffenden Verpflichtungsadressaten (§ 5). Darüber hinaus werden zur individuellen Streitbeilegung Regelungen zur Schlichtung getroffen (§ 6). Für die aufgrund der Durchsetzung der Fahrgastrechte vorzunehmenden Amtshandlungen werden von der zuständigen Behörde Gebühren und Auslagen erhoben (§ 7).

Weiter schafft der Gesetzentwurf eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass einer Rechtsverordnung (§ 8), in der die Aufgaben nach § 2 einer nachgeordneten Bundesoberbehörde übertragen werden können (Nummer 1). Weiterhin wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, das Verfahren zur Durchsetzung der Fahrgastrechte zu regeln (Nummer 2). Ferner kann in einer Rechtsverordnung die nähere Ausgestaltung des Berichtswesens nach Artikel 26 der EU-VO geregelt werden (Nummer 3). Schließlich wird die Möglichkeit geschaffen, weitere Anforderungen an die Schlichtungsstelle und das von ihr zu gewährende Verfahren im Einvernehmen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie dem Bundesministerium der Justiz zu regeln (Nummer 4).

§ 9 normiert in generell-abstrakter Form die gesetzlichen Voraussetzungen für die Sanktionierung von möglichen Verstößen gegen die EU-VO. § 9 enthält weiter die Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung, in der die entsprechenden Sanktionstatbestände bezeichnet werden können, die als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können.

Die Möglichkeit einer Implementierung der umsetzungsbedürftigen Regelungen der EU-VO in das bestehende Seeaufgabengesetz bzw. Binnenschiffahrtsgesetz wurde in Betracht gezogen und geprüft, jedoch nicht weiter verfolgt, weil die verbraucherschutz- bzw. fahrgastrechtlichen Bestimmungen nicht unmittelbar betriebliche Verkehrsabläufe der Schifffahrt oder die Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der Gewässer durch Schiffe zum Inhalt haben.

Darüber hinaus enthält der Gesetzentwurf in Artikel 2 eine Änderung des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes infolge der durch die Verordnung (EU) Nr. 1177/2006 wiederum geänderten Verordnung (EG) Nr. 2006/2004.

Artikel 3 des Gesetzentwurfs betrifft die Änderung des § 74 Absatz 4 LuftVG, wonach die dort geregelte Übergangsfrist um zwei weitere Jahre bis zum 31. Dezember 2014 verlängert werden soll.

Artikel 4 des Artikelgesetzes schließlich 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 See- und Binnenschiffsverkehr sind, zum Gegenstand.

Die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010, deren Durchführung diese Artikel dienen, stellt nach ihren Erwägungsgründen eine spezielle Form des Verbraucherschutzes dar. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes kann daher auch 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 Artikel 72 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes liegen vor. Eine bundesgesetzliche Regelung ist 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 Schiffsverkehr 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 anderer EU-Mitgliedstaaten, die durch einen Verstoß eines Unternehmens mit Sitz in Deutschland betroffen werden, auf die einheitliche Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 vertrauen können. Bei einer unterschiedlichen Ausgestaltung durch die Länder wäre dies nicht gewährleistet.

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

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.

Für Artikel 3 folgt die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes (Luftverkehr).

### IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat

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 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, Reisevermittler oder Reiseveranstalter

Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger wegen der Nichteinhaltung der Fahrgastrechte können von diesen gemäß Artikel 24 Absatz 2 EU-VO an den Beförderer oder Terminalbetreiber gerichtet werden. Die Verfahrensweisen bei der Behandlung von Beschwerden sind für Bürger und Unternehmen ebenfalls unmittelbar in Artikel 24 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 § 8 Satz 1 Nummer 2 i. V. m. § 2 des Entwurfs der EU-FahrgRSchV (EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Verordnung) müssen Beschwerden eines Fahrgastes zuerst an den Beförderer gerichtet werden. Nur im Falle einer Nichteinigung mit dem Unternehmen kann die Einschaltung der nationalen Durchsetzungsstelle in Betracht kommen. Dies ist eine spezielle nationale Umsetzung gemäß Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a EU-VO, die einem Mitgliedsland diese Möglichkeit eröffnet. Eine durch die spezielle nationale Umsetzung hervorgehende Situation ergibt sich dann, wenn die vorgeschaltete Beschwerde beim Unternehmen für den Beschwerdeführer erfolglos geblieben ist und der Bürger sich entweder an einen Rechtsanwalt, eine Schlichtungsstelle oder doch noch an die nationale Durchsetzungsstelle wenden wird. Die Durchsetzungsstelle wird den Beschwer-

deführer grundsätzlich auf den zivilrechtlichen Weg zurückverweisen, soweit erkennbar keine Fahrgastrechte durch das Unternehmen verletzt wurden.

Die Durchsetzungsstelle wird bei unklaren oder streitigen Situationen zwischen Fahrgast und Beförderer (mit Hilfe der zuständigen Fachbehörden) zur Aufklärung beitragen und bei verletzten Fahrgastrechten im Sinne der EU-VO Sanktionen verhängen. Dies bedeutet für den Bürger zusätzlichen Aufwand, weil er statt einer einzigen Beschwerde direkt an die Durchsetzungsstelle bereits die erfolglose Beschwerde an das Unternehmen gerichtet hatte. Daher werden im Rahmen des Erfüllungsaufwandes die Beschwerden berücksichtigt, die ohne diese nationale Regelung direkt an die nationale Durchsetzungsstelle gegangen wären und für die mit dem Unternehmen keine Einigung erzielt wurde<sup>1</sup>. Es wird hierbei von einem Anteil von 10 Prozent der Beschwerden an die nationale Durchsetzungsstelle (s. u.) ausgegangen, also 50 Beschwerden von 500. Für die zu erledigenden Tätigkeiten und hervorgehenden Belastungen werden aus der Zeitwerttabelle „Bürgerinnen und Bürger“ Schätzungen für Tätigkeiten mit einem mittleren Schwierigkeitsgrad abgeleitet (siehe Anhang des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regierungsvorhaben der Bundesregierung, Juni 2011). Im Einzelnen sind folgende Tätigkeiten pro Fall (Beschwerde) für die Vorgabe „Beschwerde des Fahrgastes an das Unternehmen“ zu erledigen:

<sup>1</sup> Falls eine Einigung mit dem Unternehmen erzielt wurde, ist auch mit einer Beschwerde, die ohne die gesetzliche Regelung direkt an die Durchsetzungsstelle gegangen wäre, kein Mehraufwand verbunden.

