

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr**

##### **A. Problem und Ziel**

Die Europäische Gemeinschaft hat mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) einheitliche Regelungen für den Schutz von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr in Europa festgelegt. Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, also am 3. Dezember 2009, in Kraft treten und dann unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten. Um Fahrgästen im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr in Deutschland bereits vorzeitig die Fahrgastrechte einzuräumen, sollen die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auf die Beförderung von Personen und Gepäck durch öffentliche Eisenbahnen im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr angewendet werden, bevor sie für die Gemeinschaft in Kraft treten. Gleichzeitig sollen die Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens für die Gemeinschaft geschaffen werden.

##### **B. Lösung**

Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 werden bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Gemeinschaft in der Bundesrepublik Deutschland für anwendbar erklärt. Dabei sollen die Regelungen zunächst nur auf Beförderungen im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr angewendet werden. Für den Schienenpersonennahverkehr sollen wenige Abweichungen von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgesehen und die Rechte der Fahrgäste in diesem Verkehr für den Fall einer Verspätung erweitert werden, um die Interessen der Fahrgäste wirksam zu schützen.

##### **C. Alternativen**

Keine

##### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

## 2. Vollzugsaufwand

Für die Überwachung der Einhaltung der zusätzlichen Pflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sowie für die Bearbeitung von Beschwerden der Fahrgäste wegen mutmaßlicher Verstöße gegen diese Verordnung entsteht voraussichtlich zusätzlicher jährlicher Vollzugsaufwand in Höhe von rund 2,5 Mio. Euro. Davon entfallen rund 2 Mio. Euro auf das Eisenbahn-Bundesamt und rund 0,5 Mio. Euro auf die Behörden der Länder, die die Eisenbahnaufsicht nicht auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen haben. Bei diesen Kosten handelt es sich fast ausschließlich um Personalkosten.

## E. Sonstige Kosten

Auf die Unternehmen, die Fahrpreisrückerstattungen und Aufwendungsersatz leisten müssen, kommen finanzielle Mehrbelastungen zu. Auch die Einführung von Informationspflichten, Qualitätsmanagement und Beschwerdebearbeitung führt zu einer Mehrbelastung der Wirtschaft. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten, da die Ausweitung der Haftung der Unternehmen zugleich eine wirtschaftliche Entlastung der Fahrgäste zur Folge hat. Da eine solche Verlagerung geeignet ist, präventive Wirkung zu entfalten und die Attraktivität des Eisenbahnverkehrs zu steigern, kann das Gesetz zumindest teilweise eine Kostenkompensation zur Folge haben.

## F. Bürokratiekosten

### 1. Unternehmen

Das Gesetz enthält eine neue Informationspflicht für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personen befördern, sowie drei weitere Informationspflichten nur für diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personen im Fernverkehr befördern. Eine weitere neue Informationspflicht betrifft den Verkauf von Fahrausweisen für Zugfahrten, die ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt werden. Im Rahmen der Ex-ante-Schätzung ist mit dem vorliegenden Entwurf eine Nettobelastung von rund 263 000 Euro zu erwarten.

### 2. Bürgerinnen und Bürger

Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

### 3. Verwaltung

Das Gesetz enthält eine neue Informationspflicht für die Verwaltung.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 14. Januar 2009

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die  
Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates  
vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im  
Eisenbahnverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

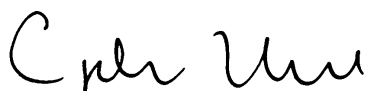
Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist  
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 851. Sitzung am 28. November 2008 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

## Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Gesetz über die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz)

##### § 1

Auf den innerstaatlichen Schienenpersonenverkehr der öffentlichen Eisenbahnen sind die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) anzuwenden. Das gilt nach Maßgabe des Artikels 2 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht, soweit auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom ... [einsetzen: Datum und Fundstelle dieses Gesetzes] geändert worden ist, für die Beförderung im Schienenpersonennahverkehr etwas anderes bestimmt ist oder soweit es sich um Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs handelt, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

##### § 2

Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 2. Dezember 2009 außer Kraft.

### Artikel 2

#### Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom ... [einsetzen: Datum und Fundstelle dieses Gesetzes], wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 3 und 4 eingefügt:

„(3) Die Vorschriften dieses Gesetzes sind, vorbehaltlich des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a in Verbindung mit Satz 2, nicht anzuwenden, soweit in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die

Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelungen vorgesehen sind.

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

b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 5.

2. § 5 Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. des Rechts der Europäischen Gemeinschaften, soweit es Gegenstände dieses Gesetzes oder die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 betrifft,“.

3. § 5a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird nach dem Wort „derselben“ das Wort „oder“ eingefügt.

cc) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. Reiseveranstaltern und Fahrkartenverkäufern im Sinne des Artikels 3 Nr. 6 oder Nr. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die Fahrkarten für Beförderungen im Schienenpersonenverkehr verkaufen,“.

b) Absatz 6a wird Absatz 7.

c) Nach dem neuen Absatz 7 wird folgender Absatz 8 eingefügt:

„(8) Den nach § 5 Abs. 1a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden obliegt bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 auch die Bearbeitung von Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß einer Eisenbahn oder eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers im Sinne des Artikels 3 Nr. 6 oder Nr. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gegen die Vorschriften dieser Verordnung oder einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a erlassenen Rechtsverordnung. Die Zuständigkeit für Beschwerden wegen Gesetzesverstößen eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers bestimmt sich nach der Zuständigkeit für die Eisenbahn, deren Fahrkarten der Reiseveranstalter oder Fahrkartenverkäufer verkauft. Soweit das Eisenbahn-Bundesamt nicht selbst zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde ist, leitet es eine Beschwer-

de unverzüglich an die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde weiter.“

d) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 9.

4. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nr. 1a wird wie folgt gefasst:

„1a. über allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck durch Eisenbahnen; dabei können auch Informationspflichten, die Haftung bei Ausfall, Verspätung oder Anschlussversäumnis, Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren einschließlich einer Schlichtung geregelt werden; die Regelungen können von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 abweichen, soweit der Schienenpersonennahverkehr betroffen ist und die technischen oder wirtschaftlichen Umstände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Regelung erfordern;“.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Im Falle des Satzes 1 Nr. 1a kann eine Rechtsverordnung auch zum Schutz der Rechte der Reisenden erlassen werden.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 werden, soweit sie den Umweltschutz betreffen, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1a werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und im Benehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz erlassen; soweit eine Regelung zur Schlichtung getroffen wird, ist das Einvernehmen beider zuvor genannten Bundesministerien erforderlich. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung erlassen. Die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 2 zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer und des Personals werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 7 und 9 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erlassen.“

### Artikel 3

#### Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 782), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 20. Juli 2007 (BGBl. I S. 1595), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) In der Angabe zu § 14 wird das Wort „Nichtraucherabteile“ durch das Wort „Informationen“ ersetzt.

b) In der Angabe zu § 17 werden die Wörter „oder Ausfall von Zügen“ durch die Wörter „im Schienenpersonennahverkehr“ ersetzt.

c) Die Angaben zu den §§ 30 bis 34 werden durch folgende Angabe ersetzt:

„(weggefallen) §§ 30 bis 34“.

d) Die Angaben nach § 36 werden durch folgende Angaben ersetzt:

„V. Schlichtung

Schlichtungsstelle § 37“.

2. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Anwendungsbereich

Auf die Beförderung von Personen und Reisegepäck durch öffentliche Eisenbahnen sind die Vorschriften dieser Verordnung anzuwenden, soweit das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 1985 II S. 130) in der jeweils geltenden Fassung nichts anderes bestimmt. Die Vorschriften dieser Verordnung sind nicht anzuwenden, soweit inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelungen in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) vorgesehen sind. Abweichend von Satz 2 sind Artikel 8 Abs. 2, Artikel 18 Abs. 2 Buchstabe a, Artikel 27 Abs. 3 sowie die Artikel 28 und 29 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auf Beförderungen im Schienenpersonennahverkehr nicht anzuwenden. Ferner sind die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs anzuwenden, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.“

3. § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5

Beförderungsbedingungen

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zugunsten des Reisenden von allen Bestimmungen der Abschnitte II bis IV dieser Verordnung in den Beförderungsbedingungen abweichen. Darüber hinaus kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Beförderungsbedingungen von § 17 Abs. 1 Nr. 1 abweichen, wenn nach dem vorgesehenen Tarif für den Fahrausweis ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt zu zahlen ist.

4. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Personen, die wegen Ausfall oder Unpünktlichkeit eines Zuges gemäß § 17 Abs. 1 mit einem anderen Zug fahren wollen, können von der Beförderung mit einem bestimmten anderen Zug ausgeschlossen werden, wenn ansonsten eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs zu erwarten ist.“

b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

5. § 14 wird wie folgt gefasst:

„§ 14  
Informationen

(1) Beim Verkauf eines Fahrausweises für eine Zugfahrt, die ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt wird, müssen der Beförderer sowie ein Fahrkartenverkäufer, der Fahrausweise ausstellt, den Reisenden über seine aus dieser Verordnung sowie der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erwachsenden Rechte und Pflichten informieren. Hierbei kann der Informationspflichtige eine Zusammenfassung verwenden. Die Information kann durch Aushang oder Auslage an geeigneter Stelle oder den Einsatz eines rechnergestützten Informations- und Buchungssystems erfolgen.

(2) Während der Fahrt eines Zuges im Schienenpersonennahverkehr muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Reisenden über den nächsten Haltebahnhof, über Verspätungen, über Sicherheit und über Dienstleistungen im Zug informieren.“

6. § 17 wird wie folgt gefasst:

„§ 17  
Verspätung im Schienenpersonennahverkehr

(1) Besitzt der Reisende 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 (EG) Nr. 1371/2007 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 mindestens 20 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird und für den ursprünglich gewählten wie für den anderen Zug die Anwendung desselben Tarifs vorgesehen ist, auch wenn der Fahrausweis des Reisenden nicht diesem Tarif unterfällt. Der Reisende kann die Benutzung des anderen Zuges jedoch nicht verlangen, wenn für diesen eine Reservierungspflicht besteht, der Zug eine Sonderfahrt oder eine solche des Charterverkehrs durchführt.
2. Der Reisende kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Verkehrsmittel durchführen, sofern die Fahrt ausschließlich in den Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr fällt und vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende mindestens 60 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird, oder sofern es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um den fahrplanmäßig letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zug handelt und der Reisende wegen des Ausfalls dieses Zuges den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 1.00 Uhr des Folgetages erreichen kann.

(2) Macht der Reisende von seinem Recht nach Absatz 1 Gebrauch, so kann er von demjenigen, mit dem er den Be-

förderungsvertrag geschlossen hat, Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, für eine Beförderung nach Absatz 1 Nr. 2 jedoch nur die erforderlichen Aufwendungen bis zu einem Betrag von 50 Euro.

(3) Dem Reisenden steht der Anspruch nach Absatz 2 nicht zu, wenn der Ausfall oder die Unpünktlichkeit des Zuges auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

1. betriebsfremde Umstände, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zug betreibt, trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte;
2. Verschulden des Reisenden;
3. Verhalten eines Dritten, das das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zug betreibt, trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte.

Liegt eine der in Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 3 genannten Ursachen vor, so kann sich derjenige, mit dem der Reisende den Beförderungsvertrag geschlossen hat, hierauf nur berufen, wenn der Reisende über die Ursache rechtzeitig unterrichtet wurde oder wenn die Ursache offensichtlich war. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, ist im Verhältnis zum Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht als Dritter anzusehen.“

7. § 25 Abs. 1 Satz 2 und 3 wird aufgehoben.
8. Die §§ 31 bis 33 werden aufgehoben.
9. Nach § 36 wird folgende Zwischenüberschrift angefügt:  
„V. Schlichtung“.
10. Folgender § 37 wird angefügt:

„§ 37  
Schlichtungsstelle

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

(2) Eine Schlichtungsstelle ist insbesondere geeignet im Sinne von Absatz 1, wenn sie die Voraussetzungen der Empfehlung der Kommission 98/257/EG vom 30. März 1998 betreffend die Grundsätze für Einrichtungen, die für die außergerichtliche Beilegung von Verbraucherstreitigkeiten zuständig sind (ABl. EU Nr. L 115 S. 31), erfüllt. In Betracht kommt dabei auch eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle.“

## Artikel 4

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am ... [einsetzen: Datum desjenigen Tages des zweiten auf den Monat der Verkündung folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Tages der Verkündung übereinstimmt, oder, wenn es einen solchen Kalendertag nicht gibt, Datum des ersten Tages des darauffolgenden Kalendermonats] in Kraft. Artikel 2 Nr. 1 tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Ziel der Regelung

Die Europäische Gemeinschaft hat im Sommer 2007 mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) einheitliche Regelungen für den Schutz von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr in Europa festgelegt. Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, also am 3. Dezember 2009, in Kraft treten und dann unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten.

Mit diesem Gesetz sollen die neu geschaffenen Fahrgastrechte bereits jetzt für den innerstaatlichen Eisenbahnverkehr in Deutschland eingeführt werden. Gleichzeitig sollen die Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens für die Gemeinschaft geschaffen werden. Abweichungen von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 werden nur für den Schienenpersonennahverkehr bestimmt. Damit soll von der in Artikel 2 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, Ausnahmen für Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs zuzulassen.

#### II. Notwendigkeit einer Regelung

##### 1. Bisherige Rechtslage

a) Der mit einem Fahrgast geschlossene Vertrag über eine Beförderung auf der Schiene ist als Werkvertrag im Sinne des § 631 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) zu qualifizieren. Entsprechend haftet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Leistungsstörungen oder Schlechterfüllung grundsätzlich wie jeder andere Unternehmer nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften. Diesen Vorschriften gehen allerdings spezialgesetzliche Vorschriften vor. Sie finden sich in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) sowie den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV; Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF –, BGBl. 2002 II S. 2140, 2190).

Nach § 17 EVO in der bis zum 1. Juli 2006 geltenden Fassung wurde die Haftung der Eisenbahn für Verspätungsschäden vollständig ausgeschlossen. Am 1. Juli 2006 trat mit § 17 EVO n. F. eine dem Artikel 32 CIV nachgebildete Regelung über die Haftung für Ausfall, Verspätung oder Versäumnis eines Anschlusses in Kraft. Danach erhalten Fahrgäste einen gesetzlichen Anspruch auf Übernachtungs- und Benachrichtigungskosten, wenn die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Anschlussversäumnis am selben Tag nicht mehr fortgesetzt werden kann oder ihre Fortsetzung am selben Tag nicht mehr zumutbar ist. Ausgeschlossen bleibt die Haftung, wenn Ausfall, Verspätung oder Versäumnis eines Anschlusses auf außerhalb des Betriebs liegende unvermeidbare Umstände, auf ein Verschulden des Fahrgasts oder auf ein unvermeid-

bares Verhalten eines Dritten zurückzuführen sind. Weitergehende Ansprüche schließt das geltende Recht aus.

