



Deutsche Bahn AG • Potsdamer Platz 2 • 10785 Berlin • Germany

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat E23

Per E-Mail:
Ref-E23@bmvi.bund.de

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz /
10785 Berlin
Germany
www.deutschebahn.com

06.07.2018

**Verbändeanhörung zum Entwurf einer Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-
Verkehrsordnung; Ihre Email vom 14. Juni 2018**

sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für den Entwurf zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsverordnung (EVO) und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gerne übersende ich Ihnen nachstehend die Perspektive der DB zu dem Thema.

Grundsätzlich begrüßen wir das Ziel des Ministeriums, möglichen Anwendungsproblemen der Vorschriften aus der EVO im Hinblick auf Überschneidungen mit dem Europarecht zu begegnen sowie die EVO insgesamt zu straffen. Kontraproduktiv wäre aus unserer Sicht hingegen, wenn im Zuge der Bereinigung der EVO noch vom Sektor benötigte Vorschriften gestrichen und damit erhebliche Rechtsunsicherheiten sowie Wettbewerbsnachteile gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern verbunden wären. Letzteres droht unseres Erachtens vor allem durch zwei „systemische“ Ansätze des Entwurfs, auf die wir zunächst grundsätzlich eingehen möchten (dazu unter I.), bevor wir in die Detailkommentierung des Entwurfs eintreten (dazu unter II). Abschließend möchten wir einen aus unserer Sicht ergänzungsbedürftigen Punkt in Bezug auf die Informationspflichten der EVU im Nahverkehr nach § 14 Abs. 2 EVO (alt) aufgreifen (dazu unter III).

1. Drohende Rechtsunsicherheiten und Wettbewerbsnachteile durch Regelungsverlagerung in Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Gefahr drohender erheblicher Rechtsunsicherheiten zu Lasten der Eisenbahnen sehen wir immer dann, wenn – wie leider an zahlreichen Stellen geschehen – Streichungen mit dem Argument vorgenommen werden, die Regelungen könnten künftig statt im Gesetz in den Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen abgebildet werden. Denn die Folge wäre nicht nur, dass

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht:
Berlin Charlottenburg
HRB: 50 000
UStIdNr.: DE 811569869

Vorstand:
Dr. Richard Lutz,
Vorsitzender

Alexander Doll
Berthold Huber
Prof. Dr. Sabina Jeschke
Ronald Pofalla
Martin Seier

Unser Anspruch:

Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Voneller



2/11

entgegen dem Geist des Verordnungsentwurfs zusätzlicher bürokratischer Aufwand in Form von kosten- und zeitintensiven Genehmigungsverfahren auf die Eisenbahnen zukäme. Noch wichtiger ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen um Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) im Sinne des § 305 Abs. 1 BGB handelt, welche - anders als gesetzliche Regelungen - der vollen Inhaltskontrolle nach § 305 ff. BGB unterfallen. Die dortigen Vorgaben setzen den Eisenbahnverkehrsunternehmen deutlich enge Schranken für eine vertragliche Umsetzung. Dies belastet den Sektor mit erheblichen, aus unserer Sicht vermeidbaren Rechtsunsicherheiten durch jahrelange, kostenintensive Gerichtsverfahren mit ungewissem Ausgang, die alleine zum Zwecke der Sicherung des bisher gesetzlich bestehenden status quo zu führen wären. Auch würde dies den Eisenbahnsektor in wettbewerblicher Hinsicht unmittelbar insoweit schwächen, als andere Verkehrsträger (z.B. Busse) weiter von fortbestehenden, inhaltsgleichen gesetzlichen Regelungen (z.B. im Rahmen der BefBed-VO) profitieren und mit dieser Unsicherheit und diesen Kosten nicht belastet wären.

Gleiches droht unseres Erachtens an jenen zahlreichen Stellen, wo der Verordnungsentwurf die Streichung von Vorschriften der EVO mit Verweis auf inhaltsgleiche europarechtliche Regelungen begründet, die dann ihrerseits aber lediglich eine Erlaubnis an die Eisenbahnen aussprechen, bestimmte Regelungen in ihre Beförderungsbedingungen aufzunehmen (z.B. Art. 9 Abs. 1 CIV im Anhang 1 zur VO (EG) 1371/2007 „Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können vorsehen, ...“). Denn damit enthält sich das Europarecht ausdrücklich einer unmittelbaren gesetzlichen Regelung dieses Sachverhaltes (anders aber bisher national durch die EVO) und gestattet den Eisenbahnen lediglich die Aufstellung entsprechender AGB, die dann ihrerseits aber wieder voll kontrollfähig nach den gesetzlichen Regelungen der Nationalstaaten sind. Diese Auslegung bestätigen die von der OTIF veröffentlichten konsolidierten erläuternden Bemerkungen zur ER CIV mit Stand 30.09.2015. Dort heißt es beispielsweise zu Art. 9:

