
VDV-Stellungnahme zu dem Entwurf zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB) sowie zu einem Entwurf zur Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)

Grundsätzliches

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland, begrüßt weitgehend den Referentenentwurf zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB) sowie zu einem Entwurf zur Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO).

Lediglich in wenigen Punkten sehen wir einen Klarstellungsbedarf und bitten um eine Anpassung.

Einzelheiten der notwendigen Anpassungen

Die aus unserer Sicht notwendigen Ergänzungs- bzw. Änderungsnotwendigkeiten sind wie folgt:

A. Änderung des AEG

Zu § 1 Abs. 4 AEG-E (Änderung statt Streichung)

Während sich die Ausnahmeregelung für die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken dienenden Dienste des § 2 Abs. 2 EVO-E nach ihrem Wortlaut nur auf „die Beförderungen im Schienenpersonenverkehr“ bezieht, betrifft die Regelung des § 1 Abs. 4 AEG die „Verkehrsdienste“ der Eisenbahn. Die Formulierung des AEG betrifft damit auch die Infrastruktur und bezieht somit z. B. gleichfalls historische Bahnhöfe mit ein. Daher halten wir die Regelung in § 1 Abs. 4 AEG weiterhin für notwendig.

Es ergibt sich lediglich die Notwendigkeit zu zwei kleineren Anpassungen. Diese Anpassungen betreffen zum einen den Verweis auf die neue Verordnung (EU) 2021/782 und zum anderen, analog zu der auch im Referentenentwurf vorgesehenen Änderung der EVO, die Aufhebung der Begrenzung auf den Nahverkehr.

Unser Formulierungsvorschlag für einen geänderten § 1 Abs. 4 AEG, bei dem die Änderungen gegenüber der aktuellen Fassung unterstrichen sind, lautet daher:

„Die Verordnung (EU) 2021/782 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 2 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonenverkehrs anzuwenden, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.“

Zu § 5 Abs. 4a AEG (Eisenbahnaufsicht)

Bei der Durchführung der Eisenbahnaufsicht als Durchsetzungsstelle ist für den nicht zu historischen oder touristischen Zwecken dienenden Eisenbahnverkehr eine einheitliche Wahrnehmung durch das Eisenbahn-Bundesamt wohl sinnvoll. Diese Beurteilung ändert sich jedoch für regionale, historische und museale Systeme, die oftmals in anderer Spurbreite betrieben werden. Hier ist eine Durchführung der Aufgaben durch die Länder gegebenenfalls sinnvoller.

Entsprechend schlagen wir vor, § 5 Abs. 4a Satz 2 AEG wie folgt zu ergänzen (Ergänzungen unterstrichen):
„Das Eisenbahn-Bundesamt ist für regelspurig betriebene Eisenbahnen die zuständige Stelle für die Durchsetzung im Sinne des Artikels 31 der Verordnung (EU) 2021/782.“

Zu § 12c AEG-E (Nachweis der Behinderung)

Wir begrüßen sehr, dass mit dem Änderungsentwurf zum AEG vorgesehen ist, den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, in ihren Beförderungsbedingungen festzulegen, dass Personen mit Behinderung, die einen Fahrausweis im Zug erwerben möchten, einen amtlichen Nachweis der Behinderung vorlegen müssen. Allerdings ist mit dieser Formulierung noch nicht gesichert, dass dieser amtliche Ausweis auch in deutscher Sprache oder in deutscher Übersetzung vorgelegt werden muss.

Daher schlagen wir vor, in § 12c AEG-E nach den Worten „Nachweis der Behinderung“ und vor den Worten „vorlegen müssen“, die Worte „in deutscher Sprache oder in einer öffentlich beglaubigten Übersetzung“ zu ergänzen.

B. Neufassung der EVO

Zu § 2 Abs. 2 EVO-E (SPV, der ausschließlich zu hist. oder touristischen Zwecken betrieben wird)

Wir begrüßen ausdrücklich die im Referentenentwurf zur EVO vorgesehene enge Anlehnung an den Wortlaut der Verordnung (EU) 2021/782. Besonders begrüßen wir, dass nunmehr auch der Fernverkehr mit Museumsbahnen in die Regelung mit aufgenommen werden soll.

Zur Klarstellung hinsichtlich des Anwendungsbereichs sehen wir es darüber hinaus aber als notwendig an, in der Begründung zum Gesetzentwurf darauf hinzuweisen, dass mit der Formulierung „ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden“ gemeint ist, dass ohne den historischen oder touristischen Zweck, dieser Bahnverkehr nicht stattfinden würde, jedoch nicht ausgesagt werden soll, dass Personen, die kein historisches oder touristisches Interesse haben, von der Beförderung auszuschließen sind. Ferner kann in der Begründung darauf hingewiesen werden, dass Schmalspurbahnen und mit Dampf betriebene Züge typischer Weise unter diese Regelungen fallen. Auch eine Trennung vom übrigen, für den Eisenbahnverkehr dienenden Schienennetz indiziert bereits das Vorliegen einer historischen oder touristischen Bahn. Ferner ist eine Klarstellung in der Begründung wünschenswert, dass eine Mitnahme von anderen Fahrgästen ohne historisches oder touristisches Interesse nicht gegen das Vorliegen des Betriebs ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken spricht.

