

## **Stellungnahme der Deutschen Bahn AG**

zum

### **Entwurf einer Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr**

(Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesministeriums der Justiz, Bearbeitungsstand 14.10.2022)

sowie zum

### **Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche**

(Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesministeriums der Justiz, Bearbeitungsstand 20.10.2022)

Die Deutsche Bahn AG begrüßt die Anpassung des nationalen Rechts an die neue EU-Fahrgastrechteverordnung 2021/782 durch Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. So zum Beispiel die gesetzliche Festschreibung einer zentralen Anlaufstelle für Fahrgäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität in § 10a AEG-E. Eine klare Regelung hierzu sichert sowohl für die nutzenden Reisenden als auch für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen einen Qualitätsstandard und ermöglicht Planungssicherheit.

Auch die in § 12b AEG-E niedergeschriebene Möglichkeit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Form der elektronischen Kommunikation für die Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen selbst zu wählen, bewerten wir positiv. Die DB AG bietet bereits einen modernen digitalen Prozess zur Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen an und arbeitet kontinuierlich an Qualität, Einfachheit und Schnelligkeit in der elektronischen Kommunikation zur Zufriedenheit der Reisenden.

Die für den Schienenpersonennahverkehr festgelegten Ausnahmen von der VO (EU) 2021/782 tragen aus unserer Sicht den unterschiedlichen Bedürfnissen von Nah- und Fernverkehrsreisenden Rechnung.

Im Folgenden möchten wir gleichwohl auf verschiedene Punkte hinweisen, die aus unserer Sicht sowohl im Interesse der Reisenden als auch der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einer rechtlichen Klarstellung bzw. Anpassung bedürfen, führen unsere Gründe dafür aus und unterbreiten konkrete Anpassungsvorschläge.

Im Einzelnen:

*Betrifft den Entwurf einer Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.*

## **Streichung des letzten Absatzes in § 3 Abs. 3 EVO-E**

### § 3

#### *Abweichungen in den Beförderungsbedingungen*

*(1) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann in seinen Beförderungsbedingungen von jeder Bestimmung dieser Verordnung abweichen, wenn die Abweichung günstiger für die Reisenden ist.*

*(2) Darüber hinaus kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Beförderungsbedingungen von § 12 Absatz 1 Nummer 1 abweichen, wenn nach dem vorgesehenen Tarif für den Fahrausweis ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt zu zahlen ist.*

*(3) Ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt im Sinne des Absatzes 2 ist ein Entgelt, das*

- 1. im Tarif ausdrücklich als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt benannt ist und*
- 2. gegenüber dem gewöhnlichen Beförderungsentgelt eine Ersparnis von mehr als 50 Prozent gewährt.*

~~*Nicht als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gelten Mehrtages-Zeitkarten, insbesondere Wochenkarten, Monatskarten und Jahreskarten.*~~

#### Begründung:

Das von Bund und Ländern am 12. und 13. Oktober 2022 bei der Verkehrsminister:innen-Konferenz beschlossene „Deutschlandticket“, welches im Frühjahr 2023 zu einem Preis von 49 Euro im monatlich kündbaren Abonnement eingeführt werden soll, wird perspektivisch andere Zeitkartenangebote weitestgehend ersetzen.

Damit entspricht das „Deutschlandticket“ einer Mehrtages-Zeitkarte nach § 3 Satz 2 EVO-E und ist somit derzeit nicht als erheblich ermäßigtes Angebot zu betrachten.

Unseres Erachtens sollte aber gerade das „Deutschlandticket“ in besonderem Maße als erheblich ermäßigtes Angebot einzustufen sein:

- Der Preispunkt des „Deutschlandtickets“ liegt mit 49 Euro deutlich unterhalb der heutigen, streckenbezogenen Zeitkartenpreise des SPNV.
- Trotz geringerem Preispunkt ist die Fahrt zukünftig bundesweit statt wie heute streckenbezogen möglich.
- Daraus ergibt sich, dass das „Deutschlandticket“ immer eine Rabattierung > 50% aufweist.