Vorgabe Beschwerde des Fahrgastes an das Unternehmen, § 8 Satz 1 Nummer 2 EU-FahrgRSchG i. V. m. Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010			
Tätigkeit	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Fallzahl pro Jahr	Jährliche Belastung in Std. <sup>a)</sup>
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	50	19
Sachkosten	Sachkosten pro Fall in Euro	Fallzahl pro Jahr	Jährliche Belastung in Euro (Sachkosten) <sup>b)</sup>
Kopierkosten	0,25	50	12,50
Portokosten zum Versand der Beschwerde	1	50	50
Summe:			62,50

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. 50 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 1 150 Minuten, also jährlich rund 19 Stunden. Hinzu kommen 62,50 Euro jährliche Sachkosten infolge Kopierkosten (Annahme: 5 kopierte Seiten zu 5 Cent je Fall, bei 50 Fällen = 12,50 Euro) und Portokosten zum Versand der Beschwerde (1 Euro Porto je Fall, bei 50 Fällen = 50 Euro). Bei den Sachkosten wird von 50 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 Seereise an Bord des Schiffes 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 25 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 Schiffsverkehr sowie für Reiseveranstalter und Reisevermittler. 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, unterschieden nach sonstigen Vorgaben und Informationspflichten, sind 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 Erfüllungsaufwandes des Normadressaten „Wirtschaft“ infolge der Umsetzung der Fahrgastrechte in der Schifffahrt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 durch das EU-Fahrgastrechte-Schifffahrt-Gesetz				
Vorgabe	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Fallzahl pro Jahr	Lohnsatz in EUR pro Stunde	Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) <sup>a)</sup>
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. 1177/2010 folgenden Pflichten gegenüber den zuständigen Stellen, § 4 Absatz 1 Nummer 2 EU-FahrgRSchG	60	150 <sup>b)</sup>	30,40	4 560
Sonstige Vorgabe Begleitung von Begehungen/Kontrollen vor Ort zur Einhaltung der aus der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 folgenden Pflichten, § 4 Absatz 2 EU-FahrgRSchG	120	50 <sup>c)</sup>	30,40	3 040
Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes				
Sonstige Vorgabe Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes, Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	153	50	30,40	3 876
Informationspflicht Mitteilung über Entscheidung/Bearbeitungsstand der Beschwerde an den Fahrgast, Artikel 24 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	2	50	30,40	51 (zuzügl. 50 Euro Porto mit 1 Euro/Fall)

Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde nach Einschaltung der nationalen Durchsetzungsstelle				
Informationspflicht Erteilung notwendiger Auskünfte hinsichtlich der Erfüllung der aus der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 folgenden Pflichten gegenüber den zuständigen Stellen, § 4 Absatz 1 Nummer 2 EU-FahrgRSchG i. V. m. Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 28 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	60	500	30,40	15 200
Sonstige Vorgabe Überprüfung (tatsächlich und rechtlich) des Sachverhaltes bei einem eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren, Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 28 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	120	250 <sup>d)</sup>	30,40	15 200
Sonstige Vorgabe Abgabe von Stellungnahmen gegenüber der zuständigen Bußgeldbehörde aufgrund einer Anhörung im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens, Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 28 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	90	250 <sup>d)</sup>	30,40	11 400
Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde nach Einschaltung der Schlichtungsstelle				
Informationspflicht Abgabe einer Stellungnahme gegenüber der Schlichtungsstelle, § 6 EU-FahrgRSchG i. V. mit Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	24	150	30,40	1 824
Insgesamt:				55 151
Jährliche Belastung in Euro (Personal- und Sachkosten)				
Zuzüglich Sachkosten:				50
Insgesamt:				55 201

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

b) Anzahl der Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt im Bereich Personenverkehr: ca. 300; Überwachung von ca. 50 Prozent der Unternehmen = 150.

c) Anzahl der Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt im Bereich Personenverkehr: ca. 300; Überwachung von ca. 50 Prozent der Unternehmen = 150, bei einem Drittel der 150 Unternehmen (= 50) erfolgt eine Begehung/Kontrolle vor Ort.

d) 50 Prozent der 500 Beschwerden.

Was die zu schätzende Anzahl von Beschwerden der Fahrgäste angeht, so wird auf die Erfahrungen des Verkehrsträgers Luftverkehr mit Bezug zu den beförderten Fahrgästen zurückgegriffen. Die Ausgangsfallzahl von 500 Beschwerden für die Schifffahrt pro Jahr wurde in Relation zu den Passagierzahlen und den Beschwerden im Luftverkehr ermittelt, die bei der beim Luftfahrtbundesamt (LBA) angesiedelten, zuständigen Durchsetzungsstelle eingingen. In den berücksichtigten Jahren von 2008 bis 2010 schwankt die Anzahl der zwischen jährlich rund 3 000 und 5 000 Beschwerden mit Bezug auf die Fahrgastrechte,<sup>2</sup> bei durchschnittlich rund 164 Millionen Flugpassagieren im Jahr<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Siehe Luftfahrtbundesamt (Internetseite, unter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Statistiken, Anzahl Anzeigen von Fluggästen bei Annullierung, Verspätung und Nichtbeförderung).

sind dies rund 24 Beschwerden auf 1 Million Flugreisende. Die hier zu berücksichtigenden Passagierzahlen im Seeverkehr (also in deutschen Seehäfen eingestiegene Passagiere sowie im Ausland an Bord gegangene Passagiere, die in deutschen Seehäfen ausgestiegen sind) liegen für denselben Zeitraum bei ca. 20,5 Millionen pro Jahr.<sup>4</sup> Hinzu kommen 433 000 Fahrgäste (für 2010)<sup>5</sup>, die an Flusskreuzfahrten teilnehmen, so dass insgesamt rund 21 Millionen Schiffsreisende unterwegs sind. Geht man auch hier wie bei den Fluggästen von 24 Beschwerden bei 1 Million Reisenden

<sup>3</sup> Siehe Statistisches Bundesamt: Verkehr, Flugverkehr auf allen Flugplätzen 2008/2009/2010. Fachserie 8 Reihe 6.2., Tabellen 1.2, 2.

