

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat E23 – Eisenbahnrecht
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

E-Mail: ref-E23@bmvi.bund.de
Cc: susanne.wallenfels@bmvi.bund.de

Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)

Ihre Nachricht vom: 14.06.2018

Sehr geehrte Frau Wallenfels,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem Entwurf einer Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO).

Wir begrüßen die Intention, die EVO zu entschlacken und zu straffen.

Gleichwohl möchten wir zunächst einmal grundsätzlich zu bedenken geben, dass der Zeitpunkt des Bereinigungsvorhabens mit der Novellierung der Fahrgastrechte-Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zusammenfällt. Das Rechtsetzungsverfahren zur Novellierung dieser europäischen Verordnung befindet sich schon im Stadium des Trilog-Verfahrens. Da die EVO mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 korrespondiert, vielfach auf sie verweist und sie ergänzt, halten wir es für sachgerechter, den Abschluss der Novellierung abzuwarten, da sich nach der Neufassung der EU-Verordnung notwendigerweise Anpassungsbedarf für die EVO ergeben wird.

Des Weiteren schlagen wir grundsätzlich vor, sich bei einer Neuregelung der EVO an der für die PBefG-Verkehre geltenden, neueren *Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen* (kurz: entweder [VO-ABB](#) oder [BefBedV](#) abgekürzt) zu orientieren. Dies ist insbesondere im Hinblick darauf sinnvoll, dass die Eisenbahnunternehmen mit Schienenpersonennahverkehr in den meisten Regionen Deutschlands mit den Unternehmen, die PBefG-Verkehre betreiben, in den Verkehrsverbänden zusammenarbeiten und für die Kundinnen und Kunden die Unterscheidung zwischen den Verkehrsträgern teilweise schwer vermittelbar ist.

Ferner besteht hinsichtlich folgender Regelungen weiterhin ein teilweise erheblicher Bedarf, diese in ihrer bisherigen Form oder zumindest ihrem Inhalt nach beizubehalten:

ÖPNV

Dr. Thomas Hilpert-Janßen
T 0221 57979-158
F 0221 57979-8158
E hilpert-janssen@vdv.de

6. Juli 2018

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT - BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT - BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



1. Bisheriger § 12 EVO, nunmehr geplanter § 3 EVO (Erhöhter Fahrpreis)

Unser wichtigstes Petikum gilt der Beibehaltung des unmittelbaren Anspruchs auf den erhöhten Fahrpreis in der EVO (bisher § 12 Abs. 1 EVO) und damit verbunden der Bitte, keinesfalls nur eine Verweisung auf die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen in der EVO vorzusehen.

Der unmittelbare Anspruch aus den Rechtsverordnungen des Bundesverkehrsministeriums gegen Schwarzfahrer, der sich neben der EVO auch in [§ 9 VO-ABB / BefBedV](#) findet, ist in den Fällen wichtig, in denen es „Diskussionen“ über die Wirksamkeit eines Anspruchs aus dem Beförderungsvertrag gibt. Dies ist der Fall, wenn der Anspruch nach dem AGB-Recht bestritten wird, ein Vertragsverhältnis noch nicht zustande gekommen ist und insbesondere in den Fällen der minderjährigen Schwarzfahrer. Denn derzeit erhalten die Verkehrsunternehmen sehr oft Einwendungen von Eltern, die geltend machen, ihr Sohn oder ihre Tochter könnten – da sie erst 16 oder 17 Jahre alt seien – nicht mit einem erhöhten Fahrpreis belangt werden, da sie, die Eltern, einem Vertragsschluss weder zugestimmt hätten noch ihm zustimmen würden. Teilweise wird dabei auch eine Zustimmung unter den Vorbehalt der Bedingung gestellt, dass ein gültiger Fahrschein gelöst werde, so dass auch in diesen Fällen eine Schwarzfahrt sanktionslos bliebe.

