

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

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

A. Problem und Ziel

Die ab dem 7. Juni 2023 anstelle der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 geltende EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Verordnung (EU) 2021/782) erfordert Anpassungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO). Die Änderungen im AEG erfolgten durch das Gesetz zur Anpassung von Vorschriften im Eisenbahnbereich an die Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (BGBl. I xxxx).

B. Lösung

Erlass einer Neufassung der EVO mit den erforderlichen Anpassungen, die die geltende Fassung ersetzt.

C. Alternativen

Keine. Die geltende EVO enthält Vorschriften, die der Verordnung (EU) 2021/782 entgegenstehen. Der Neuerlass anstelle einer Änderung der geltenden EVO schafft für die betroffenen Unternehmen die erforderliche Rechtssicherheit.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Die Verordnung beinhaltet keine Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

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

Vom ...

Auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a und 1b in Verbindung mit Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), der zuletzt in Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 Satz 2 durch Artikel 1 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz:

Artikel 1

Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)

Inhaltsübersicht

A b s c h n i t t 1 A l l g e m e i n e s

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 für den Schienenpersonennahverkehr und für den Schienenpersonenverkehr zu historischen oder touristischen Zwecken

A b s c h n i t t 2

B e f ö r d e r u n g v o n P e r s o n e n u n d i h r e m G e p ä c k

- § 3 Abweichungen in den Beförderungsbedingungen
- § 4 Sonderabmachungen
- § 5 Ausschluss von der Beförderung
- § 6 Erhöhtes Beförderungsentgelt
- § 7 Entwertung von Fahrausweisen durch die Reisenden
- § 8 Betreten des Bahnsteigs
- § 9 Nachzahlung oder Erstattung bei falscher Höhe des Beförderungsentgelts
- § 10 Erstattung des Beförderungsentgelts bei Nichtnutzung des Fahrausweises
- § 11 Informationen über Fahrgastrechte bei Fahrt im Schienenpersonennahverkehr
- § 12 Zusätzliche Rechte bei Verspätung im Schienenpersonennahverkehr

§ 13 Ausschluss des Aufwendungsersatzes bei Verspätungen im Schienenpersonennahverkehr

Abschnitt 3

Aufbewahrung von Reise- und Handgepäck

§ 14 Allgemeines

§ 15 Abholung des Gepäcks, Verkauf von nicht abgeholtem Gepäck

§ 16 Haftung

Abschnitt 4

Schlussvorschriften

§ 17 Schlichtungsstelle

Abschnitt 1

Allgemeines

§ 1

Anwendungsbereich

Auf die Beförderung von Personen und Reisegepäck durch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Vorschriften dieser Verordnung anzuwenden, soweit nicht

1. das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149), in der jeweils geltenden Fassung oder
2. anzuwendende Vorschriften der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung

inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelungen enthalten.

§ 2

Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 für den Schienenpersonennahverkehr und für den Schienenpersonenverkehr zu historischen oder touristischen Zwecken

(1) Auf die Beförderungen im Schienenpersonennahverkehr sind Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe a, Artikel 29 und Artikel 30 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 nicht anzuwenden. Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2021/782 gilt mit der Maßgabe, dass bei den Reiseinformationen eine Information über Anschlussverbindungen nicht erforderlich ist.

(2) Auf die Beförderungen im Schienenpersonenverkehr, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden, sind nur die Artikel 13 und 14 der Verordnung (EU) 2021/782 anzuwenden.

Abschnitt 2

Beförderung von Personen und ihrem Gepäck

§ 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.

§ 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, wenn
 - a) der Großkunde,
 - aa) sich verpflichtet, für alle seine Mitarbeiter oder für eine bestimmte Zahl seiner Mitarbeiter 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 Mitarbeiter 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 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.

§ 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 hat 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.

§ 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 zurückgelegte 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 keine Möglichkeit bestanden hat, online einen Fahrausweis zu kaufen.