Nach heutiger Regelung in § 3 Abs. 3 Satz 2 EVO-E gilt das „Deutschlandticket“ trotzdem nicht als erheblich ermäßigt, da es sich um eine Mehrtages-Zeitkarte handelt. Die Begründung für den Ausschluss von Mehrtages-Zeitkarten von der erheblichen Ermäßigung bezog sich zum Zeitpunkt der letzten EVO-Änderung (Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I, S 479), Bundesrats-Drucksache 44/19 vom 25.01.2019, Begründung zu Nummer 5 Buchstabe c (§2 Satz 3 EVO) darauf, dass gerade die SPNV-affinen Fahrgäste, die einen hohen Preis für Zeitkarten zahlen, aufgrund der erheblichen Ermäßigung nicht von den Fahrgastrechten ausgeschlossen werden dürfen.

Auch dieses Argument trägt unter Berücksichtigung des „Deutschlandtickets“ nicht mehr:

- Das „Deutschlandticket“ ist mit einem Preis von 49 Euro für die bundesweite Nutzung inkl. ÖPNV nur marginal teurer als ein Tageskartenangebot für die bundesweite Nutzung ohne ÖPNV (Quer-durchs-Land-Ticket, 44 Euro), welches unter das erhebliche ermäßigte Beförderungsentgelt gemäß § 2 der aktuell gültigen Eisenbahnverkehrsordnung fällt.
- Der Preis von 49 Euro ist nur deshalb darstellbar, weil das Angebot zu erheblichen Teilen von Bund und den Bundesländern aus Steuermitteln subventioniert wird
- Aufgrund des geringen Preispunkts und der bundesweiten Nutzbarkeit ist davon auszugehen, dass andere Zeitkartenangebote (Wochen-, Monats-, Jahreskarte) im SPNV nicht mehr erworben werden
- Die befürchtete Benachteiligung der Zeitkarten-Kunden ist mit Einführung des „Deutschlandtickets“ somit nicht mehr gegeben

Neben diesen historischen bzw. angebotssystematischen Argumenten ergeben sich für die EVU des SPNV gleichzeitig aber auch erhebliche wirtschaftliche Risiken, wenn das „Deutschlandticket“ auch zukünftig als nicht erheblich ermäßigt angesehen wird und § 12 Abs. 1 EVO-E somit in vollem Umfang Anwendung findet:

Die Anwendung auch von § 12 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E auf das Deutschlandticket und damit die Möglichkeit zur Nutzung eines Fernverkehrszugs hätte zur Folge, dass den SPNV-Unternehmen hohe Kosten für die Erstattung des Fahrpreises (idR DB-Flexpreis) an das Schienenpersonenfernverkehrsunternehmen entstehen, die schon bei einem einmaligen Anwendungsfall pro Monat deutlich über dem monatlichen Fahrpreis des Deutschlandtickets lägen. Inklusive der Fallkosten für die Bearbeitung kostet jeder dieser Fälle die DB Regio ca. 52 Euro. Damit übersteigen die Kosten für einen einzigen Fahrgastreuefall für die Nutzung höherwertigerer Züge die Einnahmen des Deutschlandtickets bereits deutlich. Es entstünde ein wirtschaftliches Unverhältnis zwischen Fahrpreis und Bearbeitungskosten zu Ungunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Schließlich sprechen auch betriebliche Gründe für eine Ausnahmeregelung von § 12 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E. Es ist – dies zeigen die Erfahrungen aus der Nutzung des 9-EUR-Tickets - mit einer vermehrten Nutzung der Fernverkehrszüge durch Deutschlandticket-Inhaber:innen zu rechnen, die zunächst ohne einen solchen zusätzlich zu erwerbenden Fernverkehrsfahrausweis an Bord kommen und damit zum einen die Prozesse an Bord dieser Züge durch ihren nachträglichen Fahrkartenerwerb bzw. die Ausstellung von Erhöhten Beförderungsentgelten generell erheblich beeinträchtigen und zum anderen die Betreiber:innen dieser Züge mit erheblichen Mehrkosten belasten würden.

Aus diesen Gründen sollte § 3 Abs. 3 letzter Satz EVO-E gestrichen oder das Deutschlandticket explizit von der Anwendung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E ausgenommen werden.