<sup>4</sup> Siehe Statistisches Bundesamt: Verkehr, Seeschifffahrt 2008/2009/2010. Fachserie 8, Reihe 5, Tabellen 16.2, 16.3.

<sup>5</sup> Siehe Deutscher Reiseverband (DRV): Der Kreuzfahrtenmarkt 2010; S. 5.

aus, so lässt sich eine Fallzahl von ca. 500 Beschwerden pro Jahr für den Schiffsverkehr ableiten. Allerdings dürfte diese Schätzung zu hoch ausfallen, weil im Flugverkehr das Einhalten pünktlicher Abflug- und Ankunftszeiten eine deutlich wichtigere Rolle spielt und Verspätungen zu häufigeren Beschwerden führen als bei See- oder Flusskreuzfahrten, bei denen das Reiseerlebnis als solches im Mittelpunkt steht<sup>6</sup>. Eine Schätzung der Fallzahl auf Grundlage der vorhandenen Daten zur Beschwerdeintensität beim Verkehrsträger Eisenbahn stellt aufgrund des hohen Nahverkehrsanteils keine Alternative dar.<sup>7</sup>

## 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 des EU-Fahrgast-Rechte-Schiffahrt-Gesetzes die notwendigen Auskünfte an die zuständigen staatlichen Stellen geben (hierbei handelt es sich um eine Informationspflicht) und als sonstige Vorgabe die Vor-Ort-Überprüfungen von Schiffen, Beförderern, Reisevermittlern und Reiseveranstaltern 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 25 Absatz 1 EU-VO, wobei jeder Mitgliedstaat 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 30,40

<sup>6</sup> So weist der Deutsche Reiseverband e. V. (DRV) auf folgendes hin: „Im DRV sind die maßgeblichen Kreuzfahrtunternehmen Deutschlands organisiert. Von diesen wurde mitgeteilt, dass die Themenkomplexe der Verspätungen und Annullierungen sowie der damit zusammenhängenden Beschwerden für ihre Unternehmen kaum Relevanz haben. Sollte ein solcher Sachverhalt ausnahmsweise eintreten, beruht er auf wetterabhängigen Gründen, die dem Bereich der höheren Gewalt zuzurechnen sind. Generell wird die Zufriedenheit der Gäste mit der Durchführung der Fahrpläne bei Kreuzfahrten weniger am pünktlichen Erreichen von Haltepunkten festgemacht als an einer bestmöglichen Abdeckung des touristischen Programms. Die Kreuzfahrtunternehmen wickeln ihre Beschwerden in Eigenregie ab, da ihr Produkt und ihre Belange sehr speziell sind. Meistens ist das Beschwerdemanagement im Bereich Kundenbindung organisatorisch implementiert.“

<sup>7</sup> Wegen des großen Nahverkehrsanteils bei der Bahn, den es in der Schifffahrt aufgrund der Ausschlusskriterien der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 gerade im Binnenschiffsbereich nicht gibt, würde ein Analogschluss zum Eisenbahnbereich wenig realistische Ergebnisse erbringen. Dazu wird sicherlich die niedrigere Beschwerdeintensität im Nahverkehr mit den vielen Zeitkarteninhabern eine Rolle spielen.

Euro pro Stunde übernommen werden (siehe Anhänge des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Juni 2011).

## 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 24 Absatz 2 EU-VO vorgeschrieben. Hierzu gehört gemäß Artikel 24 Absatz 1 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 § 8 Satz 1 Nummer 2 EU-FahrgRSchG (i. V. m. § 2 EU-FahrgRSchV) sind Beschwerden eines Fahrgastes zunächst unmittelbar beim Beförderer einzureichen, bevor sie im Falle einer Nichteinigung an die nationale Durchsetzungsstelle gerichtet werden können. Wie bei den Normadressaten Bürgerinnen/Bürger ergibt sich hier eine durch die nationale Umsetzung bedingte Situation, wenn eine Einigung mit dem Fahrgast nicht erzielt werden kann und sich dieser als Konsequenz an die nationale Durchsetzungsstelle wendet. Dies bedeutet für den Beförderer zusätzlichen Aufwand, weil er statt einer einzigen Beschwerde über die Durchsetzungsstelle bereits die erfolglose Beschwerde des Fahrgastes zu bearbeiten hatte. Daher werden spiegelbildlich zu den Normadressaten Bürgerinnen/Bürger 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<sup>8</sup>.

Es wird von einem Anteil von 10 Prozent der Beschwerden an die nationale Durchsetzungsstelle, also 50 Beschwerden, ausgegangen (spiegelbildlich zu den Angaben bei den Bürgerinnen und Bürgern), die zuvor von Unternehmen bearbeitet wurden, ohne eine Einigung mit dem Fahrgast zu erreichen. Für die zu erledigenden Tätigkeiten und hervorgehenden Belastungen werden aus der Zeitwerttabelle „Wirtschaft“ Schätzungen abgeleitet (siehe Anhang des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Juni 2011). Auch hier wird der Durchschnittsstundenlohnsatz in Höhe von 30,40 Euro im Wirtschaftsabschnitt I „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ verwendet. Im Einzelnen sind folgende Tätigkeiten pro Fall (Beschwerde) für die sonstige Vorgabe „Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes“ zu erledigen:

<sup>8</sup> Falls eine Einigung mit dem Bürger erzielt wurde, ist auch mit einer Beschwerde, die ohne die gesetzliche Regelung direkt an die Durchsetzungsstelle gegangen wäre, kein Mehraufwand verbunden.

Sonstige Vorgabe Bearbeitung einer Beschwerde des Fahrgastes, Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010				
Tätigkeit	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Fallzahl pro Jahr	Lohnsatz in Euro pro Stunde	Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) <sup>a)</sup>
Einarbeitung in die aus der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 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. 1177/2010	120			
Summe:	153	50	30,40	3 876

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 3 876 Euro jährlich. Neben dieser sonstigen Vorgabe ist auch eine Informationspflicht durch das Unternehmen zu erfüllen. Gemäß Artikel 24 Absatz

2 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.