- b) Die CIV regelt den Vertrag über die Personenbeförderung im internationalen Eisenbahnverkehr unter der Voraussetzung, dass der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr liegen. Die Regelungen umfassen die Beförderung von Personen, Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen. Geregelt wird dabei insbesondere die Haftung des Beförderers und des Reisenden. Die Haftung des Beförderers umfasst Schadenersatzansprüche bei Tötung und Körperverletzung sowie Ansprüche bei Ausfall, Verspätung, Anschlussversäumnis und Schäden durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Auslieferung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen. Nach der CIV ist die Haftung des Beförderers summenmäßig beschränkt, sofern dem Beförderer nicht schwereres Verschulden vorzuwerfen ist.
- c) Die außervertragliche Haftung von Eisenbahnen gegenüber dem Fahrgast richtet sich nach § 823 BGB und dem Haftpflichtgesetz vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674). Das Haftpflichtgesetz regelt die Haftung des Betreibers einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn bei Unfällen gegenüber Fahrgästen oder Dritten. Nach § 1 des Haftpflichtgesetzes ist der Unternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des entstandenen Schadens verpflichtet, wenn beim Betrieb der Schienenbahn oder der Schwebebahn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Die Haftung ist verschuldensunabhängig. Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Eisenbahnunternehmer beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Geschädigten verursacht wurde. Die Haftung ist nach den §§ 9 und 10 des Haftpflichtgesetzes der Höhe nach begrenzt. Die daneben bestehende Haftung nach § 823 BGB ist verschuldensabhängig, aber der Höhe nach unbegrenzt.

Soweit die CIV angewendet wird, ist deren Artikel 52 zu beachten. Danach kann in allen Fällen, auf die die CIV anzuwenden ist, gegen den Beförderer ein Anspruch auf Schadenersatz nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen der CIV geltend gemacht werden. Dies gilt auch in den Fällen, in denen die Haftung nicht auf Vertrag gestützt wird. Artikel 30 § 2 CIV bestimmt zusätzlich, dass sich die Höhe des nach Artikel 30 § 1 CIV zu leistenden Schadenersatzes bei Tötung oder Verletzung eines Fahrgasts nach dem jeweils anwendbaren innerstaatlichen Recht richtet, sofern der im innerstaatlichen Recht festgelegte Haftungshöchstbetrag den Betrag von 175 000 Sonderziehungsrechten überschreitet. Die gegenüber der CIV höheren Haftungsgrenzen des Haftpflichtgesetzes bleiben daher unberührt.

- d) Auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität ist gegenwärtig § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in der Fassung vom 27. April



2002 (BGBl. I S. 1467) gerichtet. Bahnanlagen und Fahrzeuge müssen danach so beschaffen sein, dass die Benutzung durch behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernisse ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. § 2 Abs. 3 EBO ist zum einen Auslegungsregel für andere Vorschriften der EBO, soweit sie Belange behinderter Menschen berühren, zum anderen Zweckvorgabe für die zu erstellenden Programme. Außerdem dient er – bis zur jeweiligen Erstellung eines Programms – als Generalklausel, die Eisenbahnen schon vor der Erstellung eines Programms verpflichtet, im Rahmen der Verhältnismäßigkeit darauf hinzuwirken, dass behinderte Menschen Bahnanlagen erschwerisfrei nutzen können. § 2 Abs. 3 EBO macht allerdings selbst keine Vorgaben zu konkreten Pflichten hinsichtlich der Barrierefreiheit. Zweck der Einführung der Programme war es nämlich, den Eisenbahnunternehmen einen Spielraum zu lassen, wie die in der EBO genannte Zielvorgabe zu erreichen ist. Deshalb ergeben sich die konkreten Pflichten für die Eisenbahnen aus dem jeweiligen Programm. Solange noch kein Programm existiert, ist § 2 EBO in Verbindung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unmittelbar anzuwenden, um die Handlungspflichten zu konkretisieren. Wenn eine Maßnahme dagegen bereits in einem Programm festgeschrieben ist, ist sie verpflichtend umzusetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht, gilt allerdings nur bei Neubauten und umfassenden Umbauten. Die Deutsche Bahn AG hat als erstes Eisenbahnunternehmen in Deutschland am 1. Juni 2005 ein entsprechendes Programm eingeführt.

- e) Gesetzliche Regelungen zu Qualitätsmanagement und Beschwerdestellen gibt es im geltenden Eisenbahnpersonenbeförderungsrecht bisher nicht. Insoweit gibt es lediglich freiwillige Vereinbarungen und Einrichtungen.

## 2. Rechtslage nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die am 3. Dezember 2009 in Kraft tritt, gilt grundsätzlich gemeinschaftsweit für alle Eisenbahnfahrten und -dienstleistungen, die von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen erbracht werden, welche nach der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 (ABl. EU Nr. L 143 S. 70, geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. EU Nr. L 75 S. 26, und durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. EU Nr. L 164 S. 44) genehmigt wurden. Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 enthält Regelungen über den Beförderungsvertrag, über Informationen und Fahrkarten, über die Haftung von Eisenbahnunternehmen für Fahrgäste und deren Gepäck, über Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle, für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, über Sicherheit, Beschwerden und Qualität der Verkehrsdienste sowie über die Durchsetzung der Verordnung. Bei der Abfassung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wurden die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahn-

beförderung von Personen und Gepäck (CIV) zugrunde gelegt. Auf dieser Basis wurden weitere Rechte für die Fahrgäste geschaffen. Die Verordnung verweist jeweils zur Ergänzung ihrer Regelungen auf Teile der CIV, wodurch diese Teile der CIV nunmehr im Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auch für den innerstaatlichen Schienenpersonenverkehr angewendet werden.

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 werden damit insbesondere folgende Regelungen EU-weit gelten:

- a) Die Artikel 15 ff. führen eine Haftung für Verspätung und Ausfall von Zügen ein. Gemäß Artikel 17 müssen bei einer Verspätung ab 60 Minuten 25 Prozent des Fahrpreises erstattet werden, bei einer Verspätung ab 120 Minuten 50 Prozent des Fahrpreises. Der Betrag muss auf Wunsch in bar gezahlt werden. Außerdem muss das Eisenbahnunternehmen bei einer Verspätung ab 60 Minuten Erfrischungen im Zug oder, wenn eine Übernachtung erforderlich wird, eine Hotelunterkunft anbieten (Artikel 18). Zeichnet sich eine Verspätung von mehr als 60 Minuten ab, kann der Fahrgast gemäß Artikel 16 auch von der Fahrt absehen und Rückerstattung des Fahrpreises verlangen oder die Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt auch mit geänderter Streckenführung durchführen. Das Eisenbahnunternehmen haftet nicht, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf außerhalb des Betriebes liegende unvermeidbare Umstände, auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein unvermeidbares Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist (Artikel 15 in Verbindung mit Artikel 32 CIV). Das Eisenbahnunternehmen kann von einer Zahlung absehen, wenn der zu erstattende Betrag unter 4 Euro liegt (Bagatellgrenze).
- b) Soweit bei einem Eisenbahnunfall ein Fahrgast getötet oder verletzt wurde, müssen die Eisenbahnunternehmen künftig einen Vorschuss zahlen, der die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse des geschädigten Fahrgasts oder seiner Angehörigen deckt. Wird ein Fahrgast getötet, beträgt dieser Vorschuss mindestens 21 000 Euro.

Außerdem kann bei Personenschäden kein Mitgliedstaat mehr Haftungshöchstsummen festschreiben, die weniger als 175 000 Sonderziehungsrechte, umgerechnet ca. 191 000 Euro, betragen. Durch die Öffnungsklausel in Artikel 11 darf allerdings jeder Mitgliedstaat in seinem nationalen Recht für den Fahrgast günstigere Haftungsregeln vorsehen. Damit kann das deutsche Recht insoweit unverändert bleiben.