#### **§ 4 EVO-E Austausch des Begriffs „Mitarbeiter“**

##### *§ 4*

##### *Sonderabmachungen*

*(1) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann ohne Bindung an die Tarife Entgelte und Bedingungen vereinbaren (Sonderabmachungen) mit*

*1. Unternehmen, Behörden oder vergleichbaren Einrichtungen (Großkunden) für die Beförderung ~~ihrer Mitarbeiter~~ der Angehörigen dieser Einrichtungen, wenn*

*a) der Großkunde,*

- aa) *sich verpflichtet, für alle seine **Angehörigen** oder für eine bestimmte Zahl seiner **Angehörigen** Fahrausweise, die im Tarif des Eisenbahnverkehrsunternehmens vorgesehen sind, zu kaufen, oder*
- bb) *sich zu einem bestimmten Mindestumsatz innerhalb eines vereinbarten Zeitraumes verpflichtet, und*

*b) die Fahrausweise an die **Angehörigen** des Großkunden zu den Bedingungen weitergegeben werden, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Großkunden vereinbart hat, sowie*

*2. Reiseveranstaltern und Fluggesellschaften im Personen- und Reisegepäckverkehr.*

*(2) Bei Sonderabmachungen muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen vergleichbaren Großkunden, vergleichbaren Reiseveranstaltern und vergleichbaren Fluggesellschaften jeweils vergleichbare Bedingungen gewähren.*

*(3) Andere Sonderabmachungen, durch die **von den Entgelten oder Bedingungen abgewichen wird, Ermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen gegenüber den tariflichen Entgelten gewährt werden**, sind unzulässig und nichtig. Sie berühren die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages nicht. Auch in solchen Fällen richten sich die Entgelte und Bedingungen der Beförderung nach dem Tarif.*

#### Begründung:

Zu den „vergleichbaren Einrichtungen“ können beispielsweise auch Einrichtungen wie Hochschulen (Studierendenticket) oder Wohnungsgesellschaften (Mieterticket) zählen, deren Angehörige nicht in einem Beschäftigungsverhältnis stehen, aber dennoch dieser Einrichtung zugehörig sind, z.B. Studierende oder Mieter: innen. Die Begrifflichkeit sollte daher von „Mitarbeiter“ auf den Begriff „Angehörige“ erweitert werden.

Die Anpassung in § 4 Abs. 3 EVO-E dient der Klarstellung, dass auch eine Abweichung von den Bedingungen der Tarife zur Nichtigkeit der Vereinbarung führt. Im Zuge der letzten Anpassung der Regelung zu den Sonderabmachungen in der „Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung“ wurde in dessen Absatz 1 neu auch die Anpassungsmöglichkeit in Bezug auf die „Bedingungen“ und nicht nur - wie bisher - in Bezug auf die Entgelte, aufgenommen, ohne dass eine Abweichung bei den Folgen eines Verstoßes ggü. den Entgelten intendiert war. Eine solche wäre auch mit dem Zweck der Regelung nicht vereinbar und würde dem Grundsatz der einheitlichen Anwendung der Tarife zuwiderlaufen. Die Erweiterung sollte daher klarstellend die gleichen Folgen eines Verstoßes wie bei den Entgelten ausweisen, so dass die Ergänzung in Absatz 3 Satz 1 EVO-E aus Klarstellungsgründen geboten erscheint.

## **§ 5 Abs. 3 EVO-E, Streichung „nach Absatz 2“**

### *§ 5*

#### *Ausschluss von der Beförderung*

*(1) In Ergänzung zu Anhang I Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2021/782 können Kinder von der Beförderung ausgeschlossen werden, sofern sie*

- 1. nicht schulpflichtig sind,*
- 2. das sechste Lebensjahr noch nicht vollendet haben~~t~~ und*
- 3. nicht auf der ganzen Fahrstrecke von einer Aufsichtsperson begleitet werden.*

*(2) Von der Beförderung können auch Personen ausgeschlossen werden, sofern sie*

- 1. eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebs sind,*
- 2. eine Gefahr für die Sicherheit der Mitreisenden sind oder*
- 3. den Anordnungen des Eisenbahnpersonals nicht folgen.*