Informationspflicht Mitteilung über Entscheidung/Bearbeitungsstand der Beschwerde an den Fahrgast, Artikel 24 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010				
Tätigkeit	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Fallzahl pro Jahr	Lohnsatz in Euro pro Stunde	Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) <sup>a)</sup>
Datenübermittlung und Veröffentlichung	2			
Summe:	2	50	30,40	51

a) (Zeitaufwand in Min. pro Fall × Lohnsatz/60) × 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 51 Euro an jährlichen Personalkosten.

#### 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 25 Absatz 3 EU-VO). Verstöße gegen die EU-VO sind zu sanktionieren (Artikel 28 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 Ordnungswidrigkeitenverfahrens eine besondere nationale Umsetzung bedeutet. Hierbei wird eine Ausgangszahl von 500 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 da-

her von den Unternehmen in Form von drei Vorgaben (darunter einer Informationspflicht) zu bearbeiten sind. Der verwendete Lohnsatz liegt bei 30,40 Euro je Stunde.

#### 2.2.3 Vorgaben bei der Bearbeitung einer Beschwerde nach Einschaltung einer Schlichtungsstelle

Der Fahrgast kann sich auch an eine Schlichtungsstelle wenden, soweit eine solche anerkannt wurde. Nicht nur die Einschaltung der Schlichtungsstelle durch den Fahrgast geschieht freiwillig, sondern auch die Mitgliedschaft eines Unternehmens ist bei einer Schlichtungsstelle – organisiert als eingetragener Verein mit Mitgliedsbeitrag – freiwillig. Gleichwohl wird ein Unternehmen (auch bei Nicht-Mitgliedschaft), über welches sich beschwert wurde, um eine Stellungnahme von der Schlichtungsstelle gebeten werden, soweit dies zur Aufklärung von Details als Grundlage für einen Schlichtungsvorschlag notwendig sein sollte.

Daher wird die Informationspflicht „Abgabe einer Stellungnahme gegenüber der Schlichtungsstelle“ durch ein Unternehmen bei der Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands

berücksichtigt. Die Aufwandswerte für die Tätigkeiten sind aus der Zeitwerttabelle „Wirtschaft“ übernommen worden, wobei davon ausgegangen wird, dass auf die Vorarbeiten zur Beantwortung der Beschwerde des Fahrgastes aufgebaut

werden kann, die Angaben jedoch für die Schlichtungsstelle ergänzt und ausgeweitet werden. Es wird ein mittlerer Schwierigkeitsgrad zur Erledigung der Tätigkeiten angenommen.

Informationspflicht Abgabe einer Stellungnahme gegenüber der Schlichtungsstelle, § 6 EU-FahrgRSchG i. V. mit Artikel 25 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010				
Tätigkeit	Zeitaufwand in Min. pro Fall	Fallzahl pro Jahr	Lohnsatz in Euro pro Stunde	Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) <sup>a)</sup>
Formulare ausfüllen, Schriftstück aufsetzen	7			
Weitere Informationsbeschaffung zur Ergänzung der vorhandenen Informationen	15			
Datenübermittlung und Veröffentlichung	2			
Summe:	24	150	30,40	1 824

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

Die Fallzahl wird in Relation zur Zahl der Beschwerden ermittelt, die innerhalb eines Jahres an die söp e. V. (Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V.) mit Bezug auf Flugreisen gegangen sind (siehe söp\_Jahresbericht 2009/10, S. 1). 80 Prozent, also 1 200 der 1 500 Beschwerden, die an die Schlichtungsstelle innerhalb eines Jahres seit ihrer Einrichtung im Dezember 2009 mit Bezug auf den Flugverkehr eingegangen sind, betreffen die Fahrgastrechte (siehe söp\_Jahresbericht 2009/10, S. 5 f.). Bei rund 167 Millionen Fluggästen (für 2010) ergibt sich somit bei den zu Grunde gelegten rund 21 Millionen Fahrgästen auf Schiffen eine Schätzung von rund 150 Beschwerden pro Jahr im Hinblick auf den Schiffsbereich (wobei auch diese Zahl die obere Grenze darstellen dürfte).

#### 2.2.4 Vorgabe „Einreichen einer Beschwerde als Fuhr-/Busunternehmen gegenüber einem Fährenbetreiber“

Die Fährlinien werden auch von Fuhr- und Busunternehmen genutzt. Allerdings wird in der Praxis bei Problemen ein besonderes Beschwerdemanagement zwischen den Transportunternehmen eingesetzt. Gerade die Lastwagenfahrer und -fahrerinnen gelten als Stammkunden, die man an das Fährunternehmen binden möchte. Daher wird diese Gruppe nicht bei der Ex-ante-Schätzung berücksichtigt.

#### 2.3 Vorgaben mit Bezug auf Einrichtung und Unterhalt einer Schlichtungsstelle

Die Einrichtung und der Betrieb einer Schlichtungsstelle werden nicht für den Erfüllungsaufwand geschätzt und als Belastung der Wirtschaft angesetzt.<sup>9</sup> Zwar ist die Einrichtung einer entsprechenden Stelle gemäß § 6 EU-FahrgRSchG möglich, jedoch nicht zwingend. Die nationale Durchsetzungsstelle kann gleichzeitig auch selbst Beschwerdestelle sein, so dass es sich um eine nationale Besonderheit handelt, wenn eine Schlichtungsstelle gemäß § 6 Absatz 7 EU-FahrgRSchG anerkannt wird.

#### 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 fünf Planstellen geschätzt, jeweils zwei Stellen in der Laufbahngruppe des mittleren (mD) und des gehobenen (gD) sowie eine des höheren Dienstes (hD).

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

<sup>9</sup> Hier wäre der Normadressat Wirtschaft betroffen, da es sich bei der als Referenz dargestellten Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) um einen eingetragenen Verein handelt.