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

§ 7.

Entwertung von Fahrausweisen durch die Reisenden

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

§ 8

Betreten des Bahnsteigs

Der Tarif kann bestimmen, dass Bahnsteige nur mit einem gültigen Fahrausweis oder nur mit einer gültigen Bahnsteigkarte betreten werden dürfen.

§ 9

Nachzahlung oder Erstattung bei falscher Höhe des Beförderungsentgelts

(1) Ist das Beförderungsentgelt eines Fahrausweises falsch erhoben worden, so muss die Differenz zum richtigen Beförderungsentgelt

1. vom Reisenden nachgezahlt werden, wenn das Beförderungsentgelt zu niedrig gewesen ist, oder
2. vom Eisenbahnverkehrsunternehmen erstattet werden, wenn das Beförderungsentgelt zu hoch gewesen ist.

(2) Der Anspruch auf Nachzahlung oder Erstattung erlischt, wenn er nicht innerhalb eines Jahres nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht wird.

§ 10

Erstattung des Beförderungsentgelts bei Nichtnutzung des Fahrausweises

(1) Hat ein Reisender den Fahrausweis nicht zur Fahrt benutzt, so kann er das Beförderungsentgelt zurückverlangen. Ist der Fahrausweis nur auf einer Teilstrecke benutzt worden, so wird der Unterschied zwischen dem gezahlten Beförderungsentgelt und dem gewöhnlichen Beförderungsentgelt für die zurückgelegte Strecke erstattet.

(2) Der Tarif bestimmt, bei welchen ermäßigten Fahrausweisen das Beförderungsentgelt erstattet wird.

(3) Von dem zu erstattenden Betrag wird das tarifmäßige Entgelt für die Bearbeitung des Erstattungsantrags abgezogen. Der Tarif bestimmt auch, in welchen Fällen der Abzug unterbleibt.

(4) Das Beförderungsentgelt für verlorene Fahrausweise wird nicht erstattet.

(5) Der Tarif kann von den vorstehenden Bestimmungen Abweichungen vorsehen, die jedoch für die Reisenden nicht ungünstiger sein dürfen.

(6) Alle Ansprüche auf Erstattung des Beförderungsentgelts nach dieser Vorschrift erlöschen, wenn sie nicht binnen sechs Monaten nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises bei der Eisenbahn geltend gemacht werden.

§ 11

Informationen über Fahrgastrechte bei Fahrt im Schienenpersonennahverkehr

(1) Beim Verkauf eines Fahrausweises für eine Zugfahrt, die ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt wird, müssen das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie ein Fahrkartenverkäufer, der Fahrausweise ausstellt den Reisenden über seine aus dieser Verordnung sowie der Verordnung (EU) 2021/782 ergebenden Rechte und Pflichten informieren. Hierbei kann der Informationspflichtige eine Zusammenfassung verwenden.

(2) Die Information kann durch Aushang oder Auslage an geeigneter Stelle oder den Einsatz eines rechnergestützten Informations- und Buchungssystems erfolgen.

§ 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.

(2) Macht ein Reisender von seinem Recht nach Absatz 1 Gebrauch, so kann er von demjenigen, mit dem er den ursprünglichen Beförderungsvertrag geschlossen hat, Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, für eine Beförderung nach Absatz 1 Nummer 2 jedoch nur die erforderlichen Aufwendungen bis zu einem Höchstbetrag von 120 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 Beförderung mit einem bestimmten anderen Zug ausgeschlossen 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.

§ 13

Ausschluss des Aufwendungsersatzes bei Verspätungen im Schienenpersonennahverkehr

(1) Dem Reisenden steht der Anspruch auf Aufwendungsersatz nach § 12 Absatz 2 nicht zu, wenn der Zug, den er gewählt hat, wegen einer der folgenden Ursachen ausfällt oder unpünktlich ist:

1. außergewöhnliche Umstände,
 - a) die außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegen, insbesondere extreme Witterungsbedingungen, große Naturkatastrophen oder schwere Krisen im Bereich der öffentlichen Gesundheit, und
 - b) die das Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte,
2. das eigene Verschulden des Reisenden oder
3. Verhalten eines Dritten, das das Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte.

(2) Als Verhalten eines Dritten gilt insbesondere:

1. Betreten der Gleise,
2. Kabeldiebstahl,
3. Notfälle im Zug,
4. Strafverfolgungsmaßnahmen,
5. Sabotage oder
6. Terrorismus.

Nicht als Verhalten eines Dritten gilt

1. ein Streik des Personals des Eisenbahnverkehrsunternehmens,

2. Handlungen oder Unterlassungen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur nutzt und
3. Handlungen oder Unterlassungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(3) Liegt eine der in Absatz 1 Nummer 1 oder Nummer 3 als Ursache außergewöhnliche Umstände oder ein Verhalten Dritter vor, so kann sich derjenige, mit dem der Reisende den Beförderungsvertrag geschlossen hat, hierauf nur berufen,

1. wenn der Reisende über die Ursache rechtzeitig unterrichtet worden ist oder
2. wenn die Ursache offensichtlich gewesen ist.

A b s c h n i t t 3

A u f b e w a h r u n g v o n R e i s e - u n d H a n d g e p ä c k

§ 14

Allgemeines

(1) Die Bedingungen für die Aufbewahrung regelt der Tarif. Die Entgelte sowie die Öffnungszeiten der Aufbewahrungsstellen sind durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Wer das Gepäck zur Aufbewahrung übergibt, erhält einen Hinterlegungsschein.

(3) Gepäck, das nicht oder nur mangelhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Wird es gleichwohl angenommen, so kann die Eisenbahn den Mangel auf dem Hinterlegungsschein vermerken. Nimmt der Hinterleger den Schein mit dem Vermerk an, so erkennt er den mangelhaften Zustand an.

§ 15

Abholung des Gepäcks, Verkauf von nicht abgeholtem Gepäck

(1) Die hinterlegten Gegenstände können jederzeit innerhalb der für die Annahme und Auslieferung von Gepäck bestimmten Zeiten gegen Rückgabe des Hinterlegungsscheins und Entrichtung des Entgelts für die Aufbewahrung zurückgefordert werden.

(2) Wird das hinterlegte Gepäck nicht binnen der im Tarif festgesetzten Aufbewahrungsfrist abgeholt, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Gepäck drei Monate nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist ohne Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Sie ist hierzu schon früher berechtigt, wenn der Wert des Gepäcks durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert oder in keinem Verhältnis zu den Lagerkosten stehen würde.

(3) Die Eisenbahn hat dem Reisenden den Verkaufserlös nach Abzug der noch nicht bezahlten Kosten zur Verfügung zu stellen. Reicht der Erlös zur Deckung dieser Beträge nicht aus, so ist der Reisende zur Nachzahlung des ungedeckten Betrags verpflichtet.

(4) Die Eisenbahn hat den Reisenden, wenn sich sein Aufenthalt ermitteln lässt, vom bevorstehenden Verkauf des Gepäcks zu benachrichtigen.

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 für die Vermietung von Schließfächern.

A b s c h n i t t 4

S c h l u s s v o r s c h r i f t e n

Schlichtungsstelle

(1) Zur Beilegung von Streitigkeiten aus der Beförderung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen kann der Reisende eine geeignete Verbraucherschlichtungsstelle anrufen.

(2) Soweit für die Beilegung von Streitigkeiten nach Absatz 1 keine Verbraucherschlichtungsstelle nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz anerkannt ist, kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz die Aufgabe der Schlichtungsstelle durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrats einer Bundesoberbehörde oder Bundesanstalt zuweisen und deren Verfahren sowie die Erhebung von Gebühren und Auslagen regeln. § 31 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes ist auf die Regelung der Gebühren entsprechend anzuwenden. Die Schlichtungsstelle ist Verbraucherschlichtungsstelle nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz und muss die Anforderungen nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz erfüllen.

Artikel 2

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 7. Juni 2023 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 782), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 30. November 2019 (BGBl. I S. 1942) geändert worden ist, außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ab dem 7. Juni 2023 gilt die Neufassung der EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Verordnung (EU) 2021/782) anstelle der gleichnamigen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Die Verordnung (EU) 2021/782 gilt zwar, wie die Vorgängerverordnung (EG) Nr. 1371/2007, in allen EU-Mitgliedstaaten unmittelbar, jedoch sind im deutschen Eisenbahnrecht Anpassungen erforderlich. Diese beziehen sich auf drei Aspekte:

- Aufhebung von Bestimmungen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zulässig waren, aber der Verordnung (EU) 2021/782 entgegenstehen,
- Nutzen von Regelungsoptionen, die die Verordnung (EU) 2021/782 den Mitgliedstaaten einräumt und
- redaktionelle Korrekturen, insbesondere die Ersetzung der Bezeichnung „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007“ durch die Bezeichnung „Verordnung (EU) 2021/782“ und Anpassungen an Nummern von Artikeln.

Für den Bereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erfolgten die notwendigen Änderungen durch das Gesetz zur Anpassung von Vorschriften im Eisenbahnbereich an die Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (**BGBI. I xxxx**). Die vorliegende Verordnung enthält die notwendigen Anpassungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Vorgesehen ist ein Neuerlass der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der die geltende Fassung aufhebt. Dies schafft für die betroffenen Unternehmen und die Bürgerinnen und Bürger größere Klarheit. Der Neuerlass wird zudem genutzt, um die Begrifflichkeiten innerhalb der EVO zu vereinheitlichen und verschiedene Bestimmungen zu präzisieren.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung übernimmt grundsätzlich Struktur und Inhalte der geltenden Fassung. Hervorzuheben sind folgende Änderungen gegenüber der geltenden Eisenbahn-Verkehrsordnung:

- deutlichere Regelung der Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 in einem eigenen Paragraphen (§ 2 des Entwurfs)
- deutlichere Regelung der Fahrgastrechte im öffentlichen Personennahverkehr (§ 9 des Entwurfs)
- teilweise Wegfall der Bestimmung zu Schlichtungsstellen (§ 11 der geltenden EVO)

Hinsichtlich der Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 bleibt es nach § 2 Absatz 1 des Entwurfs dabei, dass die Verordnung – wie bisher – grundsätzlich auch im Schienenpersonennahverkehr gilt. Von der Option, die Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 auf einen Kernbereich zu beschränken (vgl. Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe a und Absatz 8 der

Verordnung (EU) 2021/782), soll im Interesse der Fahrgäste weiterhin kein Gebrauch gemacht werden.

In die Bestimmung über die zusätzlichen Fahrgastrechte im Schienenpersonennahverkehr (§ 9 des Entwurfs) wird Artikel 19 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2021/782 sinngemäß integriert, der die Eisenbahnunternehmen von Entschädigungsleistungen befreit, wenn ihnen der Grund für die Verspätung nicht zuzurechnen ist. Im Rahmen des § 9 verbessert die Übernahme die Rechte der Fahrgäste, weil die relevanten Fälle präziser beschrieben werden. Weitere Schutzvorschriften zugunsten der Fahrgäste, wie die vorherige Information (§ 9 Absatz 4 Unterabsatz 2 des Entwurfs), bleiben erhalten.

Die Sondervorschrift zu Schlichtungsstellen (§ 11 der geltenden EVO) erscheint seit Einführung des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes (VSBG) nicht mehr erforderlich. Für die Schlichtung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbeförderungen bestehen inzwischen eine Reihe von Schlichtungsstellen. Nur für den theoretischen Fall, dass keine Schlichtungsstelle für Streitigkeiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbeförderungen vorhanden ist, soll dem Ordnungsgeber weiterhin die Möglichkeit erhalten bleiben, die Aufgabe der Schlichtungsstelle einer Bundesoberbehörde oder Bundesanstalt zuzuweisen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Die Verordnung beruht auf der schon bisher geltenden Rechtsgrundlage des § 26 Absatz 1 Nummer 1a und 1b in Verbindung mit Absatz 3 AEG. Die Rechtsgrundlage wurde durch das o. g. Änderungsgesetz leicht modifiziert, um mehr Rechtssicherheit zu schaffen. Nach der Rechtsgrundlage ist die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

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

Die Verordnung ist mit Völkerrecht, insbesondere dem COTIF, sowie dem Recht der Europäischen Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2021/782, vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Da die Verordnung lediglich der Anpassung des deutschen Rechts an die auf EU-Ebene erlassene Verordnung (EU) 2021/782 dient, sind wesentliche Auswirkungen in Bezug auf Rechts- und Verwaltungsvereinfachung, Nachhaltigkeit, Haushaltsausgaben und Erfüllungsaufwand nicht zu erwarten.

VII. Befristung

Eine Befristung der Verordnung wäre nicht sachgerecht, weil sie Detailregelungen für die Beförderung von Personen trifft, die dauerhaft gelten sollten.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Eisenbahn-Verkehrsordnung)

Artikel 1 enthält eine vollständige Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Alternative wäre eine Änderungsverordnung mit einer sehr großen Zahl an Änderungsbefehlen gewesen. Im Vergleich dazu schafft ein vollständiger Neuerlass größere Rechtssicherheit.

Zu Abschnitt 1 (Allgemeines)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

§ 1 entspricht § 1 Absatz 1 der geltenden EVO. Danach tritt die EVO hinter vorrangig zu beachtendes Recht zurück. Dies gilt zum einen hinsichtlich des COTIF (Nummer 1) und zum anderen hinsichtlich der Verordnung (EU) 2021/782 (Nummer 2). Die Verordnung (EU) 2021/782 gilt kraft Artikel 288 Absatz 2 AEUV unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Der Begriff „anzuwendende Vorschriften“ verweist auf die in § 2 festgelegten Ausnahmen von der generellen Anwendung.

Zu § 2 (Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 für den Schienenpersonennahverkehr und für den Schienenpersonenverkehr zu historischen oder touristischen Zwecken)

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt die Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 im Schienenpersonennahverkehr. Er entspricht inhaltlich weitestgehend dem geltenden § 1 Absatz 2, d. h. die Verordnung (EU) 2021/782 gilt grundsätzlich auch im Regional- und Nahverkehr. Ausgenommen sind weiterhin lediglich folgende Bestimmungen:

- Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe a (Bereitstellung von Getränken im Fall von Verspätungen),
- Artikel 29 (Dienstqualitätsnormen),
- Artikel 30 Absatz 1 Satz 1 (Information der Reisenden über ihre Fahrgastrechte).

Eine Ausnahme von der Bestimmung, die dem geltenden Artikel 27 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 entspricht, ist nach der Verordnung (EU) 2021/782 nicht mehr zulässig.

Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2021/782 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass eine Information über Anschlussverbindungen nicht erforderlich ist. Dies entspricht der geltenden Rechtslage. Sie soll angesichts der Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten im Nahverkehr eine Überflutung der Fahrgäste mit Informationen vermeiden.

Zu Absatz 2

Absatz 2 nimmt sog. Museumsbahnen von der Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 aus und macht damit von der Option Gebrauch, die Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2021/782 bietet. Schon bisher sieht § 1 Absatz 3 der geltenden EVO eine solche Ausnahme vor. Die Ausnahme erstreckt sich nunmehr auch auf den Fernverkehr mit Museumsbahnen.

Zu Abschnitt 2 (Beförderung von Personen und ihrem Gepäck)

Zu § 3 (Abweichungen in den Beförderungsbedingungen)

Die Vorschrift entspricht mit einer kleinen sprachlichen und redaktionellen Anpassung dem geltenden § 2 EVO.

Zu § 4 (Sonderabmachungen)

Die Vorschrift entspricht mit einer sprachlichen und redaktionellen Anpassung dem geltenden § 3 EVO.

Zu § 5 (Ausschluss von der Beförderung)

Die Vorschrift entspricht mit einer sprachlichen und redaktionellen Anpassung dem geltenden § 4 EVO.

Zu § 6 (Erhöhtes Beförderungsentgelt)

Die Vorschrift entspricht weitgehend dem geltenden § 5 EVO.

Aufgrund der Tatsache, dass Fahrausweise flächendeckend online angeboten werden, wurde Absatz 4 Nummer 3 um die Möglichkeit des Online-Erwerbs ergänzt. Eine Möglichkeit des Online-Erwerbs besteht u.a. dann nicht, wenn dem Reisenden, trotz des Vorhandenseins eines einsatzbereiten, funktionstüchtigen mobilen Endgerätes, der Erwerb eines Fahrausweises, vor dem Hintergrund einer nicht ausreichenden Netzabdeckung, nicht möglich ist.

Zusätzlich weist Absatz 5 auf das nach der Verordnung (EU) 2021/782 in bestimmten Fällen bestehende Recht von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität hin, einen Fahrausweis im Zug zu erwerben. Soweit dieses Recht besteht, liegt kein Fall von Absatz 1 vor.

Zu § 7 (Entwertung von Fahrausweisen durch die Reisenden)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem geltenden § 6 Absatz 1 EVO.

Zu § 8 (Betreten des Bahnsteigs)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem geltenden § 6 Absatz 2 EVO. Es wurde lediglich eine sprachliche Anpassung vorgenommen.

Zu § 9 (Nachzahlung oder Erstattung bei falscher Höhe des Beförderungsentgelts)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem geltenden § 6 Absatz 3 EVO. Es wurde eine sprachliche und redaktionelle Anpassung vorgenommen.

Zu § 10 (Erstattung des Beförderungsentgelts bei Nichtnutzung des Fahrausweises)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem geltenden § 9 EVO. Es wurde eine sprachliche Anpassung vorgenommen.

Zu § 11 (Informationen über Fahrgastrechte bei Fahrt im Schienenpersonennahverkehr)

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem geltenden § 7 Absatz 1 EVO. Die Bezugnahme auf Artikel 9 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2021/782 in § 8 Absatz 2 stellt sicher, dass die

Reiseinformationen auch im Nahverkehr barrierefrei erfolgen. Die Regelung des geltenden § 7 Absatz 2 EVO bezüglich der Reiseinformationen findet sich in § 2 Absatz 1 wieder.

Zu § 12 (Zusätzliche Rechte bei Verspätung im Schienenpersonennahverkehr)

Die Vorschrift entspricht grundsätzlich dem geltenden § 8 Absatz 1 bis 2a EVO, wurde aber in Teilen deutlicher formuliert und aus Gründen der Übersichtlichkeit neu strukturiert.

Zu Absatz 1

Die Vorschrift definiert wie bisher die Rechte, die Reisenden bei Verspätung oder Ausfall eines Zuges zusätzlich zu denen nach der Verordnung (EU) 2021/782 zustehen, sofern ihr Fahrausweis ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr gilt. Nicht erforderlich ist, dass der Fahrausweis ausschließlich im öffentlichen *Schiennen*personennahverkehr gilt. Die Vorschrift gilt daher auch für Fahrausweise, die von Verkehrsverbänden ausgegeben werden.

Zu Nummer 1

Nummer 1 erlaubt die Weiterfahrt mit einem anderen Zug über Artikel 18 der Verordnung (EU) 2021/782 hinaus bereits dann, wenn die voraussichtliche Verspätung bei Benutzung des ursprünglich gewählten Zuges mehr als 20 Minuten betragen würde. Diese für die Fahrgäste günstigere Regelung ist nach Artikel 18 Absatz 3 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) 2021/782 zulässig.

Fahrgäste, die von diesem Recht Gebrauch machen, müssen ggf. für die Fahrt mit dem anderen Zug 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.

Zu Nummer 2

Nummer 2 berechtigt den Reisenden, in zwei besonderen Situationen für die Fahrt zum Zielort ein anderes Verkehrsmittel, z. B. auch ein Taxi, zu verwenden:

Zu Buchstabe a

wenn die planmäßige Ankunftszeit zwischen 0 und 5 Uhr liegt und die Verspätung bei Benutzung des ursprünglich gewählten Zuges voraussichtlich mehr als 60 Minuten betragen würde; Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 würde in solchen Fällen nur die Weiterfahrt mit einem Zug desselben Betreibers erlauben. Gerade zur Nachtzeit ist es für die Fahrgäste aber besonders wichtig, sicher und zuverlässig an ihr gewähltes Ziel zu gelangen. Daher sollen die Fahrgäste das Recht haben, auch ein anderes Verkehrsmittel zu wählen.

Zu Buchstabe b

wenn die Fahrgäste den Zielort nicht mehr bis um 24 Uhr erreichen kann, weil es sich bei der von ihnen ursprünglich gewählten, ausgefallenen Verbindung um die letzte Verbindung des Tages handelt: In diesem Fall steht keine Möglichkeit zur Weiterfahrt mit einem Zug innerhalb eines zumutbaren Zeitraums zur Verfügung. Daher sollen die Fahrgäste auch andere Verkehrsmittel nutzen können.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift entspricht grundsätzlich dem geltenden § 8 Absatz 2 EVO. Der zu erstattende Höchstbetrag für die Nutzung eines anderen Verkehrsmittels wurde von 80 Euro auf 120 Euro angehoben, um der Inflation Rechnung zu tragen.

Zu Absatz 3

Nummer 1 und Nummer 2 übernehmen den geltenden § 8 Absatz 1 Nummer 1 Satz 2 EVO und verdeutlichen, dass das Recht zur Benutzung eines anderen Zuges keine Auswirkungen auf die Beförderungsbedingungen hat, die für den anderen Zug gelten. Nummer 3 der Vorschrift entspricht dem geltenden § 8 Absatz 2a EVO. Sowohl der geltende § 8 Absatz 1 Nummer 1 Satz 2 EVO als auch § 8 Absatz 2a beinhalten Gründe, wegen derer die Weiterfahrt mit einem anderen Zug nach § 8 Absatz 1 Nummer 1 EVO durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschlossen werden kann. Die Ausschlussgründe wurden der Übersicht halber nun in Absatz 3 zusammengefasst.

Zu § 13 (Ausschluss des Aufwendungsersatzes bei Verspätungen im Schienenpersonennahverkehr)

Die Vorschrift entspricht grundsätzlich dem geltenden § 8 Absatz 3 EVO, wurde aber in Teilen deutlicher formuliert und aus Gründen der Übersichtlichkeit neu strukturiert. Es wurde sinngemäß Artikel 19 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2021/782 übernommen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 Nr. 1 bis 3 benennen die Umstände, bei deren Vorliegen der Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen nach § 12 Absatz 2 ausnahmsweise ausgeschlossen ist. Eine vergleichbare Regelung, die Artikel 32 Absatz 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV entspricht, enthält der geltende § 8 Absatz 3 EVO. Der vorgeschlagene § 13 übernimmt dagegen weitestgehend Artikel 19 Absatz 10 Unterabsatz 1 Buchstabe a bis c der Verordnung (EU) 2021/782. Im Vergleich zu Artikel 32 Absatz 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV umschreibt dieser die Ausnahmefälle präziser und ist somit für die Fahrgäste günstiger.

Gemeinsam ist allen Fallgruppen von Artikel 19 Absatz 10 Unterabsatz 1 Buchstabe a bis c der Verordnung (EU) 2021/782 und dem beabsichtigten § 13, dass dem Eisenbahnunternehmen die Ursache für die Verspätung oder den Ausfall des Zuges nicht zuzurechnen ist. In diesen Fällen erscheint es gerechtfertigt, keinen Ersatz von Aufwendungen vorzusehen.

§ 13 betrifft nur den Ersatz von Aufwendungen nach § 12 Absatz 2. Die Rechte, die sich aus der Verordnung (EU) 2021/782 ergeben, bleiben davon unberührt. Das gilt insbesondere für den Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für die Nutzung anderer Verkehrsmittel, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht rechtzeitig die Optionen für eine Weiterfahrt mitteilt (Artikel 18 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EU) 2021/782).

Zu Absatz 2

Absatz 2 Unterabsatz 1 Nummer 1 bis 6 zählt exemplarisch die Umstände auf, die als störendes Verhalten von Dritten zu werten sind. Die Vorschrift entspricht inhaltlich Artikel 19 Absatz 10 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2021/782. Absatz 2 Unterabsatz 2 Nummer 1 bis 3 bestimmt, welches Verhalten nicht als Verhalten eines Dritten im Sinne von Absatz 4 Nummer 3 anzusehen ist. Inhaltlich entspricht die Vorschrift dem Artikel 19 Absatz 10 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) 2021/782.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 muss der Reisende wie schon bisher zudem vorab informiert werden, wenn sich das Eisenbahnunternehmen darauf berufen möchte, dass Umstände außerhalb des

Eisenbahnverkehrs bzw. ein Verhalten Dritter zu dem Ausfall oder der Verspätung des Zuges geführt haben.

Zu Abschnitt 3 (Aufbewahrung von Reise- und Handgepäck)

Die §§ 14 bis 16 entsprechen inhaltlich dem geltenden § 10. Es wurden lediglich strukturelle Änderungen vorgenommen die zu einer besseren Übersichtlichkeit und einem besseren Verständnis beitragen sollen.

Zu § 14 (Allgemeines)

Absatz 1 Satz 1 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 2. Absatz 1 Satz 2 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 4. Absatz 2 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 3. Absatz 3 entspricht dem § 11 Absatz 4.

Zu § 15 (Abholung des Gepäcks, Verkauf von nicht abgeholtem Gepäck)

Absatz 1 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 6. Absatz 2, 3 und 4 entsprechen dem geltenden § 11 Absatz 7.

Zu § 16 (Haftung)

Absatz 1 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 1. Absatz 2 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 5. Absatz 3 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 1 Satz 3. Absatz 4 entspricht dem geltenden § 11 Absatz 2.

Zu Abschnitt 4 (Schlussvorschriften)

Zu § 17 (Schlichtungsstelle)

Für die Schlichtung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbeförderungen bestehen inzwischen eine Reihe von Schlichtungsstellen, sodass Absatz 2 und 3 nicht mehr erforderlich sind. Nur für den theoretischen Fall, dass keine Schlichtungsstelle für Streitigkeiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbeförderungen vorhanden ist, soll dem Verordnungsgeber weiterhin die Möglichkeit erhalten bleiben, die Aufgabe der Schlichtungsstelle einer Bundesoberbehörde oder Bundesanstalt zuzuweisen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Die Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung soll zeitgleich mit der Geltung der Verordnung (EU) 2021/782 am 7. Juni 2023 in Kraft treten. Sie löst die geltende Eisenbahn-Verkehrsordnung ab.