- c) Gemäß Artikel 19 haben die Eisenbahnunternehmen unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nichtdiskriminierende Zugangsregelungen für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität aufzustellen. Sie müssen dafür sorgen, dass der Bahnhof, die Bahnsteige, die Fahrzeuge und andere Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind. Soweit entsprechendes Personal vorhanden ist und der Unterstützungsbedarf vorher angemeldet wurde, werden die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber verpflichtet, kostenlos Unterstützung beim Ein- und Aussteigen sowie bei der Fahrt zu leisten. Im Hinblick auf diese Regelungen der

Verordnung ist eine Änderung des § 2 Abs. 3 EBO nicht erforderlich, da keine Diskrepanz zwischen den Regelungsinhalten besteht.

- d) In der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 werden Mindestanforderungen für Informationen, die dem Fahrgast vor, während oder nach der Fahrt zu geben sind, explizit festgelegt: Wenn Eisenbahnunternehmen die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten beschließen, veröffentlichen sie derartige Beschlüsse auf angemessenem Wege, bevor sie sie umsetzen. In Artikel 8 Abs. 1 ist die Pflicht von Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern normiert, dem Fahrgast auf Anfrage mindestens die in Anhang II Teil I der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 genannten Informationen zu erteilen. Bei den erforderlichen Mindestanforderungen handelt es sich um Informationen zu folgenden Punkten: Allgemeine Vertragsbedingungen, Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt mit der kürzesten Fahrzeit und den günstigsten Fahrpreisen, Zugänglichkeit, Zugangsbedingungen und Verfügbarkeit von Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Zug, Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen, Verfügbarkeit von Sitzen in Raucher- und Nichtraucherzonen, erster und zweiter Klasse, sowie Liege- und Schlafwagen, Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen oder Verspätungen von Verkehrsdiensten führen, Verfügbarkeit von Dienstleistungen im Zug, Verfahren zur Anzeige des Gepäckverlusts sowie Beschwerdeverfahren. Während der Fahrt sind nach Artikel 8 Abs. 2 mindestens Informationen zu Dienstleistungen im Zug, zum nächsten Haltebahnhof, zu Verspätungen, zu den wichtigsten Anschlussverbindungen und zur Sicherheit zu erteilen.
- e) Die Eisenbahnunternehmen müssen künftig Qualitätsstandards für ihre Verkehrsdienste festlegen und ein Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden einrichten. Die Beschwerden müssen innerhalb eines Monats oder, wenn der Fahrgast hierüber unterrichtet worden ist, innerhalb von spätestens drei Monaten beantwortet sein. Zusätzlich hat jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere Stellen zu benennen, die für die Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zuständig sind und die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden. Zusätzlich müssen Beschwerdestellen eingerichtet werden, bei denen der Fahrgast Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 einreichen kann.

### 3. Anpassung des nationalen Rechts

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gilt nach ihrem Artikel 2 Abs. 1 für den gesamten grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Personenverkehr auf der Schiene innerhalb der Gemeinschaft. Allerdings können die Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Abs. 4 bis 6 der Verordnung eine Anwendung der Regelungen dieser Verordnung – mit Ausnahme von einigen wenigen Vorschriften – auf Verkehre mit Drittstaaten, den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr und – auf maximal 15 Jahre zeitlich befristet – den innerstaatlichen Fernverkehr ausschließen. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht vor, davon ganz überwiegend keinen Gebrauch zu machen, sondern die Fahrgastrechte in Deutschland umfassend einzuführen.

Abweichungen werden lediglich für den Schienenpersonennahverkehr vorgesehen. So werden die Informationspflichten und die Pflichten zur Erbringung von Unterstützungsleistungen aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 abgeschwächt und die Rechte des Fahrgasts im Falle einer Verspätung erweitert. Außerdem werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die lediglich den Schienenpersonennahverkehr bedienen, von den Pflichten nach Artikel 27 Abs. 3, Artikel 28 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ausgenommen. Schließlich ist eine Ausnahme auch für Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs vorgesehen, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Abweichungen im Schienenpersonennahverkehr sind geboten, um den besonderen Verhältnissen in diesem Bereich gerecht zu werden.

Anpassungsbedarf im Bereich der Personenschadenshaftung ist nicht gegeben. Insoweit bleibt es wegen der Öffnungsklausel in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 insbesondere bei der Anwendung des Haftpflichtgesetzes, soweit dieses im Vergleich zur CIV günstigere Regelungen vorsieht und die CIV nicht vorrangig zu berücksichtigen ist. Ansprüche wegen eines Personenschadens, den ein Fahrgast auf einer Fahrt ausschließlich in Deutschland erlitten hat, können mithin weiterhin auf § 1 des Haftpflichtgesetzes gestützt werden. Das Eisenbahnunternehmen trifft dann eine Nichtverschuldenshaftung. Nach § 9 des Haftpflichtgesetzes ist diese Haftung auf den Kapitalbetrag von 600 000 Euro oder auf den Rentenbetrag von jährlich 36 000 Euro beschränkt. Ansprüche wegen eines Personenschadens, den ein Fahrgast auf einer grenzüberschreitenden Fahrt zwischen Vertragsstaaten der COTIF erlitten hat, können dagegen gemäß Artikel 52 CIV nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen der CIV geltend gemacht werden. Denn Deutschland ist als Vertragsstaat der COTIF gehalten, die Regelungen der CIV uneingeschränkt anzuwenden, wenn die Voraussetzungen in Artikel 1 CIV erfüllt sind. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen bestimmt sich also die Haftung nach Artikel 26 CIV. Das Eisenbahnunternehmen hat hiernach die Möglichkeit, sich bei Bestehen eines der in Artikel 26 Abs. 2 CIV genannten Haftungsausschlussgrunds von seiner Haftung zu befreien. Die Haftungshöchstgrenzen des Haftpflichtgesetzes bleiben aber wegen Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 unberührt.

Auch die Regelung in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Vorschusszahlung im Falle eines Personenschadens soll unverändert angewendet werden. Die Bestimmung ist zwar, insbesondere vor dem Hintergrund der deutschen Zivilrechtsdogmatik, nicht unproblematisch (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr, Bundestagsdrucksache 15/2359, S. 22 f.). Sie deshalb aber isoliert aus der vorzeitigen Inkraftsetzung der Gesamterregung der Verordnung auszuklammern, erscheint schon im Hinblick auf den bis zum Inkrafttreten der Verordnung verbleibenden kurzen Zeitraum nicht sachgerecht.

Weiterhin gibt die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 den Mitgliedstaaten auf, Durchsetzungs- bzw. Beschwerdestellen zu benennen. Durchsetzungsstellen bestehen bereits in Gestalt der Eisenbahnaufsicht, deren Grundlagen und Aufgaben im Allgemeinen Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert

durch Artikel 2 des Gesetzes vom ... [einfügen: Datum und Fundstelle dieses Gesetzes], geregelt sind. Die Erweiterung der Aufgaben der Eisenbahnaufsicht im Rahmen der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, insbesondere durch die Beschwerdebearbeitung, soll durch dieses Gesetz erfolgen.

Darüber hinaus sieht der Gesetzentwurf vor, dass die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den innerstaatlichen Eisenbahnverkehr in Deutschland bereits vorzeitig angewendet werden soll. Damit soll berücksichtigt werden, dass die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erst zwei Jahre nach ihrer Veröffentlichung für die Gemeinschaft in Kraft tritt. Es erscheint jedoch nicht sachgerecht, bis zu diesem Zeitpunkt den Fahrgästen die Verbesserungen vorzuenthalten, die durch die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eingeführt werden.