„§ 1 ... verweist allerdings ... für den Fall, dass ein Reisender bei der Prüfung keinen gültigen Fahrausweis vorzeigt, auf Allgemeine Beförderungsbedingungen. Somit werden die erforderliche Flexibilität und Vertragsgestaltungsfreiheit gewährleistet. Dem Bedürfnis einer größeren Flexibilität stand ... das von einigen Mitgliedstaaten betonte Interesse entgegen klarzustellen, dass der Zuschlag nur auf gesetzlicher Grundlage erhoben ... werden kann. Das Gleiche gilt für den Ausschluss von der Beförderung. Eine gesetzliche Ermächtigung, dies in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen zu regeln, hielt der Revisionsausschuss insoweit für ausreichend.“

Unter diesen sowie den unter II. und III. ausgeführten weiteren Gesichtspunkten sprechen wir uns nachdrücklich für die Beibehaltung der §§ 7, 8 Abs. 1-3, § 9 Abs. 2, 3 lit. a, b, c, d, Abs. 4, 10, 12, 13, 16, 18 Abs. 2, 19, 36 und Ergänzung der §§ 1, 5, 7 und 12 EVO aus.

II. Bewertung der Änderungsvorschläge im Detail

Gerne möchten wir nunmehr im Detail zu den Änderungsvorschlägen Stellung nehmen.

1. DB Bewertung zu Artikel 1 des Verordnungsentwurfs

Zu Nummer 3 lit. c (§ 5 (alt) EVO § 2 (neu) EVO):

Unser Vorschlag: Einfügung eines geänderten Satzes 3.

Erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte gewähren insbesondere Zeitfahrkarten im Sinne von Artikel 3 Nr. 13 der Verordnung (EG) 1371/2007 sowie Fahrausweise zur einfachen Fahrt bzw.



zur Hin- und Rückfahrt mit einer Ersparnis gegenüber dem Normalpreis von mindestens 50 Prozent."

Begründung:

Nicht die Bezeichnung als „erheblich ermäßigt“ ist bisher gesetzlich geschuldet, sondern die Regelung der Abweichung von § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO in den Beförderungsbedingungen (vgl. § 5 Satz 2 EVO). Die zusätzliche Bezeichnung als „erheblich ermäßigt“ im Tarif ist eine zusätzliche bürokratische Anforderung.

Eine abschließende Definition - so der aktuelle Entwurf - durch die Referenz auf einen „Normalpreis“ mit einem festen Ermäßigungssatz ist in der Praxis zu eng und aufgrund der wirtschaftlichen Ausgestaltungsfreiheit der Eisenbahnen in Bezug auf die Fortentwicklung ihrer Tarifangebote nicht zweckmäßig. Es ist keinesfalls sicher, dass jede Eisenbahn überhaupt einen solchen Normalprestarif vorhält; sie wäre es aber künftig zu tun geübt, wollte sie weiterhin von der Ausnahmemöglichkeit profitieren. Insofern lautet es sich an, durch die Ergänzung des Wortes „insbesondere“ den „Normalpreis“ als Referenz, nicht aber als alleinigen Bezugspunkt einzuführen.

Es sollte zudem ausdrücklich klargestellt werden, dass Zeitfahrkarten grundsätzlich von der Regelung umfasst sind, weil sie alleine durch die Möglichkeit der Anzahl nach unbeschränkter Fahrten innerhalb des vorgegebenen zeitlichen Rahmens eine ggü. der Einzelfahrt wirtschaftlich erhebliche Ermäßigung beinhalten. Ob der Reisende diesen wirtschaftlichen Vorteil im Einzelfall tatsächlich vollständig ausschöpft, sollte bei der Bewertung keine Rolle spielen.

Zu Nummer 3 (§ S (alt) EVO § 2 (neu) EVO):

Unser Vorschlag: Einfügung eines neuen Absatzes 2.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann mit Genehmigung der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Verkehrsbehörde in den Tarifen von dieser Verordnung abweichende Beförderungsbedingungen festsetzen:

- a. für einzelne Strecken, Bahnhöfe, Zuggattungen, Züge, Fahrzeuge und Abfertigungsarten, wenn besondere Verhältnisse es erfordern;
- b. der Eigenart des Verkehrsmittels entsprechend, sofern die Tarife Strecken zur Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln einbeziehen.