Übersicht Vorgaben und Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands des Normadressaten Verwaltung (Bund) infolge der Umsetzung der Fahrgastrechte in der Schifffahrt gemäß Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	
Vorgabe	Einmalige Belastung in Euro (Sachkosten)
Einrichtung einer nationalen Durchsetzungsstelle, §§ 2, 3 Absatz 1 EU-FahrgRSchG i. V. mit Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	5 000
Vorgaben in Verbindung mit dem Betrieb einer nationalen Durchsetzungsstelle	
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. 1177/2010 durch Anforderung und Bearbeitung der notwendigen Auskünfte, § 4 Absatz 1 EU-FahrgRSchG	mD
Überprüfung der Einhaltung der Pflichten der Beförderungsunternehmen nach der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 durch Begehungen/Kontrollen vor Ort, § 4 Absatz 2 EU-FahrgRSchG	mD
Austausch von Informationen über die Arbeit, Entscheidungsgrundsätze und -praxis (Best Practice) mit den Durchsetzungsstellen der Länder, mit der EU-Kommission (EU-Mitgliedstaaten) und den Verkehrsverbänden, Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	hD
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, Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	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. 1177/2010, Artikel 25 Absatz 1, 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	mD
Durchführung von Vor-Ort-Prüfungen, Artikel 25 Absatz 1, 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	mD
Erlass von Zwischenbescheiden und abschließenden Bescheiden an Beschwerdeführer, Artikel 25 Absatz 1, 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	mD
Anhörung von Betroffenen, Artikel 25 Absatz 1, 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	mD
Erlass von Verwarnungsgeld- und Bußgeldbescheiden, § 9 Absatz 1 EU-FahrgRSchG i. V. m. Artikel 28 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	mD
Prüfung und Bearbeitung von Einsprüchen gegen Bußgeldbescheide, § 9 Absatz 1 EU-FahrgRSchG i. V. m. Artikel 28 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	gD
Vertretung der Bußgeldbehörden in Verfahren vor den zuständigen Gerichten, § 9 Absatz 1 EU-FahrgRSchG i. V. m. Artikel 28 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	gD
Bearbeitung von „Irrläufern“, Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010	mD

Berechnung jährlicher Personalbedarf				
	Planstellen	Zeitaufwand in Std. pro Planstelle/Jahr	Personalkostensatz in Euro pro Stunde (Laufbahngruppe)	Jährliche Belastung in Euro (Personalkosten) <sup>a)</sup>
	2	1 500 <sup>b), c)</sup>	35,99 (mD)	107 970
	2	1 600 <sup>b)</sup>	48,30 (gD)	154 560
	1	1 600 <sup>b)</sup>	56,07 (hD)	89 712
Insgesamt:				352 242
Jährliche Belastung in Euro (Personal- und Sachkosten)				
Zuzüglich Sachkostenpauschale:				61 825
Insgesamt:				414 067

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

b) Das heißt für 1 Personenjahr = 200 Arbeitstage à 8 Std., siehe Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Juni 2011, S. 31; Übersicht Personalkostensätze 2010 (BMF-Schreiben vom 9. Mai 2011 – II A 3 – H 1012-10/07/0001 :004 – DOK 2011/0073062).

c) Für die in der EU-FahrgRSchV entstehende Vorgabe „Erstellung und Veröffentlichung von turnusmäßigen Berichten und Statistiken über die Art und den Umfang der Tätigkeiten und erlassenen Maßnahmen der Durchsetzungsstelle“ gemäß § 3 EU-FahrgRSchV i. V. m. Artikel 26 EU-VO sind 100 h p. a. abzuziehen.

Die Sachkostenpauschale wird hierbei aus der Pauschale für einen Standardarbeitsplatz in der Bundesverwaltung abgeleitet. Bei einer jährlichen Pauschale von 12 365 Euro für einen Standardarbeitsplatz in der Bundesverwaltung (siehe Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, Juni 2011, S. 32) ergibt sich hier somit ein Wert von insgesamt 61 825 Euro als Sachkostenpauschale für fünf Arbeitsplätze.

### 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 25 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, mit der EU-Kommission (EU-Mitgliedstaaten) und den Verkehrsverbänden. Hinzu kommt die 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 wird gemäß § 8 Satz 1 Nummer 2 EU-FahrgRSchG i. V. m. Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe a EU-VO der Bund im Rahmen seiner Sachkompetenz Gebrauch machen. Dadurch verringert sich die Zahl der bei der nationalen Durchsetzungsstelle eingehenden Beschwerden auf jene, für die zuvor zwischen Fahrgast und Beförderer bilateral oder unter Einbeziehung einer Schlichtungsstelle keine Einigung gefunden wurde. Da dies Folge der speziellen nationalen Ausgestaltung ist, werden die Beschwerden an die Durchsetzungsstelle für die Schätzung des Erfüllungsaufwands berücksichtigt. In Anlehnung an die Beschwerden an die zuständige nationale Durchsetzungsstelle mit Bezug auf die Fahrgastrechte im Luftverkehr wird eine durchschnittliche Anzahl von 500 Beschwerden im Jahr für den Bereich der Schifffahrt geschätzt.

Hinzu kommt die Bearbeitung von „Irrläufern“, d. h. von 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

### 1. Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010

Es ist nicht auszuschließen, dass im Hinblick auf die Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 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 der See- und Binnenschifffahrt die Qualität und damit die Attraktivität des Verkehrsträgers „Schifffahrt“ gefördert.

### 2. Änderung des LuftVG

Keine.

## 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 Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregeln (1) „Grundregel“, (4) „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden“ sowie der Nachhaltigkeitsindikator 11 „Mobilität“.

Das Gesetz dient der Gewährleistung und der Sicherstellung eines dem Standard anderer Verkehrsträger vergleichbaren Schutzniveaus sowie der Einhaltung der verbraucherrelevanten Fahrgastrechte im Bereich des See- und Binnenschiffsverkehrs. 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 See- und Binnenschiffspersonenverkehrs eingeräumt bekommen (Indikator 11b). Durch die vorgenannten Regelungen werden Gefahren für die menschliche Gesundheit vermieden (Management-Re-

gelung 4). Der Ansatz ist generationenübergreifend (Management-Grundregel 1).

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1 (EU-Fahrgastrechte-Schiffahrt-Gesetz – EU-FahrgRSchG)

#### Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Das Gesetz dient der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr. Insoweit werden durch das Gesetz für den Verkehrsträger „Schiff“ die Voraussetzungen geschaffen, um die in Kapitel V der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 normierten Verpflichtungen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten in nationales Recht umsetzen zu können.