### III. Inhalt der Regelung

Das vorliegende Artikelgesetz dient dazu, die genannten Ziele zu erreichen. Es bestimmt in seinem Artikel 1 die Anwendung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den innerstaatlichen Schienenverkehr aufgrund des Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetzes bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Gemeinschaft in Kraft tritt. Da die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 dann unmittelbare Geltung erlangt, muss zu diesem Zeitpunkt das Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz wieder außer Kraft treten. Artikel 2 nimmt die notwendigen Anpassungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vor. Artikel 3 enthält die Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und regelt Informationspflichten und Verspätungsfolgen im Schienenpersonennahverkehr. Artikel 4 schließlich enthält die Vorschriften für das Inkrafttreten.

### IV. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Durch das Gesetz sind keine Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung zu erwarten.

### V. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Eine Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt für Verkehrsleistungen im Schienenverkehr durch Eisenbahnen des Bundes aus Artikel 73 Abs. 1 Nr. 6a des Grundgesetzes (Eisenbahnen des Bundes), für den übrigen Schienenpersonenverkehr aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 des Grundgesetzes (Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind). Die Normen des Gesetzentwurfs sind im Rahmen der Verkehrsleistungspflichten der Eisenbahn als Regelungen der Leistungspflichten zu qualifizieren.

Die in dem vorliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Vorschriften berühren die Kompetenzen der Europäischen Gemeinschaft nicht: Zwar kann die Europäische Gemeinschaft nach Artikel 71 in Verbindung mit Artikel 80 Abs. 1 des EG-Vertrages Vorschriften für den Eisenbahnverkehr erlassen, wovon sie mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 Gebrauch gemacht hat. Erwägungsgrund 22 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 stellt aber ausdrücklich klar, dass es den Mitgliedstaaten erlaubt ist, die zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Darüber hinaus gibt Artikel 2 Abs. 5 der Verordnung

(EG) Nr. 1371/2007 den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auszunehmen.

### VI. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Zusätzlicher Vollzugsaufwand ist beim Eisenbahn-Bundesamt und den Behörden der Länder Berlin, Hamburg und Niedersachsen zu erwarten, die die Eisenbahnaufsicht nicht auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen haben. Diese haben nunmehr auch die Einhaltung der Pflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zu überwachen. Dazu gehören nicht nur Tarifaufsicht im Nah- und Fernverkehr sowie Prüfungen vor Ort, sondern auch die Ahndung von Verstößen gegen die Verordnung. Darüber hinaus übernehmen diese Behörden künftig die Funktion der unabhängigen Beschwerdestelle nach Artikel 30 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die für die Bearbeitung von Beschwerden der Fahrgäste über mutmaßliche Verstöße gegen die Verordnung zuständig ist.

Erhöhter Personalbedarf entsteht vor allem beim Eisenbahn-Bundesamt, das nicht nur die Aufsicht über die Eisenbahnen des Bundes, sondern auch durch Organleihe die Aufsicht über die nicht bundeseigenen Eisenbahnen in 13 Ländern ausübt. Zudem wird diese Behörde als zentrale Anlaufstelle für die Beschwerden der Fahrgäste bestimmt. Nach der derzeit nur überschlägig möglichen Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung besteht ein zusätzlicher Bedarf von 35 Planstellen, überwiegend im gehobenen Dienst. Die jährlichen Mehrkosten betragen 1 972 420 Euro. Davon entfallen 1 962 420 Euro auf Personalkosten und 10 000 Euro auf Reisekosten. Bei der Schätzung wird davon ausgegangen, dass vom Eisenbahn-Bundesamt anfangs 10 000 Beschwerden pro Jahr zu bearbeiten sind und dass die Anzahl der Beschwerden pro Jahr in der Folge weiter steigen dürfte. Die Schätzung beruht einerseits auf den Erfahrungen des Luftfahrt-Bundesamtes, das seit 2005 die Aufgaben der Beschwerdestelle für Fluggäste wahrnimmt. Andererseits sind in die Schätzung Angaben des Statistischen Bundesamtes zu der Anzahl der Reisenden bundesweit im Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr im Jahr 2006 eingeflossen.

Auch bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder Berlin, Hamburg und Niedersachsen entsteht ein erhöhter Personalbedarf. Nach der derzeit nur überschlägig möglichen Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedarf es in diesen drei Ländern insgesamt neun zusätzlicher Planstellen, überwiegend im gehobenen Dienst. Die jährlichen Personalmehrkosten betragen 471 096 Euro.

### VII. Sonstige Kosten

Die Anpassung des deutschen Eisenbahnrechts an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 betrifft zunächst die Änderung materiellen Rechts. Auf die Unternehmen, die Fahrpreisrückerstattungen und Aufwendungsersatz leisten müssen, kommen finanzielle Mehrbelastungen zu. Auch die Einführung von neuen Informationspflichten gegenüber dem Rei-

senden, Qualitätsmanagement und Beschwerdebearbeitung führen zu einer Mehrbelastung der Wirtschaft. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten, da die Ausweitung der Haftung der Unternehmen zugleich eine wirtschaftliche Entlastung der Fahrgäste zur Folge hat. Da eine solche Verlagerung geeignet ist, präventive Wirkung zu entfalten und die Attraktivität des Eisenbahnverkehrs zu steigern, kann das Gesetz zumindest teilweise eine Kostenkompensation zur Folge haben.

## VIII. Bürokratiekosten

### 1. Bürokratiekosten der Wirtschaft

Das Gesetz führt nur die Informationspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ein, die Personen befördern. Drei weitere neue Informationspflichten nach Artikel 27 Abs. 3, Artikel 28 Abs. 2 Satz 2 sowie Artikel 28 Abs. 2 Satz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 werden demgegenüber auf diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränkt, die Personen im Fernverkehr befördern. Eine weitere neue Informationspflicht nach § 14 Abs. 1 EVO betrifft den Verkauf von Fahrausweisen für Zugfahrten, die ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt werden. Der vorliegende Gesetzentwurf leistet einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung neuer bürokratischer Lasten für die Wirtschaft, da die kostenintensiven Informationspflichten auf die Schienenpersonenfernverkehr betreibenden Unternehmen beschränkt werden und von derzeit etwa 300 für den Personenverkehr konzessionierten Unternehmen nur fünf in diesem Bereich tätig sind. Im Rahmen der vom Statistischen Bundesamt durchgeführten Ex-ante-Schätzung ist mit dem vorliegenden Entwurf eine Nettobelastung von 263 541 Euro zu erwarten.

Aufgrund der neuen Informationspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 haben die im Bereich der Personenbeförderung tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die jeweiligen Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs Beschlüsse über die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten auf angemessenem Weg vor deren Umsetzung zu veröffentlichen. Die für die Veröffentlichung erforderlichen Standardaktivitäten dauern 29 Minuten. Ausgehend von einem mittleren Qualifikationsniveau für diese Tätigkeiten liegt der Lohnsatz bei 28,30 Euro. Laut Eisenbahn-Bundesamt erfolgten in den letzten beiden Jahren jeweils elf Einstellungen von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Daraus ergibt sich eine jährliche Belastung von 150 Euro. Nicht berücksichtigt wurden etwaige Zusatzkosten wie Druckkosten im Fall einer Veröffentlichung in Papierform, die aber das Ergebnis nicht wesentlich erhöhen dürften. Bei der Einstellung von Schienenverkehrsdiensten im Personennahverkehr trifft die Belastung die Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die jeweiligen Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs. Wegen der Bedeutung dieser Information für die von der Einstellung betroffenen Fahrgäste wird von den Ausnahmemöglichkeiten nach Artikel 2 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 kein Gebrauch gemacht.