Neueinfügung eines § 2a EVO (Ausnahmeregelung Echtzeitdaten)

Die Verordnung (EU) 2021/782 sieht in Art. 2 Abs. 5 vor, dass die Mitgliedstaaten festlegen können, dass Art. 10 nicht zur Anwendung kommt, wenn es für einen Infrastrukturbetreiber nicht technisch durchführbar ist, Echtzeitdaten im Sinne von Art. 10 Abs. 1 an Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Reiseveranstalter oder Bahnhofsbetreiber weiterzugeben. Im Hinblick auf kleine Infrastrukturbetreiber und unter dem Gesichtspunkt der Förderung von Reaktivierungen stillgelegter Eisenbahnstrecken schlagen wir dringend vor, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Denn bei diesen Infrastrukturen gibt es teilweise keine Messvorrichtungen, die Daten melden können. Ferner sollte eine Reaktivierung einer stillgelegten Eisenbahnstrecke nicht daran scheitern, dass Echtzeitdaten (noch) nicht verfügbar sind.

Entsprechend schlagen wir für den zu ergänzenden Paragraphen folgenden Wortlaut vor:

„Bis zum 7. Juni 2030 kommt Art. 10 der Verordnung (EU) 2021/782 nicht zur Anwendung, wenn es für einen Infrastrukturbetreiber nicht technisch durchführbar ist, Echtzeitdaten im Sinne von Art. 10 Abs. 1 an Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Reiseveranstalter oder Bahnhofsbetreiber weiterzugeben.“

Zu § 3 Abs. 3 EVO-E (Erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte)

Bei der Regelung des § 3 Abs. 3 EVO-E muss nach unserer Ansicht zwingend die neue Entwicklung in Bezug auf das Deutschlandticket bedacht und eingearbeitet werden. Es kann nicht sein, dass das extrem preiswerte Deutschlandticket, das als Monatsticket ausgestaltet ist, nicht unter die Kategorie der „*erheblich ermäßigten Beförderungsentgelte*“ fallen soll. Denn die erhebliche Ermäßigung stellt gerade ein wesentliches Element des Deutschlandtickets dar.

Entsprechend schlagen wir vor, § 3 Abs. 3 EVO-E um einen Satz 3 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen: „Satz 2 gilt nicht für das Deutschlandticket.“

Zu § 4 Abs. 1 EVO-E (Sonderabmachungen für Großkunden)

Positiv vermerken wir, dass die Möglichkeit, Sonderabmachungen für Großkunden abzuschließen, wie in der Vergangenheit auch, nicht nur für „Unternehmen und Behörden“ gelten soll, sondern auch für „vergleichbare Einrichtungen“. Dies können aus unserer Sicht z. B. Studentenwerke (Studierendenticket) oder Wohnungsgesellschaften (Mieterticket) sein. Um dies umzusetzen, ist jedoch die in diesem Absatz vier Mal verwendete Formulierung „Mitarbeiter“ allgemeiner zu fassen. Deshalb schlagen wir vor, statt des Begriffs „Mitarbeiter“ die Begrifflichkeit „*der von ihnen vertretenen Personen*“ zu verwenden.

Zu § 5 Abs. 3 EVO-E (Erstattung von Beförderungsentgelt)

Wir regen an, den Ausschluss von der Erstattung des Beförderungsentgelts auf alle Personen, die nach diesem Paragraphen rechtmäßig von der Beförderung ausgeschlossen werden können, zu erweitern. Daher sollte in Abs. 3 statt der Formulierung „*Von der Beförderung nach Absatz 2 ausgeschlossene Personen*“ besser die Formulierung „*Von der Beförderung nach diesem Paragraphen ausgeschlossene Personen*“ gewählt werden (zu ändernde Worte sind unterstrichen).