#### Zu § 2 (Aufgaben des Bundes)

§ 2 des Gesetzes normiert positiv die Aufgabenwahrnehmung des Bundes für die Durchsetzung der Fahrgastrechte nach der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 im Bereich des See- und Binnenschiffsverkehrs.

#### Zu § 3 (Zuständige Behörde)

§ 3 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes bestimmt für die Durchsetzung der EU-VO als konkret zuständige Oberbehörde des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt. Nach § 3 Absatz 2 wird bei der zuständigen Behörde nach Absatz 1 gleichzeitig auch die Beschwerdestelle im Sinne von Artikel 25 Absatz 3 Satz 1 der EU-VO eingerichtet. Bei dieser kann der Fahrgast Beschwerden über mutmaßliche Verstöße gegen die EU-VO einreichen.

Es wird im Sinne einer effektiven Gewährleistung der Fahrgastrechte im Bereich der Schifffahrt als sinnvoll und zielführend angesehen die Durchsetzungsstelle im Bereich des Bundes in einer Bundesoberbehörde zu bündeln.

#### Zu § 4 (Befugnisse)

§ 4 konkretisiert die gemäß Artikel 28 Satz 1 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 EU-VO 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 der EU-VO 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 nach der EU-VO 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 Schiffen, Beförderern, Reisevermittlern und -veranstaltern oder Terminalbetreibern.

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, Wasserfahrzeuge, Betriebs- und Geschäftsräume während der üblichen Geschäftszeiten im Rahmen des Absatzes 1 zu betreten.

§ 4 Absatz 3 regelt die Verpflichtung zur unverzüglichen Löschung etwaiger 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.

§ 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)

§ 5 verpflichtet den oder 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 See- und Binnenschiffsverkehr resultieren.

§ 6 Absatz 1 stellt klar, dass ein Fahrgast zur außergerichtlichen Klärung zivilrechtlicher Ansprüche aufgrund einer Beförderung im See- und Binnenschiffsverkehr die Möglichkeit hat, freiwillig unter den Bedingungen der Absätze 2 bis 6

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 nach der Empfehlung der EU-Kommission 98/257/EG vom 30. März 1998. Zu diesen Voraussetzungen gehören die Grundsätze der Unabhängigkeit, der Transparenz, der kontradiktorischen Verfahrensweise, der Effizienz, der Rechtmäßigkeit, der Handlungsfreiheit und der Vertretung.

§ 6 Absatz 4 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. § 6 Absatz 5 normiert die Obliegenheit der Beförderer, im Rahmen der Beschwerdebearbeitung die Beschwerdeführer auf die „Möglichkeit“ der Anrufung einer Schlichtungsstelle hinzuweisen und die Adressen geeigneter Schlichtungsstellen mitzuteilen.

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

#### **Zu § 7 (Kosten)**

§ 7 enthält die abstrakte Ermächtigung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Erhebung von Gebühren und Auslagen aufgrund der Wahrnehmung von Amtshandlungen bei der Durchsetzung der EU-Fahrgastrechte nach den Bestimmungen dieses Gesetzes oder einer auf Grund dieses Gesetzes zu erlassenen Rechtsverordnung nach § 8 Satz 1 Nummer 3 oder nach den Bestimmungen der EU-VO.

#### **Zu § 8 (Verordnungsermächtigung)**

Durch die Einfügung von § 8 wird die formal-gesetzliche Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Erlass einer Rechtsverordnung zur Durchführung der Aufgaben nach § 2 normiert. Damit wird rechtstechnisch die Möglichkeit geschaffen, entsprechende Durchführungsbestimmungen nach dem Kapitel V der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 unmittelbar in einer Rechtsverordnung zu normieren. Ziel der Regelung ist zu-

dem, die gleichermaßen zu normierenden identischen Durchführungsbestimmungen einschließlich der Sanktions-tatbestände sowohl für den Bereich des See- als auch für den Bereich des Binnenschiffsverkehrs in einer Rechtsverordnung zu bündeln.

§ 8 Satz 1 Nummer 1 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, eine andere Bundesoberbehörde in seinem Geschäftsbereich, die mit der verkehrsträgerübergreifenden Wahrnehmung der Durchsetzung von Fahrgastrechten beauftragt wurde, als zuständige Behörde des Bundes für die Durchsetzung der EU-VO in einer Rechtsverordnung zu bestimmen.

§ 8 Satz 1 Nummer 2 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in einer Rechtsverordnung das Verfahren zur Durchsetzung der Fahrgastrechte zu regeln.

§ 8 Satz 1 Nummer 3 ermächtigt zur Bestimmung gebührenpflichtiger Tatbestände einschließlich der Gebührenhöhe. Diese können sowohl als feste Sätze oder als generelle Rahmensätze ausgestaltet werden.

§ 8 Satz 1 Nummer 4 schafft die Grundlage, die Anforderungen an das Berichtswesen und deren Ausgestaltung unter Berücksichtigung der Vorgaben gemäß Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 festzulegen.

§ 8 Satz 1 Nummer 5 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, weitere Anforderungen an das zu gewährleistende Schlichtungsverfahren bzw. an deren Ausgestaltung zu regeln. Damit können die gesetzlichen Regelungen zur Schlichtung nach § 6 im Verordnungswege konkretisiert und ergänzt werden.

§ 8 Satz 2 bestimmt, dass Rechtsverordnungen nach § 8 Satz 1 Nummer 5 des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und dem Bundesministerium der Justiz bedürfen.

#### **Zu § 9 (Bußgeldvorschriften)**

Nach Artikel 28 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 haben die Mitgliedstaaten u. a. Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung festzulegen. Dieser Sanktionspflicht wird durch die in § 9 vorgesehene abstrakte Bußgeldbewehrung nachgekommen.

§ 9 Absatz 1 stellt die formal-gesetzliche Grundlage für die Sanktionierung von Verwaltungsunrecht aufgrund von Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 dar und ermöglicht die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, soweit diese in einer zu erlassenden Rechtsverordnung nach Absatz 4 konkretisiert werden und zudem auf § 9 verweisen.