*(3) Von der Beförderung ~~nach Absatz 2~~ ausgeschlossene Personen haben keinen Anspruch auf Erstattung des Beförderungsentgelts oder der Gepäckfracht.*

### Begründung:

Der Verweis auf Absatz 2 in § 5 Abs. 3 EVO-E sollte gestrichen werden, weil ansonsten der unrichtige Eindruck entstehen könnte, dass von der Beförderung ausgeschlossene Personen nach Abs. 1 Anspruch auf Erstattung des Beförderungsentgeltes oder der Gepäckfracht haben. Dies ist nicht der Fall. Zur Klarstellung sollte der Verweis gestrichen werden, alternativ kann der Satz wie folgt ergänzt werden:

*(3) Von der Beförderung nach **Absatz 1 und** Absatz 2 ausgeschlossene Personen haben keinen Anspruch auf Erstattung des Beförderungsentgelts oder der Gepäckfracht.*

## **Klarstellung von § 6 Abs. 4 Nr. 3 EVO-E**

### *§ 6*

#### *Erhöhtes Beförderungsentgelt*

*(1) Ein Reisender ist zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts verpflichtet, wenn er*

- 1. bei Antritt der Reise nicht mit einem gültigen Fahrausweis versehen ist oder*
- 2. sich einen gültigen Fahrausweis beschafft hat, ihn jedoch bei einer Kontrolle der Fahrausweise nicht vorzeigen kann, oder nicht aushändigt.*

*(2) Das erhöhte Beförderungsentgelt nach Absatz 1 beträgt das Doppelte des gewöhnlichen Beförderungsentgelts für die vom Reisenden zurückgelegte Strecke, mindestens jedoch 60 Euro. Das erhöhte Beförderungsentgelt kann für*

*die ganze vom Zug zurück-gelegte Strecke berechnet werden, wenn der Reisende nicht glaubhaft macht, dass er eine kürzere Strecke gefahren ist.*

*(3) Das erhöhte Beförderungsentgelt ermäßigt sich im Fall des Absatzes 1 Nummer 2 auf 7 Euro, wenn der Reisende innerhalb einer Woche ab dem Feststellungstag bei dem befördernden Eisenbahnunternehmen nachweist, dass er im Zeitpunkt der Feststellung Inhaber eines gültigen Fahrausweises war.*

*(4) Die Verpflichtung zur Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts entfällt, wenn der Reisende vor Beginn der Fahrt keinen Fahrausweis erwerben konnte, weil am Abfahrtsbahnhof oder Abfahrtshaltepunkt*

- 1. ein Fahrkartenschalter nicht vorhanden oder nicht geöffnet gewesen ist,*
- 2. ein Fahrkartenautomat nicht vorhanden oder nicht betriebsbereit gewesen ist und*
- 3. ~~für den Reisenden auch online kein Fahrausweis angeboten worden ist. keine Möglichkeit bestanden hat, online einen Fahrausweis zu kaufen. auch kein Angebot bestand, einen Fahrausweis über das Telefon, das Internet oder jede andere in weitem Umfang verfügbare Informationstechnik zu erwerben.~~*

*(5) Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/782 bleibt unberührt.*

#### Begründung:

Diese Formulierung greift die Aufzählung der digitalen Vertriebswege in Art. 11 Abs. 2 b) der VO (EU) 2021/782 auf und stellt entsprechend den Ausnahmefällen in Nr. 1 und 2 klar, dass aufgrund Nichtvorhandenseins oder einer technischen Störung der (digitalen) Infrastruktur auf Seiten des Eisenbahnunternehmens auch kein Angebot seitens des Eisenbahnunternehmens bestand, über die dort genannten Vertriebswege (insbesondere Online/Mobile) einen Fahrausweis zu erwerben. Keine Rolle sollte - analog zu den Ausnahmeregelungen in Nr. 1 und Nr. 2 - spielen, ob aus vom Reisenden zu vertretenden Gründen (z.B. nicht funktionsbereites Smartphone) ein solcher Erwerb nicht möglich gewesen ist. Dies entspricht der bisherigen Risikoverteilung in den Nr. 1 und 2, wo sich der Reisende z.B. auch nicht darauf berufen kann, dass er für den funktionsbereiten Automaten kein passendes Geld bereitgehalten hatte. Ansonsten wären hier auch Schutzbehauptungen (Handy vergessen; Akku leer) Tür und Tor geöffnet und das Erhöhte Beförderungsentgelt würde seine intendierte Lenkungswirkung verlieren.