Die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf eingeführte Informationspflicht nach Artikel 27 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in Verbindung mit Satz 3 des neuen § 1 EVO

betrifft nur Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personen – jedenfalls auch – im Fernverkehr befördern. Diese sind verpflichtet, in ihrem jährlichen Geschäftsbericht die Zahl und die Art der eingegangenen und der bearbeiteten Beschwerden, die Beantwortungsdauer und die durchgeführten Abhilfemaßnahmen zu veröffentlichen. Die für die Veröffentlichung benötigten Standardaktivitäten erfordern einen Zeitaufwand von 127 Minuten. Der Lohnsatz liegt bei mittlerem Qualifikationsniveau für diese Tätigkeiten bei 28,30 Euro. Diese Veröffentlichungspflicht ist in Deutschland von fünf Unternehmen zu erfüllen. Daraus resultiert eine jährliche Belastung von 300 Euro. Nicht berücksichtigt wurden etwaige Zusatzkosten wie gestiegene Druckkosten, die zu keiner wesentlichen Erhöhung des Ergebnisses führen dürften. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personen nur im Nahverkehr befördern, sind von dieser Veröffentlichungspflicht nach Satz 3 des neuen § 1 EVO ausgenommen. Rechtsgrundlage der Ausnahme ist Artikel 2 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Die Ausnahme erfolgt vor dem Hintergrund, dass im Schienenpersonennahverkehr zahlreiche kleinere und mittlere Unternehmen tätig sind. Bei diesen dürfte oft kein ausgeprägtes Beschwerdemanagementsystem mit umfassender Dokumentation vorhanden sein. Zudem dürfte die Veröffentlichung eines Geschäftsberichts die Ausnahme sein. Deswegen führt bei diesen Unternehmen die Veröffentlichungspflicht zu deutlich höheren Kosten als bei den im Schienenpersonenfernverkehr tätigen, die sich in Relation zum erwirtschafteten Umsatz als unverhältnismäßig darstellen können.

Auch die neue Informationspflicht nach Artikel 28 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in Verbindung mit Satz 3 des neuen § 1 EVO ist lediglich von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erfüllen, die Personen – jedenfalls auch – im Fernverkehr befördern. Diese sind verpflichtet, jährlich zusammen mit ihrem Geschäftsbericht einen Bericht über die erreichte Dienstqualität zu veröffentlichen. Die für die Veröffentlichung notwendigen Standardaktivitäten dauern 639 Minuten, wovon rund 75 Prozent auf die Datenbeschaffung entfallen. Ausgehend von einem mittleren Qualifikationsniveau für diese Tätigkeiten liegt der Lohnsatz bei 28,30 Euro. Diese Veröffentlichungspflicht trifft in Deutschland fünf Unternehmen. Daraus folgt eine jährliche Belastung von 1 507 Euro. Für jedes der betroffenen Unternehmen kommen zusätzliche Druckkosten in Höhe von etwa 50 000 Euro hinzu, so dass die jährliche Gesamtbelastung 251 507 Euro beträgt. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personen nur im Nahverkehr befördern, sind von dieser Veröffentlichungspflicht ebenfalls gemäß Satz 3 des neuen § 1 EVO ausgenommen. Bezüglich Rechtsgrundlage und Hintergrund der Ausnahme gelten die Ausführungen zur Informationspflicht nach Artikel 27 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 entsprechend. Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Unternehmen unterbleibt für diese eine Ausnahme nach Artikel 2 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die ohnehin nur für einen begrenzten Zeitraum möglich wäre.

Die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf eingeführte Informationspflicht nach Artikel 28 Abs. 2 Satz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in Verbindung mit Satz 3 des neuen § 1 EVO schreibt vor, dass der vorerwähnte Bericht über die erreichte Dienstqualität außerdem auf den Internetseiten der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Unter-

nehmen zu veröffentlichen und über die Internetseite der Europäischen Eisenbahnagentur zugänglich zu machen ist. Die für die Erfüllung dieser Veröffentlichungspflicht erforderlichen Standardaktivitäten erfordern einen Zeitaufwand von 20 Minuten. Der Lohnsatz liegt bei mittlerem Qualifikationsniveau für diese Tätigkeiten bei 28,30 Euro. Die Veröffentlichungspflicht ist in Deutschland von fünf Unternehmen zu erfüllen. Daraus ergibt sich eine jährliche Belastung von 47 Euro. Bezüglich der Adressaten dieser Informationspflicht und der hierfür maßgeblichen Erwägungen gelten die vorstehenden Ausführungen entsprechend.

Aufgrund der neuen Informationspflicht nach § 14 Abs. 1 EVO müssen der Beförderer sowie ein Fahrkartenverkäufer, der Fahrausweise ausstellt, den Reisenden über seine aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erwachsenden Rechte und Pflichten mit den in der EVO geregelten Abweichungen informieren. Die Verwendung einer Zusammenfassung ist zulässig. Der Informationspflichtige kann sich zudem eines Aushangs oder einer Auslage an geeigneter Stelle oder der üblichen Informations- und Kommunikationstechniken bedienen. Die hierfür erforderlichen Standardaktivitäten dauern 79,50 Minuten. Ausgehend von einem mittleren Qualifikationsniveau für diese Tätigkeiten liegt der Lohnsatz bei 28,30 Euro. Die Informationspflicht ist in Deutschland von 293 Unternehmen zu erbringen, woraus sich eine Belastung von 10 987 Euro ergibt. Bei einer geschätzten Zahl von 5 500 Verkaufsstellen kann daneben von Druckkosten von 10 Cent pro Verkaufsstelle ausgegangen werden. Die Gesamtbelastung für diese Informationspflicht beträgt mithin 11 537 Euro.

## 2. Bürokratiekosten der Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

## 3. Bürokratiekosten der Verwaltung

Die neu eingeführte Informationspflicht nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 trifft auch die jeweiligen Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1 (Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz)

Mit Artikel 1 soll dafür gesorgt werden, dass die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vor ihrem Inkrafttreten für die Gemeinschaft vorzeitig als nationales Recht für den innerstaatlichen Schienenpersonenverkehr der öffentlichen Eisenbahnen zur Anwendung gelangen. Für den Zeitraum bis zum Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Gemeinschaft soll das Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz mithin die Grundlage für die Anwendung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 im nationalen Recht darstellen. Diese Bestimmung ist zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht mehr erforderlich. Deshalb wird in § 2 bestimmt, dass das Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz mit Ablauf des 2. Dezember 2009 – und damit gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Gemeinschaft – wieder außer Kraft tritt.

Nach § 1 Satz 1 sollen die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auch auf den nationalen Schienenpersonennahverkehr angewendet werden. Dies soll jedoch wegen deren Besonderheiten nicht für Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs gelten, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Außerdem sollen für alle Beförderungen im Schienenpersonennahverkehr bestimmte Ausnahmen von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgesehen werden. Diese Ausnahmen sollen in der aufgrund von § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erlassenen EVO geregelt werden, die Vorschriften über die Personen- und Gepäckbeförderung durch öffentliche Eisenbahnen enthält. Dementsprechend bestimmt § 1 Satz 2, dass die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den Schienenpersonennahverkehr nur anzuwenden sind, soweit nicht etwas anderes aufgrund von § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a AEG bestimmt ist. In Artikel 3 dieses Gesetzentwurfs finden sich die vorgeschlagenen Änderungen der EVO mit den Abweichungen von den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den Schienenpersonennahverkehr, die auch nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Gemeinschaft weiter bestehen bleiben sollen. Durch die Formulierung „nach Maßgabe des Artikels 2 Abs. 5“ soll klargestellt werden, dass die Ausnahmen nicht gelten, soweit die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Artikel 2 Abs. 5 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 3 bestimmte Vorschriften in jedem Fall auch auf den Schienenpersonennahverkehr für anwendbar erklärt.