Begründung:

Diese Regelung wurde gestrichen durch Artikel 3 Nr. 3 des Gesetzes zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) 1371/2007 vom 25. Mai 2009 (BGBl I 2009, 1146 [1147]). Sie sollte unbedingt wieder aufgenommen werden. Denn nur sie bietet die Grundlage für Abweichungen von gesetzlichen Anforderungen in Verbundtarifen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die zutreffenden Ausführungen im EVO-Kommentar von *Finger/Eiermann*, Stand 1998, zu § 5 Anm. 3 c):

„In neuerer Zeit haben die „Abweichungen“ in den Ballungsräumen der Großstädte im Rahmen der sog. „Verbundtarife“ erhebliche Bedeutung erlangt. Als Abweichungen von EVO-Vorschriften sind hier u.a. zu nennen der ausschließliche Verkauf von Fahrscheinen (bei Schienenverkehrsmitteln) aus Fahrscheinautomaten, der Ausschluss von Nachlösungen im Zuge, von Fahrpreiserstattungen für Einzelfahrscheine sowie von Fahrtunterbrechungen. „



4/11

Die Streichung von § 5 Absatz EVO hat den Verbundtarifen also teilweise die Grundlage entzogen. Es ist daher geboten, die vor 2009 bestehende Rechtsgrundlage wieder herzustellen.

Zu Nummer 4 (§ 3 EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung und Ergänzung des § 12 (alt) E10

§ 12 (alt) EVO bleibt erhalten.

§ 12 Abs. 3 EVO sollte wie folgt geändert werden:

Der erhöhte Fahrpreis ermäßigt sich im Falle des Absatzes 1 Buchstabe b auf 10 EUR, wenn der Reisende innerhalb von einer Woche ab dem Feststellungstag bei einem Fahrkartenschalter der befördernden Eisenbahn in einem Bahnhof oder einer anderen von der befördernden Eisenbahn festgelegten Stelle nachweist, dass er im Zeitpunkt der Feststellung Inhaber eines gültigen, auf seinen Namen lautenden Fahrausweises war.

§ 12 Abs. 4 sollte wie folgt geändert werden:

Wer sich der Verpflichtung nach § 9 Abs. 3 Buchstabe c entzieht, hat 10 Euro zu zahlen.

Begründung:

Der § 12 (alt) EVO regelt in seiner aktuellen Fassung den erhöhten Fahrpreis in weitgehend rechtssicherer sowie praxis- und gerichtserprobter Weise. Die - bis auf die Höhe des Betrages - intendierte Auslagerung in Allgemeine Geschäftsbedingungen (siehe 1.) würde voraussichtlich viele Rechtsfragen zu Lasten der Eisenbahnunternehmen entscheiden, u.a. die Frage der Rechtmäßigkeit eines erhöhten Beförderungsentgeltes gegenüber Minderjährigen. Die Sorgeberechtigten könnten sich einer Zahlung per se mit der Schutzbehauptung entziehen; sie würden Schwarzfahrten selbstverständlich niemals ihre Zustimmung erteilen. Des Weiteren wäre AGB-rechtlich der Einwand eröffnet, den Reisenden müsste in jedem Einzelfall der Nachweis gestattet werden, dass in ihrem konkreten Fall kein oder ein geringerer Schaden als die 60 EUR bzw. das doppelte des normalen Fahrpreises entstanden sei (vgl. § 309 Nr. 5 b) BGB). Durch die gesetzliche Regelung der Höhe des EBE wäre lediglich eine Überprüfung nach § 309 Nr. 5 a) BGB gesperrt. Damit wäre einer unkomplizierten, an Standardprozessen für das „Massengeschäft“ orientierten Regulierung der Boden entzogen. Diese ganz erheblichen Mehrkosten müssten letztlich wieder in den Fahrpreis einkalkuliert werden und würden die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern negativ beeinträchtigen. Dies ist auch und gerade für die EVU im Bereich der Nachverkehrsausschreibungen anzunehmen, wo ein effektiver EBE-Betrieb als Leistungsbestandteil regelmäßig gefordert wird. Damit verbundene erhebliche Mehrkosten würden negativ auf die Kalkulation aller EVU durchschlagen und das Angebot zu Lasten der Aufgabenträger verteuern.

Darüber hinaus sollte präzisiert werden, wo der Nachweis erbracht werden kann. Hier bietet sich der Fahrkartenschalter der befördernden Eisenbahn oder eine vergleichbare bearbeitende Stelle an.

In Bezug auf die „Graufahrer“-Problematik ist durch eine entsprechende Ergänzung sicherzustellen, dass die missbrauchsanfällige nachträgliche Vorlage übertragbarer bzw. unpersönlicher Fahrkarten ausgeschlossen wird, wie dies auch bereits aus denselben Gründen § 9 Absatz 3 VO-ABB / BefBedV für die dortigen Verkehrsträger vorsieht. Gründe für eine weiterhin unterschiedliche Regelung zu Lasten des Eisenbahnverkehrs sind nicht ersichtl.