## **§ 7 EVO-E, Ergänzung um „Reservierungen“ und sprachliche Klarstellung**

### *§ 7*

#### *Entwertung von Fahrausweisen durch die Reisenden*

*Der Reisende ist verpflichtet, Fahrausweise und sonstige Karten (zum Beispiel Zuschlags-, Übergangs-, Umwegkarten, **Reservierungen**) entsprechend der Beförderungsstrecke zu entwerten und sich sofort von der Entwertung zu überzeugen, sofern der Tarif **für deren Gültigkeit** eine Entwertung vor Betreten des Bahnsteigs oder bei Betreten des Zuges vorschreibt.*

#### Begründung:

Bereits heute sind kostenpflichtige Reservierungen (beispielsweise Stellplatzreservierungen für Fahrräder) zunehmend autonom, also unabhängig vom eigentlichen Fahrausweis,

buchbar. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, sollte die Reservierung in die beispielhafte Aufzählung der sonstigen Karten aufgenommen werden.

Der Einschub des Begriffs „Gültigkeit“ ist aus unserer Sicht wichtig, um auch in diesen Fällen bei Zuwiderhandlung unzweifelhaft von einem Erhöhtem Beförderungsentgelt nach § 6 Abs. 1 Nr.1 EVO-E ausgehen zu können.

## **Erweiterung § 12 Abs. 1 Nr. 2 EVO-E um die „Selbstvornahme“, rechtliche Klarstellung sowie angemessene Anpassung der Höchstgrenze des Aufwendungsersatzes in § 12 Abs. 2 EVO-E**

### § 12

#### *Zusätzliche Rechte bei Verspätung im Schienenpersonennahverkehr*

*(1) Besitzt ein Reisender einen Fahrausweis, der ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr gilt, so hat er, sofern vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass er wegen eines Ausfalls oder einer Unpünktlichkeit des von ihm gemäß dem Beförderungsvertrag gewählten Zuges eines Eisenbahnverkehrsunternehmens verspätet am Zielort ankommen wird, neben den in der Verordnung (EU) 2021/782 genannten Rechten und Ansprüchen die folgenden Rechte:*

*1. Der Reisende kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Zug durchführen, sofern vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende sonst mindestens 20 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird.*

*2. Der Reisende kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Verkehrsmittel durchführen,*

*a) sofern die vertragsgemäße Ankunftszeit in den Zeitraum zwischen 0:00 Uhr und 5:00 Uhr fällt und vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende sonst mindestens 60 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird, oder*

*b) sofern es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um die letzte fahrplanmäßige Verbindung des Tages handelt und der Reisende wegen des Ausfalls dieses Zuges den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 24:00 Uhr erreichen kann.*

*Die Rechte nach Abs. 1 Nr. 2 kann der Reisende nur in Anspruch nehmen, sofern das Eisenbahnunternehmen dem Reisenden keine Weiterbeförderung angeboten hat und es dem Reisenden aus vom Eisenbahnunternehmen zu vertretenden Gründen nicht möglich gewesen ist, mit diesem in Kontakt zu treten.*

*(2) Macht ein Reisender von seinem Recht nach Absatz 1 Gebrauch, so kann er von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen Zug im Sinne des Absatzes 1 verspätet oder ausgefallen ist, Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, für eine Beförderung nach Absatz 1 Nummer 2 jedoch nur die erforderlichen Aufwendungen bis zu einem Höchstbetrag von ~~120~~ 100 Euro.*

*(3) Reisende, die wegen des Ausfalls oder der Unpünktlichkeit des Zuges gemäß Absatz 1 Nummer 1 mit einem anderen Zug fahren wollen, können von der*