Die Definition des Schienenpersonennahverkehrs ergibt sich aus § 2 Abs. 5 AEG. Danach ist Schienenpersonennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

### Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

#### Zu Nummer 1 (§ 1 AEG)

Die Vorschrift ist für den Zeitpunkt konzipiert, in dem die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach ihrem Artikel 37 in Kraft tritt. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist diese unmittelbar anzuwendendes Recht. Dann dürfen inhaltsgleiche oder entgegenstehende nationale Regelungen nicht mehr angewendet werden. Der Klarstellung dieses Anwendungsvorrangs des Gemeinschaftsrechts dient die Einfügung des Absatzes 3 in Nummer 1 Buchstabe a. Sie ist insbesondere im Hinblick auf die in § 10 AEG geregelte Beförderungspflicht bedeutsam. § 10 Nr. 3 AEG sieht eine Ausnahme von der Beförderungspflicht vor, wenn die Beförderung durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen konnte. Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gestaltet aber die Beförderungspflicht näher aus und gestattet die Ablehnung einer Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nur, wenn dies nach den unter Beteiligung der einschlägigen Vertretungsorganisationen aufgestellten Zu-

gangsregeln unbedingt erforderlich ist. Daneben wird klargestellt, dass abweichende Regelungen für den Schienenpersonennahverkehr aufgrund der Verordnungsermächtigung des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a AEG getroffen werden können.

Durch den vorgeschlagenen Absatz 4 soll geregelt werden, dass die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auf Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, nicht anwendbar ist. Einige Verkehrsdienste werden hauptsächlich aufgrund ihres historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken unterhalten. Bei ihnen steht nicht die Beförderung zu einem bestimmten Zielort bis zu einem bestimmten Zeitpunkt im Vordergrund, sondern das Erlebnis der Fahrt mit dem Beförderungsmittel an sich. Solche Verkehrsdienste, deren Nutzung typischerweise eine Freizeitbeschäftigung darstellt, sind nicht nach dem Maßstab solcher Verkehrsleistungen zu beurteilen, deren Betrieb den Zwecken und Notwendigkeiten des alltäglichen Lebens dient. Da es sich bei den betreffenden Verkehrsdiensten in der Regel um solche des Schienenpersonennahverkehrs handelt, für die aufgrund des Artikels 2 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine dauerhafte Ausnahme vorgesehen werden kann, wird von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Auf solche Verkehrsdienste, deren Hauptzweck hingegen verkehrlicher Art ist, erstreckt sich die Ausnahme auch dann nicht, wenn beim Betrieb museale und touristische Aspekte eine Rolle spielen. Durch die Formulierung „nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5“ soll klargestellt werden, dass die Ausnahme nicht gilt, soweit die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Artikel 2 Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 3 bestimmte Vorschriften in jedem Fall auch auf den Schienenpersonennahverkehr für anwendbar erklärt.

Nummer 1 Buchstabe b stellt eine notwendige Folgeänderung in der Nummerierung dar.

#### **Zu Nummer 2** (§ 5 AEG)

Die Ergänzung des § 5 Abs. 1 Nr. 2 AEG ist erforderlich, um die Eisenbahnaufsicht auch auf die Gegenstände der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 zu erstrecken. Dies gilt insbesondere für das Beschwerdemanagement der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit der Erstreckung der Eisenbahnaufsicht auf die Gegenstände der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 werden die Eisenbahnaufsichtsbehörden Durchsetzungsstellen im Sinne des Artikels 30 Abs. 1 der Verordnung.

#### **Zu Nummer 3** (§ 5a AEG)

Die Einfügung in Nummer 3 Buchstabe a führt dazu, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden in Ausübung ihrer Aufsicht über die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auch gegen Reiseveranstalter und Fahrkartenverkäufer im Sinne des Artikels 3 Nr. 6 oder Nr. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 Maßnahmen ergreifen dürfen, wenn sie Fahrkarten für Beförderungen im Schienenpersonenverkehr verkaufen.

Die Änderung in Nummer 3 Buchstabe b dient der Rechtsbereinigung.

Durch Nummer 3 Buchstabe c wird klargestellt, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden zugleich auch Beschwerdestellen im Sinne des Artikels 30 Abs. 2 der Verordnung (EG)

Nr. 1371/2007 sind. Eine Benennung weiterer Beschwerdestellen findet darüber hinaus nicht statt. Sie wäre auch nicht sinnvoll, weil beide Funktionen in engem Zusammenhang stehen: die in der Funktion als Beschwerdestelle gewonnenen Informationen dienen auch der zielgerichteten Ausübung der Aufsicht. Die Klarstellung erfolgte, weil die Aufgaben und Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden die Funktion einer Beschwerdestelle herkömmlicherweise nicht in dem von der Verordnung intendierten Umfang umfassen, auch wenn es dem Bürger immer freisteht, sich mit Beschwerden an Behörden zu wenden. Die Aufgabe der Beschwerdestelle umfasst die Bearbeitung von Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß gegen die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sowie einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a erlassenen Rechtsverordnung. Allerdings obliegt den Eisenbahnaufsichtsbehörden diese Tätigkeit nur bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach Absatz 1. Dies dient der Klarstellung, dass die Aufgaben der Eisenbahnaufsichtsbehörden bei der Bearbeitung von Beschwerden nicht um die Beilegung von Streitigkeiten erweitert werden sollen, sondern in der Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften bestehen. Die Regelung gewährleistet die Umsetzung von Artikel 30 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Dies gilt zum einen, wenn die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 kraft § 1 des Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetzes anzuwenden sind. Zum anderen gilt dies auch dann, wenn das Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz außer Kraft tritt und die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 unmittelbar anzuwenden sind.

Da in Ergänzung oder Abweichung von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 besondere Regelungen in die Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen werden sollen, erscheint es geboten, die Aufgaben der Eisenbahnaufsichtsbehörden auch auf den Fall zu erstrecken, dass gegen eine Vorschrift der Eisenbahn-Verkehrsordnung verstoßen wird.

In Deutschland wird die Eisenbahnaufsicht von den Eisenbahnaufsichtsbehörden in Bund und Ländern wahrgenommen, wobei sich die Einzelheiten der Zuständigkeiten aus § 5 AEG ergeben. Das Eisenbahn-Bundesamt ist in einer Vielzahl der Fälle als Aufsichtsbehörde zuständig, zum Beispiel für die Eisenbahnen des Bundes und durch Organleihe derzeit auch für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen in 13 Ländern. Insoweit wird das Eisenbahn-Bundesamt als Landesbehörde tätig. Die Bundesregierung hält es für sachgerecht, den Eisenbahnaufsichtsbehörden, die ohnehin die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 AEG genannten Vorschriften überwachen, nunmehr auch die Funktion von Beschwerdestellen zuzuweisen. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden profitieren von den bestehenden Strukturen vor Ort. Neben den Aufsichtsbehörden der Länder hat auch das Eisenbahn-Bundesamt Außenstellen in fast jedem Land, bei denen die meisten Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes tätig sind. Dem Fahrgast kann damit schnellstmöglich geholfen werden. Weiterhin kann die jeweilige Aufsichtsbehörde gegebenenfalls mit Sanktionen durchsetzen, dass sich das betroffene Unternehmen entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 verhält.