§ 9 Absatz 2 regelt die Höhe der abstrakten Bußgeldandrohung und orientiert sich dabei an den vergleichbaren Bußgeldtatbeständen im Luftverkehr (§ 58 Absatz 1 Nummer 13 LuftVG i. V. m. § 108 Absatz 2 und 4 LuftVZO), nach denen Geldbußen bis zu 25 000 Euro verhängt werden können. Da im heutigen Nebenstrafrecht ein derartiger Betrag nicht mehr gebräuchlich ist, wird an dieser Stelle ein Bußgeldrahmenbetrag von 30 000 Euro festgelegt, um die notwendige Kohärenz der Bußgeldandrohungen im Nebenstrafrecht zu wahren.

§ 9 Absatz 3 normiert die Delegation der Zuständigkeit zur Verfolgung und Ahndung einer Ordnungswidrigkeit auf den Verordnungsgeber (vgl. § 36 Absatz 3 OWiG). Um eine derartige Regelung in einer Rechtsverordnung zu ermöglichen, wurde im Gesetz eine entsprechende Formulierung eingestellt.

§ 9 Absatz 4 enthält eine übliche Formulierung der Ermächtigungsgrundlage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für den Erlass einer „Bußgeldverordnung“.

### **Zu Artikel 2** (Änderung des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes)

Nach dem Erwägungsgrund 28 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 sollte sich die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 auf die Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden (Verordnung über die Zusammenarbeit im Verbraucherschutz) stützen. Gemäß Artikel 30 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 wurde daher die Verordnung als neue Nr. 18 im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 angefügt. Das der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 dienende EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz (VSchDG) bedarf insoweit der Ergänzung der formal-rechtlichen Regelung über die Bestimmung der Zuständigkeit der für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 im Bereich der Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr.

Durch die Einfügung von § 2 Nummer 5 VSchDG wird entsprechend der Regelung in § 2 Nummer 3 VSchDG im Kompetenzbereich des Bundes für den Luftverkehr, für den Kompetenztitel des Bundes für die Seeschifffahrt und die Binnenschifffahrt das Eisenbahn-Bundesamt im Fall eines Verdachtes eines innergemeinschaftlichen Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 als die für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 zuständige Behörde bestimmt.

### **Zu Artikel 3** (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Mit der Änderung wird die Übergangsfrist des § 73 Absatz 4 LuftVG um zwei Jahre, zum 31. Dezember 2014 verlängert.

Die Übergangsfrist des § 73 Absatz 4 LuftVG ist im Zuge der Luftverkehrsgesetzneuerung im Jahre 2009 gewählt worden. Sie gewährleistet, dass die bisherigen und teilweise seit Jahrzehnten im deutschen Luftraum in grenznahen Bereichen ausgeübten Tätigkeiten ausländischer Flugsicherungsorganisationen als nach § 31b Absatz 6 LuftVG gestattet gelten. Der Gesetzgeber ging seinerzeit davon aus,

dass es bis zum 31. Dezember 2012 möglich sei, mit den betreffenden Staaten Vereinbarungen zu erzielen, in der die Wahrnehmung von Aufsichtsmaßnahmen, die Durchführung von Kontroll- und Durchsetzungsbefugnissen sowie die Sicherstellung der verfassungsmäßigen Aufgabenerfüllung der Luftstreitkräfte der Bundeswehr gegenüber der anderen Flugsicherungsorganisation geregelt sind. Diese Problematik stand seinerzeit insbesondere auch bei den gerade angelaufenen Staatsvertragsverhandlungen zur Errichtung eines Funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ (FABEC) im Vordergrund. Zum damaligen Zeitpunkt war allerdings nicht absehbar, welche Rolle den Funktionalen Luftraumblocken in der Frage der grenzüberschreitenden Flugsicherung zukommen würde und welche komplexen Fragestellungen sich bei der Regelung der Aufsicht und Kontrolle ausländischer Flugsicherungsorganisationen stellen würden. Die Erörterung dieser Fragen mit den Mitgliedstaaten des FABEC hat erhebliche Zeit in Anspruch genommen. Der Vertrag über die Errichtung des Funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Königreich Belgien, der Französischen Republik, dem Großherzogtum Luxemburg, dem Königreich der Niederlande und der Schweizerischen Eidgenossenschaft (FABEC-Staatsvertrag) ist daher erst am 2. Dezember 2010 unterzeichnet worden und befindet sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Ratifizierungsprozess. Nach Vorliegen der mit den FABEC-Mitgliedstaaten vereinbarten Regelungen bietet sich nunmehr eine Rechtsgrundlage, die hinreichende Aussicht auf Erfolg verspricht, um auch mit betroffenen Nachbarstaaten außerhalb des FABEC eine entsprechende Vereinbarung auf Ebene eines Staatsvertrages zu erzielen.

Mit den betroffenen Nachbarstaaten außerhalb des FABEC sind bereits die Verhandlungen zum Abschluss einer völkerrechtlichen Vereinbarung eingeleitet worden. Bislang kam es aber zu Verzögerungen auf Seiten der betroffenen Nachbarstaaten außerhalb des FABEC, die ihrerseits in ihren Funktionalen Luftraumblocken eine Abstimmung über diese Problematik suchten. Angesichts dessen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine unterschriftsreifen völkerrechtlichen Abkommen mit den betroffenen Nachbarstaaten außerhalb des FABEC vorliegen und unter der Berücksichtigung der üblichen Laufzeiten für Ratifikationsverfahren wird eine Verlängerung der Übergangsfrist um weitere zwei Jahre als notwendig und geboten erachtet.

### **Zu Artikel 4** (Inkrafttreten)

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten des Artikelgesetzes am Tag nach der Verkündung.

## Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes geprüft.

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht insgesamt eine zusätzliche Belastung in Höhe von rd. 19 Stunden und Sachaufwand in Höhe von rd. 63 Euro pro Jahr bei Inanspruchnahme der Möglichkeit, die Beschwerde bei Nichteinigung mit dem Beförderungsunternehmen an die nationale Durchsetzungsstelle zu richten.

Für die Wirtschaft entsteht aufgrund von acht neuen Vorgaben Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 55 000 Euro pro Jahr. Darunter fallen vier neue Informationspflichten.