*haben für diesen einen Fahrausweis zu erwerben. Die Beförderung mit einem bestimmten anderen Zug **ausgeschlossen kann abgelehnt** werden,*

- 1. wenn für diesen Zug eine Reservierungspflicht besteht,*
- 2. wenn der Zug eine Sonderfahrt durchführt oder*
- 3. wenn ansonsten eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs dieses Zuges zu erwarten ist.*

#### Begründung:

Die Ergänzung in § 12 Abs. 1 Nr. 2 EVO-E dient der Klarstellung und damit der Rechtssicherheit von Reisenden und Eisenbahnverkehrsunternehmen: Die Inanspruchnahme der Rechte aus § 12 Abs. 1 Nr. 2 EVO-E im Wege der „Selbstvornahme“ ist nur möglich, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Reisenden nicht die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel angeboten hat und auch keine Kontaktaufnahme seitens des Reisenden mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen aus vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vertretenden Gründen erfolgen konnte. Damit soll das die Weiterbeförderung schuldende Eisenbahnunternehmen in die Lage versetzt werden, zunächst selbst eine - ggf. auch kostengünstigere - Lösung (z.B. Sammelbeförderung) für die betroffenen Reisenden zu organisieren.

Die Ergänzung in § 12 Abs. 2 EVO-E dient der Klarstellung, um den Schuldner - entsprechend zur Formulierung in § 12 Abs. 1 EVO-E - eindeutig identifizieren zu können.

Die Absicht, die Erstattung von Aufwendungen für anderweitige Beförderung von aktuell 80 Euro auf zukünftig 120 Euro mit dem Argument gestiegener Verbraucherpreise zu erhöhen, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Jedoch halten wir eine 50-prozentige Erhöhung, wie im Gesetzentwurf vorgeschlagen, für unverhältnismäßig. Vor dem Hintergrund, dass die Preissteigerung in Deutschland über die vergangenen zehn Jahren lediglich bei rund 24 Prozent liegt und die Fahrpreise im SPNV im selben Zeitraum auch nur um 14,4 % Prozent gestiegen sind, sollte die Erhöhung der Erstattung von Aufwendungen für eine anderweitige Beförderung dazu in einem angemessenen Verhältnis stehen. Unter Berücksichtigung der voraussichtlich anhaltenden Entwicklung bei den Verbraucherpreisen erachten wir eine Erhöhung um 25 Prozent und demnach eine Erhöhung von 80 Euro auf 100 Euro für angemessen.

Die Formulierung des Abs. 3 Satz 1 dient der wichtigen Klarstellung, dass ein gültiger Fahrausweis vorab erworben werden muss und der Verkauf bzw. die Beförderung gleichwohl aus den nachstehenden Gründen im Einzelfall abgelehnt werden kann. Parallel zur Klarstellung des Abs. 3 Satz 1 regen wird darüber hinaus eine Klarstellung in der Gesetzesbegründung zu § 12 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E an:

*„Fahrgäste, die von diesem Recht Gebrauch machen, müssen **ggf.** für die Fahrt mit dem anderen Zug **zunächst** einen Fahrausweis erwerben. Die Kosten dafür können sie nach Absatz 2 von dem ursprünglichen Vertragspartner ersetzt verlangen. Daraus folgt beispielsweise, dass die Fahrgäste keinen reservierungspflichtigen Zug nutzen können, sofern dessen Betreiber dies nicht zulässt.“*

## Erweiterung des § 16 Abs. 4 EVO-E um andere Unternehmen

### § 16

#### Haftung

(1) Die Eisenbahn haftet für Reise- und Handgepäck, das sie zur Aufbewahrung annimmt, als Verwahrer.

(2) Die Eisenbahn haftet nicht für Gegenstände, die in unverpackt oder mangelhaft verpackt zur Aufbewahrung übergebenen Kleidungsstücken enthalten sind.

(3) Außer bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit kann der Tarif die Haftung auf einen Höchstbetrag beschränken.