Schließlich sollte der Zuschlag analog zur bereits erfolgten Anhebung beim EBE-Betrag auf 10 Euro angepasst werden, um der allgemeinen Kostensteigerung in den letzten Jahrzehnten auch dort angemessen Rechnung zu tragen. Gleiches sollte aus den vorgenannten Gründen für den in § 12 Abs. 4 genannten Betrag erfolgen.



5/11

Nur rein vorsorlich möchten wir im Rahmen des Entwurfs noch auf folgendes hinweisen:
Die aktuell geplante Formulierung in § 3 Abs. 1 Nr. 1 (neu) EVO könnte zu der irigen Annahme verleiten, dass ein EBE nur noch dann anfallen würde, wenn der Fahrpreis auch einen Zuschlag enthält.

Im Falle der Regelung der Sachverhalte in § 3 Abs. 1 Nr. 2 (neu) EVO muss entsprechend des Art. 9 Abs. 1 CIV der Zuschlag und nicht der erhöhte Fahrpreis der Bezugspunkt sein. Zudem sollte die Zahlungsfrist nicht noch länger zu Lasten des Beitreibungsrisikos der Eisenbahnunternehmen prolongiert werden. Denn Auslöser ist und bleibt ein schwerwiegendes Versäumnis auf Seiten des Reisenden und nicht der Eisenbahn. In diesem Zusammenhang zusätzlich auf mögliche urlaubsbedingte Abwesenheiten Rücksicht zu nehmen (so die Entwurfsbegründung), erscheint im Rahmen der Interessenabwägung nicht ausgewogen, wenn man bedenkt, dass die nachträgliche Vorlagemöglichkeit ohnehin eine Begünstigung des Reisenden darstellt, welche mit erheblich prozessualen Vorhalteaufwand seitens der Eisenbahnen verbunden ist.

Zu Nummer 5 (§ 7 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 7 (alt) EVO.

Begründung:

Im Ergebnis birgt die Streichung ein großes wirtschaftliches Risiko für den Eisenbahnsektor und führt zu einer erheblichen Zunahme des bürokratischen Aufwandes, die in keinem Verhältnis zur Streichung der gesetzlichen Regelung steht, welche das bisherige etablierte Verfahren unbürokratisch trägt. Dass als Ersatz vom Ordnungsgeber angeführte Tarifgenehmigungsverfahren trägt dem wettbewerbsbezogenen Charakter des § 7 EVO nur ungenügend Rechnung. Anlass ist ausweislich dessen § 7 Abs. 2 EVO ein wettbewerbles Erfordernis und die Eignung zur Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen. Ein Tarifgenehmigungsverfahren würde nicht nur in bürokratischer Hinsicht eine unmittelbare Handlungsbefugnis durch ein vorgeschaltetes und für den Nahverkehr sogar kostenpflichtiges behördliches Genehmigungsverfahren ersetzen, sondern durch die Veröffentlichungspflicht insbesondere der Entgelte in Form eines Tarifs eine dem Wettbewerb entgegenstehende Publizität verschaffen:

Allein bei der DB müssten [REDACTED] Sonderabmachungen mit Großkunden in Spezialtarife überführt werden. Die dahinter stehenden bürokratischen Tarifgenehmigungsprozesse bedeuten zusätzlichen Aufwand und Kosten für die EVUs. Zudem würden die entsprechenden Spezialtarife die unternehmerische Tätigkeit insoweit einschränken, dass diese Sondertarife der Veröffentlichungspflicht im TVA (§ 12 Abs. 6 Satz 1 AEG) unterliegen würden. Letzteres würde den Eisenbahnsektor im (Preis-)Wettbewerb deutlich benachteiligen, weil er verpflichtet wäre, im Wettbewerb z.B. um die Firmenkunden gegenüber anderen Verkehrsträgern sensible Preisinformationen zu veröffentlichen. Dies versetzt die Wettbewerber der Eisenbahnen, aber auch die Vertragspartner der Eisenbahnen in die Lage, ihre Angebote zu Lasten der EVU nachzuverhandeln. Von dieser wettbewerbsfeindlichen Publizität betroffen wären dann beispielsweise auch die [REDACTED]

Zu Nummer 5 (§ 7 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Ergänzung in Absatz 1 und Absatz 1 Nr. 2.

Die Eisenbahn kann ohne Bindung an die Tarife Bedingungen und Entgelte vereinbaren (Sonderabmachungen) (.)



2. Reiseveranstaltern und Fluggesellschaften, Unternehmen, Behörden und vergleichbare Einrichtungen (Großkunden) im Personen- und Reisegepäckverkehr.