Für die Verwaltung (Bund) entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 414 000 Euro pro Jahr und ein 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 900. Sitzung am 21. September 2012 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

### 1. Zu Artikel 1 (§ 6 Absatz 5 EU-FahrgRSchG)

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 auf ihrer Internetseite, in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen, in allen an die Fahrgäste im Zusammenhang mit einer Beförderung gerichteten Schreiben sowie in allen für die Fahrgäste bestimmten Beförderungs- und Geschäftsunterlagen auf Schlichtungsstellen im Sinne der Absätze 1 und 7 hinzuweisen. Die in Satz 1 genannten Personen haben bei der Beantwortung einer Beschwerde im Zusammenhang mit den unter die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 fallenden Rechten und Pflichten auf die Möglichkeit der Schlichtung durch eine Schlichtungsstelle im Sinne der Absätze 1 und 7 hinzuweisen. Die Hinweise nach den Sätzen 1 und 2 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 Adressen 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- oder Beförderungsunterlagen sowie auf dem jeweiligen Internetauftritt der Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler Informationen über einschlägige Schlichtungsstellen und ihre Kontaktdaten bereitzustellen.

### 2. 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 europäischer Rechts ergeben, konsistent und einheitlich ausgestaltet werden sollten. Hierzu sollten die Regelungen zur Schlichtung im See- und Binnenschiffsverkehr insbesondere mit den Schlichtungsregelungen im Energiewirtschaftsgesetz, in der Eisenbahn-Verkehrsordnung 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. 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 eingerichtet 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.

## Anlage 4

**Gegenäußerung der Bundesregierung**

Die Bundesregierung nimmt zu den Vorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

**Zu Nummer 1****Zu Artikel 1** (§ 6 Absatz 5 EU-FahrgRSchG)

Der Bundesrat schlägt vor, den Entwurf von § 6 Absatz 5 EU-Fahrgastreue-Schiffahrt-Gesetz (EU-FahrgRSchG) insoweit anzupassen, dass die Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler auf die Möglichkeit einer Schlichtung sowie die Adresse geeigneter Schlichtungsstellen hinzuweisen haben. Danach sollen die Informationen für den Fahrgast in leicht, unmittelbar und deutlich sichtbarer Weise auf der Website der Unternehmen, sowie in den wichtigsten Geschäftsunterlagen, die sich auf die Verträge mit den Verbrauchern beziehen, auf den Reise- oder Beförderungsunterlagen, sowie auf dem jeweiligen Internetauftritt der Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler zu finden sein.

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag nicht zu.

Die Bundesregierung hat Verständnis für die mit der vorgeschlagenen Änderungsfassung von § 6 Absatz 5 EU-FahrgRSchG-E zum Ausdruck kommende weitergehende Information von Fahrgästen über die Möglichkeit der Anrufung geeigneter Schlichtungsstellen. Die Bundesregierung weist jedoch darauf hin, dass sich derzeit ein 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) im europäischen parlamentarischen Beratungsverfahren befindet. Darin verfolgt der Rat den Ansatz, nur Unternehmer, die zur Teilnahme an einem außergerichtlichen Streitbeilegungsverfahren bereit oder verpflichtet sind, zur Information über die für sie zuständige Streitbeilegungsstelle zu verpflichten. Dadurch soll unnötige Bürokratie bei den betroffenen Unternehmen vermieden und verhindert werden, dass Verbraucher von vornherein aussichtslose Streitbeilegungsverfahren einleiten. Um bis zum möglichen Inkrafttreten der Richtlinie über alternative Streitbeilegung ineffiziente Doppelarbeit und Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, muss die Verabschiedung der Richtlinie über alternative Streitbeilegung daher zunächst abgewartet werden.

**Zu Nummer 2****Zu den Buchstabe a und b**

(zum Gesetzentwurf insgesamt)

**Zu Nummer 2a**

Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass im Interesse der Rechtssicherheit und Transparenz die Regelungen zur

Schlichtung im See- und Binnenschiffsverkehr mit den Schlichtungsregelungen im Energiewirtschaftsgesetz, in der Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie im Entwurf eines Gesetzes zur Schlichtung im Luftverkehr harmonisiert werden sollten.

Die Bundesregierung begrüßt das Anliegen des Bundesrates, dass die an eine Schlichtung zu stellenden Anforderungen einheitlich ausgestaltet werden sollten. Dies korrespondiert mit dem auf europäischer Ebene durch die Europäische Kommission verfolgten Bestrebungen, durch die Richtlinie über alternative Streitbeilegung einen einheitlichen Rahmen für die außergerichtliche Streitbeilegung in der Europäischen Union bei vertraglichen Streitigkeiten zwischen Verbraucher und Unternehmer zu schaffen und die Passagierrechte unter Berücksichtigung der Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsträger einheitlicher zu gestalten und ihre Anwendung und Durchsetzung bei allen Verkehrsträgern im Sinne des Verbraucherschutzes zu harmonisieren (Mitteilung Europäische Kommission an Europäisches Parlament und Europäischen Rat über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger vom 19. Dezember 2011). Im Bereich der verkehrsträgerbezogenen außergerichtlichen (Streit) Schlichtung für Passagiere 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 Nummer 2b**

Der Bundesrat setzt sich für eine Pflicht zur Beteiligung an einer Schlichtung für alle Beförderer, Reiseveranstalter und Reisevermittler ein.

Die Bundesregierung lehnt den vorgelegten Vorschlag als zu weitgehend ab.

Schließlich ist in der bereits oben genannten derzeit im europäischen parlamentarischen Beratungsverfahren befindenden Richtlinie über alternative Streitbeilegung keine Regelung vorgesehen, nach der Unternehmen verpflichtet werden sollen, sich an einer Schlichtung zu beteiligen.

Die Bundesregierung weist für den Bereich des Luftverkehrs darauf hin, dass sich inzwischen zahlreiche Luftfahrtunternehmen zu einer freiwilligen Schlichtung bereit erklärt haben. Unbeschadet dessen soll aber auch den Fluggästen der übrigen Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit eingeräumt werden, eine eigens dafür vorzuhaltende behördliche Schlichtungsstelle anrufen zu können.