(4) Die Haftung für Reise- und Handgepäck, das in Schließfächern aufbewahrt wird, richtet sich nach den Bedingungen ~~der Eisenbahn~~ des jeweiligen Unternehmens für die Vermietung von Schließfächern.

#### Begründung:

„Die Eisenbahn“ vermietet in der Regel nicht mehr selbst Schließfächer, so dass der Passus offener formuliert werden sollte.

*Betrifft den Entwurf einer Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.*

Im Einzelnen:

## **1. Keine Streichung § 1 Abs. 4 AEG-E**

*Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs anzuwenden, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.*

### Begründung:

Die Ausnahmeregelung sollte in § 1 Abs. 4 AEG-E verbleiben, da nur so sichergestellt ist, dass diese Ausnahme auch auf Pflichten aus der Fahrgastrechteverordnung im Zusammenhang mit Diensten zu touristischen und historischen Zwecken Anwendung finden kann, die den Betreiber von Schienenwegen sowie einen Bahnhofsbetreiber treffen könnten. Die zukünftig in § 1 Abs. 2 EVO-E vorgesehene Ausnahme spricht als Adressaten jedoch ausschließlich den Beförderer, also das EVU, an. Nur bei Beibehaltung der Ausnahmeregelung in § 1 Abs. 4 AEG-E besteht weiterhin die Möglichkeit, dass diese Ausnahmeregelung auch auf Infrastrukturunternehmen Anwendung findet. Nach unserer Auffassung steht ein solches Verständnis im Einklang mit dem Erwägungsgrund Nr. 6 der VO.

## **7. Klarstellung des § 12c AEG-E**

### *§ 12c*

#### *Nachweis der Behinderung*

*Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können in ihren Beförderungsbedingungen festlegen, dass Personen mit Behinderungen, die **nach Artikel 11 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung (EU) 2021/782** einen Fahrausweis im Zug erwerben möchten, einen amtlichen Nachweis der Behinderung vorlegen müssen.*

### Begründung:

Der Einschub dient der Klarstellung, dass der Anspruch für Reisende nur im speziellen Fall des Art. 11 Abs. 4 der VO (EU) 2021/782 begründet ist.

Ferner regen wir eine Klarstellung in § 12c AEG-E an, was als amtlicher Nachweis der Behinderung anerkannt werden muss. Derzeit erfolgt die Legitimationsprüfung des tariflich eingeräumten Rechts, ab einem Grad der Behinderung von 50 Prozent im Zug Fahrkarten erwerben zu dürfen, mittels des bundeseinheitlichen Schwerbehindertenausweises.

Abweichend zur Begriffsbestimmung der schwerbehinderten Menschen, welche sich aus § 2 Abs. 2 SGB IX ergibt, erhalten Menschen mit Behinderungen (GdB ab 20% bis unter 50%) als amtliches Dokument in Deutschland jedoch „nur“ einen Feststellungsbescheid. Dieser

Feststellungsbescheid wird derzeit in verschiedenen Ausführungen durch die Versorgungsämter der Länder ausgestellt.

Zur Vereinfachung des Nachweisprozesses für beide Seiten würde die DB AG es begrüßen, wenn dem Nutzerkreis des Art. 11 Abs. 4 Satz 1 der VO (EU) 2021/782 für die Legitimation des Anspruchs ein bundesweit einheitliches und zugleich fälschungssicher gestaltetes Legitimationsmittel für Inhaber:innen solcher Feststellungsbescheide zur Verfügung gestellt werden würde.

Ferner würde es die DB begrüßen, wenn dem zukünftigen Nutzerkreis des Art. 11 Abs. 4 Satz 1 der VO (EU) 2021/782 für den Nachweis des Anspruchs ein europaweit einheitlich und zugleich fälschungssicher gestaltetes Legitimationsmittel zur Verfügung gestellt würde. Bis dahin halten wir aus praktischen Gründen eine gesetzliche Verpflichtung zum Nachweis mittels einer in deutscher Sprache öffentlich beglaubigten Übersetzung von Bescheinigungen aus dem europäischen Ausland für zwingend erforderlich, um eine schnelle Prüfung vor Ort im Zug überhaupt möglich zu machen.