Begründung:

Die Erweiterung um die Bedingungsanpassungsoption schafft für die EVU und die dort genannten Unternehmen mehr Flexibilität, zumal auch die Entgeltbedingungen Teil der Beförderungsbedingungen sind und der Entgeltbegriff alleine daher sehr eng gefasst ist. Dies gilt insbesondere im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern, die diesen Einschränkungen per se nicht unterliegen. Unternehmen und Reiseveranstalter als Kaufleute sind insoweit auch weniger schutzbedürftig als Verbraucher.

Rail&Fly-Verträge zwischen EVU und Fluggesellschaften bieten regelmäßig Sonderkonditionen gegenüber dem Regelangebot der EVU und sollten daher auch insoweit ausdrücklich mit einbezogen werden.

Zu Nummer 5 (§ 8 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 8 Abs. 1-3 (alt) EVO.

Begründung:

Die ersten drei Absätze von § 8 EVO sind für die EVU weiterhin betriebsrelevant und die Regelung in Art. 9 Abs. 2 CIV ist inhaltlich nicht deckungsgleich, weil weit weniger ausdifferenziert. Wie bereits unter 1. erwähnt, würde die Streichung eine Regelung in den jeweiligen AGBs erfordern. Letzteres würde wegen des stets unsicheren Ausgangs einer AGB-Kontrolle zu erheblichen Rechtsunsicherheiten führen und die Verantwortlichkeit zu Lasten der EVU in diesem sicherheitsbezogenen Regelungsbereich verlagern. Eine Streichung der Abs. 2 und 3 zu Lasten einer rechtsunsicheren AGB-Regelung würde die Sicherheit im Betriebsablauf erheblich gefährden, weil dann nur noch auf AGB-vertraglicher Grundlage gehandelt werden könnte. Gefahrenabwehrrecht bedarf aber einer möglichst starken gesetzlichen Ausgestaltung, um die EVU frei von Wirksamkeitsdiskussionen handlungsfähig zu halten.

Gerade § 8 Abs. 2. EVO wird in der praktischen Anwendung zur angemessenen Reaktion bzw. Vorbeugung auf Gefährdungs- und Bedrohungslagen vielschichtigster Art immer wichtiger, da der öffentliche Eisenbahnverkehr auch als potentielle Zielscheibe von Anschlägen in Betracht kommen kann. Auch die Sicherheit und Ordnung im Rahmen von Fußballfanreiseverkehren hilft der § 8 EVO in seiner jetzigen Form positiv zu gestalten. Der nationale Gesetzgeber sollte den Eisenbahnunternehmen dieses Instrumentarium unabhängig von EU- und AGB-Recht als wirksames gesetzliches Instrument der Gefahrenabwehr weiter erhalten.

§ 8 Abs. 3 EVO ist die gesetzliche Ausprägung einer im Sinne der Gefahrenabwehr vorgenommenen Interessenabwägung und weiter von hoher praktischer Relevanz für die EVU. Auch insoweit würde eine inhaltliche AGB-Regelung nicht von gleicher Effektivität sein.

Auch § 8 Abs. 1 EVO enthält eine wichtige Aussage im Hinblick auf die Ausgestaltung der Beförderungspflicht und ist Ausdruck der Tatsache, dass den EVU nicht die Aufsichtspflicht für allein reisende Kinder dieses Alters überantwortet werden kann. Dabei sollte es auch bleiben.

Zu Nummer 5 (§ 9 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 9 Abs. 2, 3 lit. a, b, c, d sowie Abs. 4 (alt) EVO.



7/11

Begründung:

An dem Fortbestand der Regelungen besteht weiterhin ein hoher praktischer Bedarf. Ansonsten müssten sie inhaltsgleich in die Beförderungsbedingungen aufgenommen werden, was zu unnötigen Kosten im Zuge des Genehmigungsverfahrens sowie einer Schwächung in der Durchsetzbarkeit (Nichtigkeitsrisiko durch AGB-Kontrollklagen; u.a. Wirksamkeit gegenüber Minderjährigen) führen würde.

Abs. 2 sollte mit Blick auf die stetig wachsenden Vertriebskanäle Internet (www.bahn.de) und Mobile (Verkauf über DB-Navigator) beibehalten werden. Denn gerade weil Fahrgäste selbst zu jedem beliebigen Zeitpunkt in der Lage sind, auf elektronischem Wege unterwegs eine Fahrkarte zu erwerben, sollte gesetzlich festgelegt werden, bis zu welchem Zeitpunkt dies für eine Fahrt „legal“ möglichst, um dem „Graufahrerthema“ nicht weiteren Raum zu geben.