Hiergegen hilft das Argument, dass der erhöhte Fahrpreis nicht nur eine vertragliche Regelung in den Beförderungsbedingungen des Verkehrsunternehmens sei, sondern auch eine Regelung in der EVO (bzw. der VO-ABB / BefBedV), durch die ein gesetzliches Schuldverhältnis entstehe. Der Minderjährigenschutz regelt sich dann nach der Bestimmung des [§ 828 BGB](#) (direkt oder analog).

Bei einem Wegfall der originären EVO-Regelung in § 12 Abs. 1 EVO wäre eine solche Argumentation hinfällig. Dem Schwarzfahren würde Tür und Tor geöffnet. Dies würde sich rasend schnell über die sozialen Medien verbreiten.

Außerdem gilt es zu bedenken, dass die nunmehr vorgeschlagene Regelung über die Höhe eines Zuschlags nicht nur den Zuschlag für die Schwarzfahrer formuliert, sondern generell alle Zuschläge betrifft – somit auch etwa solche für ein Upgrade in die Erste Klasse oder eine höherwertige Zuggattung.

Des Weiteren fehlt in der Neuregelung des § 3 Absatz 2, dass der Reisende zum Zeitpunkt der Feststellung Inhaber eines gültigen „persönlichen“ Fahrausweises war. Diese auch in [§ 9 Absatz 3 VO-ABB / BefBedV](#) formulierte Voraussetzung ist notwendig, damit klargestellt wird, dass ein Nachweis mit übertragbaren Fahrausweisen nicht geführt werden kann.

Ferner halten wir die von einer Woche auf vier Wochen verlängerte Frist für deutlich zu lang. Jedenfalls sollte die auch im Prozessrecht übliche Notfrist von zwei Wochen völlig ausreichen. Die hierzu angeführte Argumentation mit Urlaubsreisenden erscheint wenig überzeugend. Zum einen spricht bei einer Feststellung in der Heimatregion gerade dieser Umstand dafür, dass der Reisende eben nicht im Urlaub ist. Findet die Feststellung allerdings in der Urlaubsregion statt, wird es für den Reisenden umso notwendiger sein, den Nachweis möglichst schnell noch während seines Urlaubsaufenthaltes zu führen. Schließlich gilt zu bedenken, dass der Nachweis nicht persönlich geführt werden muss, so dass bei Verhinderung auch ein Dritter damit beauftragt werden kann. Last but not least dient eine möglichst kurze Frist auch dem Interesse des Fahrgastes: Je länger die eingeräumte Frist ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Reisende den Nachweis erst verschiebt und dann – mit der entsprechenden Kostenfolge – vergisst.

2. § 2 Satz 3 (neu) EVO (Definition „erheblich ermäßigt“)

Grundsätzlich ist es sinnvoll, eine klare Regelung einzuführen, was eine erhebliche Ermäßigung darstellt. Ein bloßer Formalismus ist es jedoch, zu verlangen, ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt so im Tarif benennen zu müssen. Denn die Berechnung, ob ein Fahrpreis halb so hoch ist, wie ein Normalpreis stellt noch keine übertriebene Anforderung an eine Rechenkunst dar. An den Kunden die Erwartung zu stellen, das amtliche Tarifwerk zu konsultieren, erscheint jedoch nicht immer zielführend. Daher schlagen wir vor, die Worte „im Tarif ausdrücklich benannt sind und“ zu streichen.

3. Bisherige Regelung des § 8 EVO (Ausschluss von der Beförderung)

Die Bestimmung des bisherigen § 8 EVO halten wir ebenfalls weiterhin für erforderlich. Denn nach [§ 10 Allgemeines Eisenbahngesetz \(AEG\)](#) besteht für öffentliche Verkehrsmittel – anders als für andere Wirtschaftszweige – eine Beförderungspflicht. Die Regelung des § 8 der aktuellen EVO gibt derzeit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die rechtssichere Handhabe, entgegen der an sich bestehenden Beförderungspflicht,

- a) bundeseinheitlich Personen von der Beförderung auszuschließen und
- b) dies selbst soweit kein Vertragsverhältnis besteht und daher die Beförderungsbedingungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens keine Anwendung finden und
- c) auch soweit eine Wirksamkeit der Beförderungsbedingungen, die nach der ständigen Rechtsprechung als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) gemäß den [§§ 305 ff. BGB](#) zu qualifizieren sind, streitig ist.