Zu § 6 Abs. 5 EVO-E (Verweis auf Artikel 11 Absatz 4)

Mit § 6 Abs. 5 EVO-E wird klargestellt, dass Art. 11 Abs. 4 der Verordnung (EU) 2021/782 unberührt bleibt. Fraglich ist, was mit diesem Absatz ausgesagt werden soll. Denn gemäß Art. 2 Abs. 8 Satz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 können nach Art. 2 Abs. 6 Buchstabe a gewährte Ausnahmen bereits nicht für Art. 11 gelten. Unter diesem Gesichtspunkt ist § 6 Abs. 5 überflüssig. Daher steht zu befürchten, dass interpretiert werden könnte, obgleich eine online-Möglichkeit zum Fahrausweiserwerb besteht und damit der Ausschlussgrund des § 6 Abs. 4 Nr. 3 EVO-E auch im Falle des Art. 11 Abs. 4 Verordnung (EU) 2021/782 nicht gegeben ist, solle § 6 Abs. 5 EVO-E gleichwohl zur Anwendung kommen.

Um diese Fehlinterpretation gar nicht erst aufkommen zu lassen regen wir an, die nicht notwendige Regelung des § 6 Abs. 5 EVO-E zu streichen.

Zu § 10 Abs. 6 EVO-E (Anspruchsgeltendmachung bei der Eisenbahn)

In dieser Regelung ist vorgesehen, dass Ansprüche aus dem Fahrkartenverkauf bei der Eisenbahn geltend zu machen sind. Wir schlagen vor, bei dieser Vorschrift als Anspruchsgegner den Fahrkartenverkäufer vorzusehen.

Zu § 12 Abs. 1 EVO-E (Alternative Reisemittel)

Gängige Praxis der Verkehrsunternehmen ist, Reisenden bei Störungen im Sinne von § 12 Abs. 1 Buchstabe b) EVO-E alternative Möglichkeiten, z. B. ein gemeinsames Taxi, zur Verfügung zu stellen. Nach dem Wortlaut dieser Regelung könnte sich jedoch der Reisende auf den Standpunkt stellen, lieber ein eigenes Taxi oder ein anderes, nicht vom Verkehrsunternehmen angebotenes Transportmittel zu nutzen. Hier müsste nach unserer Auffassung die Schadensminderungspflicht des Reisenden in der EVO klargestellt werden.

Daher schlagen wir vor, § 12 Abs. 1 am Ende um folgenden Satz zu ergänzen:

„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.“

Zu § 12 Abs. 2 EVO-E (Höchstbetrag von 120 Euro)

In der Neufassung dieser Regelung ist ein Höchstbetrag für die dort beschriebenen Aufwendungen von 120 Euro vorgesehen. In der bisherigen Fassung des § 8 EVO steht noch ein Betrag von 80 Euro. Da dieser Betrag erst im Jahr 2009 in die EVO formuliert wurde und damals bereits von der Höhe her zukunftsorientiert ausgestaltet war, halten wir eine Erhöhung um 50 % für unangemessen.

Zu § 13 Abs. 2 Nr. 2 EVO-E (Kabeldiebstahl)

Wir begrüßen die Aufnahme der Fälle von Kabeldiebstahl in die Auflistung der Ausschlussgründe für ein nicht zuzurechnendes Verhalten eines Dritten. Allerdings regen wir an, diesen Fall allgemeiner und technikneutral als *„Diebstahl von essentiellen Infrastruktureinrichtungen“* zu formulieren.

Zu § 13 Abs. 3 Nr. 1 EVO-E (rechtzeitig)

Die Formulierung „rechtzeitig“ in § 13 Abs. 3 Nr. 1 EVO-E kann missverständlich dahingehend ausgelegt werden, dass es für das Geltendmachen des Ausschlussgrundes auf den Reisenden und nicht auf die Schnelligkeit der Information durch das Unternehmen ankommt. Dies würde z. B. dazu führen, dass die gleiche Information für den einen Reisenden noch „rechtzeitig“ war, z. B. um sich eine alternative Fahrtmöglichkeit zu suchen, während es für den anderen nicht mehr „rechtzeitig“ war. Dies führt zu einer ungleichen Behandlung trotz gleicher Information.

Gemeint ist bei der Regelung aber offenbar, dass es darauf ankommen soll, dass das Eisenbahnunternehmen schnell informiert.

Daher schlagen wir vor, das Wort „rechtzeitig“ durch „unverzüglich“ zu ersetzen.

Zu § 16 Abs. 4 EVO-E (Bedingungen der Eisenbahn)

In § 16 Abs. 4 EVO-E ist formuliert, dass sich die *„Haftung für Reise- und Handgepäck, das in Schließfächern aufbewahrt wird, [...] nach den Bedingungen der Eisenbahn für die Vermietung von Schließfächern“* richtet. Da die Vermietung von Schließfächern nicht unbedingt das originäre Geschäft der Eisenbahnunternehmen ist, sollte die Formulierung *„der Eisenbahn“* durch *„des Schließfachbetreibers“* ersetzt werden.

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen zu berücksichtigen und stehen Ihnen für weitere Erläuterungen oder Rückfragen gerne zur Verfügung.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung“ vollständig registriert. Die Registernummer lautet: R001242.