Abs. 3 lit. a ist weiterhin erforderlich. Denn in vielen Städten und Regionen werden an den Automaten sowohl bereits entwertete Fahrkarten zum sofortigen Fahrtantritt & auch später nutzbare Fahrkarten mit vorherigem Entwertungserfordernis ausgegeben. Auch wird bei elektronischen Fahrkartenarten (z.B. als Chipkarte) das aktive ein- und auschecken („Selbstentwertung“ bei Betreten des Bahnhofs oder Fahrzeugs durch den Kunden von dieser Regelung umfasst. Es handelt sich hierbei um Technologien, welche perspektivisch weiter ausgebaut werden sollen. Es sollte weiterhin klar gesetzlich geregelt sein, dass bei Verstoß gegen die Entwertungspflicht ein Reisen ohne gültige Fahrkarte vorliegt. Eine sonst erforderliche Regelung in den Beförderungsbedingungen hätte die oben bereits mehrfach beschriebenen Nachteile für die EVU.

Abs. 3 lit. b sollte ebenfalls erhalten bleiben. Denn neben den in der Verordnungsbegründung genannten zwei genannten großen Unternehmen nutzen viele weitere Unternehmen, wie beispielsweise die VGF im RMV die Möglichkeit der Fahrkartenkontrolle an den Ausgängen der Haltestellen. Sie wären damit auf eine Neuregelung in den Beförderungsbedingungen angewiesen.

Abs. 3 lit. c darf deshalb nicht aufgehoben werden, weil der in der Begründung zum Verordnungsentwurf erwähnte Art. 9 Abs. 1 Satz 1 CIV nicht deckungsgleich mit der Vorschrift ist. Es fehlt darin die Pflicht, den Fahrausweis auch aushändigen zu müssen. Dies ist aber nötig, um etwaige Fahrkartenfälschungen sicher erkennen bzw. prüfen zu können.

Abs. 3 lit. d sollte nicht gestrichen werden. Es macht einen erheblichen Unterschied, ob der Reisende sich „normalerweise“ so verhalten würde oder dies EBE-sanktioniert auch muss, damit die Fahrgeldsicherung im „Massengeschäft“ effektiv durchgeführt werden kann.

Abs. 4 ist weiterhin erforderlich. Denn der in der Begründung zum Verordnungsentwurf erwähnte Art. 9 Abs. 1 Satz 2 CIV beinhaltet den Sachverhalt selbst nicht, sondern besagt lediglich, dass eine solche Regelung in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorgesehen werden kann. Außerdem knüpft Art. 9 CIV. lediglich an die Verletzung der Vorzeigepflicht an. Abs. 4 beinhaltet auch das Aushändigen der Fahrausweise bzw. der sonstigen Karten.

Zu Nummer 5 (§ 10 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 10 (alt) EVO.

Begründung:

Die Vorschrift wird weiter benötigt. Ihr Wegfall erschwert die Durchsetzung des EBE bzw. der Fahrgeldsicherung im „Massengeschäft“ und öffnet die Tür für Schutzbehauptungen. Vorabkontrollen oder elektronische Bahnsteigsperrungen, wie in anderen Ländern zur Fahrpreissicherung



8/11

üblich, wären darüber hinaus in Deutschland dann nicht mehr in gleicher Weise gesetzlich abgesichert.

Zu Nummer 5 (§ 13 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 13 (alt) EVO.

Begründung:

Diese Vorschrift sollte unbedingt bestehen bleiben. Sie schützt die Eisenbahnen und deren Personal in den Zügen vor Diskussionen und ggf. weitergehenden Ansprüchen wegen Nicht- bzw. Schlechtleistung, wenn ein Sitzplatz nicht zur Verfügung steht. Das öffentlich-rechtlich ausgestaltete Platzanweisungsrecht gibt erheblich mehr Handlungssicherheit, wenn das Personal im Zug Sitzplätze zugunsten anderer Fahrgäste (z.B. älterer Menschen oder Kinder) freigeben möchte. Ansonsten müsste vielfach an dieser Stelle eine Diskussion darüber geführt werden, ob ein Fahrgast seinen Sitzplatz auf Anweisung einem anderen zur Verfügung zu stellen hat. Gleiches gilt für den „Klassiker“, dass Reisende sich berechtigt sehen, bei überfüllter zweiter Wagenklasse ohne Aufpreiszahlung in die erste Wagenklasse zu wechseln. Der Hinweis auf eine gesetzliche Regelung hat an dieser Stelle eine weitaus höhere Befriedigungsfunktion als der Verweis auf eine AGB-Regelung.

Zu Nummer 7 (§ 16 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 16 (alt) EVO.

Begründung:

In Art. 12 CIV fehlen verbindliche Aussagen bzgl. der Unterbringung des Gepäcks. Da diese Sachverhalte für die EVU wichtig sind, müssten entsprechende Regelungen in den Beförderungsbedingungen umständlich mit den bereits dargestellten Nachteilen neu geregelt werden..