Das Ergebnis bestätigt sich auch durch einen Blick in das Recht der PBefG-Verkehre, bei denen mit [§ 3 VO-ABB / BefBedV](#) eine analoge Vorschrift existiert.

Des Weiteren ist die Behauptung in der Begründung unzutreffend, dass sich „die Regelung in Artikel 9 Absatz 2 CIV“ finde, da dort nur die Möglichkeit eröffnet wird, bestimmte Reisende von der Beförderung auszuschließen. Dort heißt es: „Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können vorsehen [...]“.

4. Bisherige Regelung des § 9 EVO (Fahrausweise)

Die Regelung des § 9 EVO (alt) bleibt weiterhin notwendig. Denn die für die Abschaffung gelieferte Begründung, in Artikel 9 CIV gebe es eine inhaltsgleiche Regelung und deshalb fehle der Bedarf für die bisherige Regelung in § 9 EVO, geht deswegen fehl, da die Vorschrift in § 9 EVO deutlich über die Regelung in Artikel 9 CIV hinausgeht. Beispielhaft sei nur die Verpflichtung genannt, nicht nur den gültigen Beförderungsausweis vorzuzeigen, sondern ihn auch auszuhändigen. Dies ist insbesondere in den Fällen der Prüfung der Echtheit des Fahrausweises notwendig.

5. Bisherige Regelung des § 10 EVO (Betreten der Bahnsteige)

Die derzeit geltende Bestimmung des § 10 EVO ist aus unserer Sicht ebenfalls weiterhin sinnvoll. Denn eine alleinige Regelung in den Beförderungsbedingungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens ist schon deshalb kaum zielführend, da diese

für den Fahrgast erst rechtswirksam werden, wenn ein Beförderungsvertrag geschlossen wird. Dies ist aber nicht notwendigerweise gegeben, bevor er den Bahnsteig betritt.

Hinzu kommt die Problematik, dass regelmäßig der Bahnsteig nicht zum Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern zum Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehört.

6. Bisherige Regelung des § 19 EVO (Meinungsverschiedenheiten)

Wir halten die Abschaffung des § 19 EVO ebenfalls für nicht zielführend. Unseres Erachtens wäre es sogar sinnvoll, § 19 EVO entsprechend der beim Verkehrsträger Flugzeug geltenden Regelung in [§ 12 LuftSiG](#) auszuweiten. Dies entspräche der Diskussion in der länderoffenen Arbeitsgruppe "Präventiver Beförderungsausschluss im Fußballfanreiseverkehr" unter Begleitung des NRW-Verkehrsministeriums.

7. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und für die Verwaltung bei den Ländern

Abschließend sei angemerkt, dass die Verlagerung von Regelungen der EVO in die Beförderungsbedingungen bedeutet, dass die Unternehmen entsprechende Regelungen formulieren müssten und die Verwaltungen der Länder im Rahmen der Genehmigung der Beförderungsbedingungen diese zu prüfen hätten. Beides führt zu erheblichem Aufwand, was an sich schon zu kritisieren ist, aber auch bedeutet, dass die im Vorblatt unter E.2 und E.3 „Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“ und „Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ aufgestellte Behauptung, es bestehe keiner, unzutreffend ist.

Zusammenfassend ist zum Änderungsvorschlag zu bemerken, dass eine Straffung der EVO zwar an einigen Stellen vorgenommen werden kann, viele der in dem Entwurf gestrichenen Regelungen jedoch weiterhin sinnvoll sind. Letzteres gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass

- im Sinne der Kundinnen und Kunden eine bundeseinheitliche Normierung in der EVO sinnvoll ist und
- Regelungen in AGB wegen der damit anzuwendenden Vorschriften der [§§ 305 ff. BGB](#) hinsichtlich Zulässigkeit und Anwendung Rechtsunsicherheit bedeuten.

Wir hoffen sehr, dass Sie unsere Anmerkungen berücksichtigen werden und stehen Ihnen für weitere Erläuterungen oder Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr