

15.06.23

Vk

Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO)

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 sollen durch das Gesetz zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erfolgen, das dem Bundesrat bereits zugeleitet wurde (BR-Drucksache 22/23).

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.

15.06.23

Vk

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Digitales und Verkehr**

Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO)

Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 15. Juni 2023

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Dr. Peter Tschentscher

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erlassende

Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO)

mit Begründung und Vorblatt.

Der Bundesrat hat in seiner 1033. Sitzung am 12. Mai 2023 der Verordnung mit Änderungsmaßgabe zugestimmt (BR-Drs. 133/23 (Beschluss)) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat diese Änderungsmaßgabe übernommen.

Die Verordnung muss dem Bundesrat hiermit erneut zugleitet werden, da die Vorschrift über das Inkrafttreten nebst entsprechender Passage in der Begründung angepasst werden musste.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Sarah Ryglewski

Eisenbahnverkehrs-Verordnung

(EVO)

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 durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz:

Inhaltsübersicht

- § 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 1

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 den Reisenden
- § 8 Nachzahlung oder Erstattung bei falscher Höhe des Beförderungsentgelts
- § 9 Erstattung des Beförderungsentgelts bei Nichtnutzung des Fahrausweises
- § 10 Informationen über Fahrgastrechte bei Fahrt im Schienenpersonennahverkehr
- § 11 Zusätzliche Rechte bei Verspätung im Schienenpersonennahverkehr

A b s c h n i t t 2

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

- § 12 Allgemeines
- § 13 Abholung des Gepäcks, Verkauf von nicht abgeholtem Gepäck
- § 14 Haftung

A b s c h n i t t 3

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

- § 15 Schlichtungsstelle
- § 16 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 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. 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 aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, sind nur die Artikel 13 und 14 der Verordnung (EU) 2021/782 anzuwenden.

Abschnitt 1**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) Wenn nach dem maßgeblichen Tarif für einen Fahrausweis ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt zu zahlen ist, kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Beförderungsbedingungen von § 11 Absatz 1 Nummer 1 abweichen.

(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) Das Entgelt für das Deutschlandticket gilt als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt im Sinne des Absatzes 2.

§ 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 Mitarbeitenden oder sonstigen Angehörigen dieser Einrichtungen, wenn
 - a) der Großkunde
 - aa) sich verpflichtet, für alle seine Mitarbeitenden oder sonstigen Angehörigen oder für eine bestimmte Zahl seiner Mitarbeitenden oder sonstigen Angehörigen Fahrausweise, die im Tarif des Eisenbahnverkehrsunternehmens vorgesehen sind, zu kaufen, oder
 - bb) sich zu einem bestimmten Mindestumsatz innerhalb eines vereinbarten Zeitraums verpflichtet, und
 - b) die Fahrausweise an die Mitarbeitenden oder sonstigen 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, sind unzulässig. Sie berühren im Übrigen 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 haben 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 und
2. ein Fahrkartenautomat nicht vorhanden oder nicht betriebsbereit gewesen ist.

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

§ 7

Entwertung von Fahrausweisen durch den Reisenden

Ein Reisender ist verpflichtet, Fahrausweise und sonstige Karten, insbesondere Zuschlagskarten, Übergangskarten, 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.

§ 8

Nachzahlung oder Erstattung bei falscher Höhe des Beförderungsentgelts

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

1. vom Reisenden nachgezahlt werden, wenn der erhobene Betrag zu niedrig gewesen ist, oder
2. vom Eisenbahnverkehrsunternehmen erstattet werden, wenn der erhobene Betrag 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.

§ 9

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 ist der Unterschied zwischen dem gezahlten Beförderungsentgelt und dem gewöhnlichen Beförderungsentgelt für die zurückgelegte Strecke zu erstatten.

(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, 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 innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises bei dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder dem Fahrkartenverkäufer geltend gemacht werden.

§ 10

Informationen über Fahrgastrechte bei Fahrt im Schienenpersonennahverkehr

(1) Beim Verkauf eines Fahrausweises für eine Zugfahrt, die ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt wird, müssen das Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie jeder Fahrkartenverkäufer, der Fahrausweise ausstellt, den Reisenden über seine Rechte und Pflichten informieren, die sich aus dieser Verordnung sowie aus der

Verordnung (EU) 2021/782 ergeben. Hierbei kann der Informationspflichtige eine Zusammenfassung verwenden.

(2) Die Information kann durch Aushang oder Auslage an geeigneter Stelle oder durch den Einsatz eines rechnergestützten Informations- und Buchungssystems erfolgen. Die Informationen müssen barrierefrei verfügbar und zugänglich sein.

§ 11

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 nach 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 im Sinne des Absatzes 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.

Abschnitt 2

Aufbewahrung von Reise- und Handgepäck

§ 12

Allgemeines

(1) Die Bedingungen für die Aufbewahrung von Reisegepäck und Handgepäck (Gepäck) sind im Tarif zu regeln. Die Entgelte sowie die Öffnungszeiten der Aufbewahrungsstellen sind durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Wer das Gepäck zur Aufbewahrung übergibt, muss von der Eisenbahn, die die Aufbewahrungsstelle betreibt, einen Hinterlegungsschein erhalten. Satz 1 gilt nicht im Falle einer Gepäckschließanlage.

(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.

§ 13

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 innerhalb der im Tarif festgesetzten Aufbewahrungsfrist abgeholt, so ist die aufbewahrende 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 aufbewahrende 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 aufbewahrende Eisenbahn hat den Reisenden, wenn sich sein Aufenthalt ermitteln lässt, vom bevorstehenden Verkauf des Gepäcks zu benachrichtigen.

§ 14

Haftung

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

(2) Die aufbewahrende 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 des jeweiligen Unternehmens für die Vermietung von Schließfächern.

A b s c h n i t t 3

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

§ 15

Schlichtungsstelle

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

(2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat bei der Beantwortung einer Beschwerde wegen der Nichtbeachtung von Fahrgastrechten auf die Möglichkeit der Schlichtung hinzuweisen und die Adressen geeigneter Verbraucherschlichtungsstellen mitzuteilen.

§ 16

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung 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). 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)
- Wegfall der Regelung zur höheren Gewalt (§ 8 Abs. 3 der geltenden EVO), 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.

Die Regelung über den Ausschluss der Zahlung von Aufwendungsersatz bei Verspätungen im Schienenpersonennahverkehr wird gestrichen. Hierdurch werden die Fahrgastrechte gestärkt.

Die Sondervorschrift zu Schlichtungsstellen (§ 11 der geltenden EVO) erscheint seit Einführung des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes (VSBG) weitgehend mehr erforderlich. Für die Schlichtung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbeförderungen bestehen inzwischen eine Reihe von Schlichtungsstellen. Die Hinweispflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens gegenüber dem Fahrgast bleibt darüberhinaus erhalten.

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 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.

In einem neuen Absatz 4 wird klargestellt, dass das Entgelt für das Deutschlandticket, welches zu einem Preis von 49 Euro erhältlich ist, als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt im Sinne der Vorschrift gilt. Eine Abweichung von den Rechten nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 ist damit möglich. Durch seine Preisgestaltung unterscheidet sich das Deutschlandticket von anderen Monats- und Jahreskarten, die teurer sind. Bei Letzteren sollten Fahrgäste, die einen hohen Preis für ihre Zeitkarten zahlen, nicht von Fahrgastrechten ausgeschlossen werden.

Zu § 4 (Sonderabmachungen)

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

Darüberhinaus wird der Kreis derjenigen, für die Großkunden Sonderabmachungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbaren können, erweitert. Bislang waren es nur Mitarbeiter, künftig können es auch andere Angehörige des Großkunden sein, z.B. Mieter.

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.

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 (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 § 9 (Erstattung des Beförderungsentgelts bei Nichtnutzung des Fahrausweises)

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

Zu § 10 (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 § 10 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 § 11 (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 *Schienen*personennahverkehr gilt. Die Vorschrift gilt daher auch für Fahrausweise, die von Verkehrsverbünden 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 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.

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 Abschnitt 3 (Aufbewahrung von Reise- und Handgepäck)

Die §§ 12 bis 14 entsprechen inhaltlich dem geltenden § 10. Es wurden lediglich strukturelle Änderungen vorgenommen die zu einer besseren Übersichtlichkeit und einem besseren Verständnis beitragen sollen.

Zu § 12 (Allgemeines)

Absatz 1 Satz 1 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 1 Satz 2. Absatz 1 Satz 2 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 1 Satz 4. Absatz 2 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 3. Absatz 3 entspricht dem § 10 Absatz 4.

Zu § 13 (Abholung des Gepäcks, Verkauf von nicht abgeholtem Gepäck)

Absatz 1 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 6. Absatz 2, 3 und 4 entsprechen dem geltenden § 10 Absatz 7.

Zu § 14 (Haftung)

Absatz 1 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 1 Satz 1. Absatz 2 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 5. Absatz 3 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 1 Satz 3. Absatz 4 entspricht dem geltenden § 10 Absatz 2.

Zu Abschnitt 4 (Schlussvorschriften)**Zu § 15 (Schlichtungsstelle)**

Für die Schlichtung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbeförderungen bestehen inzwischen eine Reihe von Schlichtungsstellen nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz, sodass Absatz 2 nicht mehr erforderlich ist. 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. Die Hinweispflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens gegenüber dem Fahrgast bleibt darüberhinaus erhalten.

Zu § 16 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Die Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung unter der Bezeichnung „Eisenbahnverkehrs-Verordnung“ soll am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Sie löst die geltende Eisenbahn-Verkehrsordnung ab.