Zu Nummer 9 lit. a (§ 18 (alt) EVO, § 6 EVO (neu)):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 18 Abs. 2 (alt) EVO, § 6 Abs. 2 (neu).

Begründung:

Diese Streichung von § 8 Abs. 2 EVO ist für die EVU wirtschaftlich sehr nachteilig, weil dann alle Fahrausweise (auch Sonderangebote) erstattungsfähig sein müssen, was derzeit nicht der Fall ist. An einer solchen Ausweitung besteht auch kein praktisches Bedürfnis. Sie würde die Sonderangebote verteuern und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern (z.B. Fernbussen) erheblich schwächen. Zudem erwartet ein Kunde bei Sonderangeboten auch nicht die gleichen vertraglichen Lösungsrechte wie bei den höherpreisigen Regelangeboten.

Zu Nummer 10 (§ 19 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 19 (alt) EVO.

Begründung:

Diese Vorschrift stärkt in erheblichem Maße in der Praxis die Arbeit des Zugpersonals und sollte erhalten bleiben. Die Ressourcen der Bundespolizei als Begründung für die Streichung einer öffentlich-rechtlichen Ordnungsvorschrift zu bemühen verstellt unseres Erachtens ganz erheblich den Blick auf die reale Situation, mit der die Zugbegleiter täglich und viel zu oft zum eigenen Schaden konfrontiert werden. Ihnen sollte jede Hilfe (weiter) gewährt werden, die sie zur Lösung von Konflikten vor Ort nutzen können.



9/11

Zu Nummer 11 (§ 36 (alt) EVO):

Unser Vorschlag: Beibehaltung § 36 (alt) EVO.

Begründung:

Die genannten Paragraphen enthalten Regelungen zu Gepäckträgern und zur Gepäckaufbewahrung. Zu diesen Themen enthält die VO (EG) 1371/2007 keine Regelung, so dass keine Widersprüchlichkeiten und keine Doppelungen zu beseitigen sind. Doch die Aufhebung ist nicht nur nicht erforderlich, sondern führt für den Eisenbahnsektor aus zu negativen Konsequenzen. Denn § 36 EVO enthält eine für die Eisenbahn vorteilhafte Regelung zur Haftungsbeschränkung sowie in dessen Abs. 7 die Berechtigung zum freihändigen Verkauf nicht abgeholten Gepäcks. Ohne die letztgenannte Regelung müsste mit der Verwertung nicht abgeholten Gepäcks eine längere Zeit zugewartet werden, was mit erheblichen Aufbewahrungskosten verbunden wäre.

2. DB-Bewertung zu Artikel 3 des Verordnungsentwurfs:

Unser Vorschlag: Anpassung des Artikels 3.

Begründung:

Wegen der erforderlichen Tarifierungen alleine durch die neue Nummerierung der Paragraphen, auf die in den bestehenden Tarifen Bezug genommen wird, sollte eine dreimonatige Übergangsfrist aufgenommen werden.

III. Präzisierung des Umfangs der Informationspflichten im Nahverkehr

Nach § 1 Satz 2 EVO i. V. m. § 14 Abs. 2 EVO gelten die Informationspflichten in Zügen des Nahverkehrs gegenüber den Regelungen der VO (EG) 1371/2007 (FGR-VO) nur eingeschränkt.

Der nationale Gesetzgeber hat mit der Regelung in § 14 Abs. 2 EVO von seiner Änderungsbeugnis nach Art. 2 Abs. 5 FGR-VO Gebrauch gemacht und sich hierbei von der folgenden Motivation leiten lassen (siehe BT-Drs 16/1 1607, S. 16) (Hervorhebungen nachfolgend jeweils durch uns):

„Er enthält eine Aufzählung der Informationen über die der Reisende während der Fahrt unterrichtet werden muss. Anders als im Verordnungstext soll das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr jedoch nicht verpflichtet werden, über die wichtigsten Anschlussverbindungen zu informieren, da dies aufgrund der Vielzahl der Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten praktisch kaum durchführbar wäre und insbesondere im Verspätungsfall oft das notwendige Personal fehlt, um entsprechende Auskünfte zu erteilen. Zudem wird der Schienenpersonennahverkehr häufig von Pendlern benutzt, die ohnehin über die Verkehrsverbindungen informiert sind. Eine Unterrichtung über Dienstleistungen ist nur insoweit erforderlich, als im Zug Dienstleistungen angeboten werden. Bei den Informationen zur Sicherheit geht es um die Maßnahmen, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen ergriffen hat, um die persönliche Sicherheit der Fahrgäste in den Zügen zu gewährleisten (vgl. Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007).“

Der Bundesrat hatte sich seinerzeit dafür eingesetzt, diese von der Bundesregierung eingebrachten Einschränkungen weiter zurück zu nehmen, und folgenden Gegenvorschlag unterbreitet (aao. S. 22):



„§ 14 Abs. 2 ist wie folgt zu fassen: „(2) Während der Fahrt muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Reisenden im Falle einer Verspätung des Zuges über ergriffene Ersatzmaßnahmen und mögliche alternative Verbindungen informieren. In Zügen des Schienenpersonennahverkehrs sind die Informationspflichten nach Satz 1 und nach Artikel 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1371/ 2007 nicht anwendbar, wenn und soweit dies aus technischen Gründen nicht möglich oder wegen der Kürze der Reisedstrecke und des dichten Taktes in Ballungsräumen nicht geboten ist.“

Hinsichtlich seiner Motivation hat der Bundesrat ausgeführt (aaO., S. 22):

„Der Beförderer muss ausdrücklich verpflichtet werden, bei Zugausfall wahrheitsgemäße Angaben über ergriffene Ersatzmaßnahmen und mögliche Ausweichverkehrsmittel zu treffen. Nur so ist es dem Fahrgast möglich, sachgerechte Dispositionen zu treffen. Diese zusätzlichen Informationsbedürfnisse bestehen sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Es wird daher vorgeschlagen, die betreffenden Regelungen der Verordnung allgemein auf den Fern- und Nahverkehr anzuwenden, anstatt für den Nahverkehr gerade (wie im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen) die Information über Ersatzmaßnahmen und Ausweichverbindungen im Verspätungsfall auszuschließen.“

Die Bundesregierung ist dem in ihrer Gegenäußerung ausdrücklich entgegen getreten (aaO. S. 27 f.):

„Nach dem Vorschlag des Bundesrates würden aber über die Verordnung hinaus ohne jede Einschränkung Informationen über ergriffene Ersatzmaßnahmen und mögliche alternative Verbindungen verlangt. Im Übrigen hält die Bundesregierung die Erweiterung der Informationspflicht auch deshalb nicht für sachgerecht, da dies eine unverhältnismäßige Belastung des zugbegleitenden Personals zur Folge haben könnte. ... Zusätzliche Aufwendungen der Eisenbahnunternehmen an dieser Stelle würden Fahrpreiserhöhungen oder höheren Subventionsbedarf im Nahverkehr nach sich ziehen. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausnahme von der Informationspflicht in Fällen, in denen die Information „aus technischen Gründen“ „wegen der Kürze der Reisedstrecke“ oder wegen „des dichten Taktes in Ballungsräumen“ nicht möglich ist, trägt diesem Umstand nicht ausreichend Rechnung.“

Wenn es der Bundesregierung aber ausdrücklich darum ging, die Nahverkehrsunternehmen nicht mit Informationspflichten über den in § 14 Abs. 2 EVO definierten Umfang hinaus - insbesondere über ergriffene Ersatzmaßnahmen, alternative Verkehrsmittel und mögliche alternative Verbindungen sowie Anschlüsse - zu belasten, um u.a. deren Leistung nicht zusätzlich zu verteuern und sie tatsächlich nicht zu überfordern, sollte dies auch für die vom Pflichtenkreis her gleichgelagerte Informationspflicht nach Art. 18 Abs. 1 FGR-VO klar gestellt werden, da nur so dieses Ziel frei von rechtlichen Zweifeln und damit voll wirksam umgesetzt werden kann.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte dies nämlich jüngst in einem an die DB Regio AG unter dem 21. Juni 2018 ergangenen Bescheid (Az. 5471-54fra/038-2018#043) in Frage gestellt, indem es Verspätungs-, Anschlussverbindungs- und Ersatzbeförderungsinformationen nunmehr gestützt auf Art. 18 Abs. 1 FGR-VO von dem Nahverkehrsunternehmen gefordert hat. Da die



11/1

Bunderegierung ausweislich der zitierten Begründungen diesen Pflichtenkatalog aber gänzlich aus wirtschaftlichen und tatsächlichen Erwägungen zugunsten des Nahverkehrs ausgenommen wissen wollte, sollte dies durch folgende Klarstellung in § 1 der EVO außer Zweifel gesetzt werden:

In § 1 Satz 3 EVO wird im Rahmen der dortigen Aufzählung der ausgenommenen Regelungen „Art 18 Abs. 1“ hinter „Artikel 8 Abs. 2“ eingefügt.

Wir hoffen sehr, dass unsere Anregungen bei der Überarbeitung des Verordnungsentwurfs Berücksichtigung finden werden und möchten abschließend noch einmal betonen, dass der Erlass der Verordnung in seiner jetzigen Form erhebliche negative Folgen für den gesamten Eisenbahnsektor hätte.

Für weitergehende Erläuterungen und Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature block]