Als Vereinfachung für die Fahrgäste sieht Nummer 3 Buchstabe c darüber hinaus vor, dass sämtliche Beschwerden auch vom Eisenbahn-Bundesamt entgegengenommen werden, welches sie dann an die zuständigen Aufsichtsbehörden wei-

terleiten soll. Damit sollen die Fahrgäste einen zentralen Ansprechpartner für ihre Beschwerden erhalten und nicht gezwungen sein, die für das betreffende Unternehmen zuständige Aufsichtsbehörde zu ermitteln. Es bleibt den Fahrgästen aber nach dem Gesetzentwurf unbenommen, sich direkt an die zuständige Aufsichtsbehörde zu wenden.

Unberührt bleibt die Möglichkeit, sich wegen einer Benachteiligung im Sinne eines in § 1 des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) genannten Grundes an die Antidiskriminierungsstelle des Bundes zu wenden (§ 27 Abs. 1 AGG).

Nummer 3 Buchstabe d stellt eine notwendige Folgeänderung in der Nummerierung dar.

#### **Zu Nummer 4** (§ 26 AEG)

Nummer 4 Buchstabe a sieht vor, die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Rechtsverordnungen für öffentliche Eisenbahnen im Bereich der Personenbeförderung zu erweitern. Die Verordnungsermächtigung soll insbesondere um Regelungsmöglichkeiten von Informationspflichten sowie Haftung bei Ausfall, Verspätung oder Anschlussversäumnis ergänzt werden. Damit soll ermöglicht werden, durch Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 abweichende Regelungen für den innerstaatlichen Schienenpersonennahverkehr zu treffen, wenn die technischen oder wirtschaftlichen Umstände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Regelung erfordern. Berücksichtigt werden sollen dabei insbesondere die Anzahl der Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten sowie der geringere Personaleinsatz und die fehlende Ausstattung der Züge mit Verkaufsstellen für Speisen und Getränke. Weiterhin sind im Nahverkehr regelmäßig viele Pendler unterwegs, die größtenteils Kenntnis von den Verkehrsverbindungen haben. Darüber hinaus wird die Verordnungsermächtigung auch auf Regelungen über die Schlichtung erstreckt.

Mit Nummer 4 Buchstabe b soll nach § 26 Abs. 3 Satz 1 AEG ein neuer Satz 2 eingefügt werden. Danach soll das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1a nur noch im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz erlassen. Diese Änderung ist geboten, weil für zivilrechtliche Regelungen das Bundesministerium der Justiz innerhalb der Bundesregierung federführend ist. Darüber hinaus sieht die Regelung auch das Einvernehmen des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vor, soweit eine Regelung zur Schlichtung getroffen wird. Grund hierfür ist die Begleitung des Projekts „Schlichtungsstelle Mobilität“ durch das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Im Übrigen ist das Benehmen dieses Ministeriums vorgesehen. Die weiteren Änderungen in Nummer 4 Buchstabe b dienen der Rechtsbereinigung.

#### **Zu Artikel 3** (Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung)

##### **Zu Nummer 1** (Inhaltsübersicht)

Die Änderungen in Nummer 1 dienen der Anpassung der Inhaltsübersicht.

##### **Zu Nummer 2** (§ 1 EVO)

§ 1 EVO hat in seiner bisherigen Fassung klargestellt, dass für internationale Beförderungen das Übereinkommen für den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) gilt und Vorrang gegenüber den Regelungen der EVO hat. Die Änderungen in Nummer 1 dienen der Klarstellung, dass nunmehr auch die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 Anwendungsvorrang vor der EVO besitzen, soweit sie inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelungen enthalten. Durch den Verweis der Verordnung auf weite Teile der CIV gelten diese in dem durch die Verweisung bestimmten Umfang nunmehr nicht nur für internationale, sondern auch für nationale Beförderungen.

Ausnahmen von der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sieht der dem § 1 EVO neu angefügte Satz 3 vor: Er bestimmt, dass Artikel 8 Abs. 2, Artikel 18 Abs. 2 Buchstabe a, Artikel 27 Abs. 3 sowie die Artikel 28 und 29 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht auf die Beförderung im Schienenpersonennahverkehr anzuwenden sind. Artikel 8 Abs. 2 und Artikel 29 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sollen durch eigenständige Bestimmungen (§ 14 EVO in der Fassung des Entwurfs) ersetzt werden. Aus Gründen der Praktikabilität wird darin präzisiert, wie den Informationspflichten im Schienenpersonennahverkehr Genüge getan wird. Die in Bezug auf Artikel 18 Abs. 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgesehene Ausnahme berücksichtigt, dass es im Schienenpersonennahverkehr weder erforderlich noch angemessen erscheint, den Fahrgästen bei Verspätungen einen Anspruch auf Verpflegung einzuräumen. Regelmäßig werden in den Nahverkehrszügen ohnehin keine Speisen und Getränke bereitgehalten, sodass die Fahrgäste keine entsprechende Erwartungshaltung besitzen. Es ist daher grundsätzlich davon auszugehen, dass sich die Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr regelmäßig selbst mit Erfrischungen und Mahlzeiten versorgen. Die Ausnahmen im Hinblick auf Artikel 27 Abs. 3 und Artikel 28 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 führen dazu, insbesondere kleinere und mittlere Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mit den Kosten für die Dokumentation des Eingangs sowie des Umfangs und der Dauer der Bearbeitung von Beschwerden, ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem, die Festlegung von Dienstqualitätsnormen, die Schaffung von Überwachungssystemen und den Aufbau eines Berichtswesens zu belasten, weil sich diese in Relation zu dem vom Unternehmen erwirtschafteten Umsatz als unverhältnismäßig darstellen können.

Mit denselben Erwägungen wie in dem vorgeschlagenen § 1 Abs. 4 AEG soll der Anwendungsbereich der Eisenbahn-Verkehrsordnung eingegrenzt werden, soweit es sich um Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs handelt, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

##### **Zu Nummer 3** (§ 5 EVO)

Die in Nummer 3 vorgeschlagene Neufassung des § 5 EVO ist aus nachstehenden Gründen erforderlich. § 5 Abs. 1 EVO stellt eine von § 12 Abs. 1 AEG abweichende Definition des Begriffs „Beförderungsbedingungen“ auf. Aus § 5 Abs. 2 Satz 1 EVO ergibt sich ein Wertungswiderspruch zu § 12 Abs. 2 Satz 2 AEG dahingehend, dass der Abschluss von Vereinbarungen nach § 5 Abs. 2 Satz 1 EVO mit einer Geltung

von Tarifen gegenüber jedermann im Sinne von § 12 Abs. 2 Satz 2 AEG nicht im Einklang steht. Die Regelung des § 5 Abs. 4 EVO versteht sich von selbst. Aus Gründen des Verbraucherschutzes soll – abgesehen von der neuen Regelung des § 5 Satz 2 EVO – nicht zu Lasten der Reisenden von den Regelungen in der EVO abgewichen werden können, so dass § 5 Abs. 3 EVO zu streichen ist. Aus dem zweiten Satz des neu gefassten § 5 EVO ergibt sich, unter welchen Voraussetzungen das Eisenbahnverkehrsunternehmen ausnahmsweise zu Ungunsten der Reisenden in den Beförderungsbedingungen von § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO abweichen kann. Nach dem vorgeschlagenen neuen § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO hat der Vertragspartner des Reisenden Verspätungsfolgen bereits dann zu tragen, wenn der Reisende mindestens 20 Minuten verspätet am Zielort ankommt. Diese Rechtsfolge erscheint bei einem erheblich ermäßigten Beförderungsentgelt – wie bei dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ und Ländertickets – nicht sachlich gerechtfertigt.

#### **Zu Nummer 4 (§ 8 EVO)**

Die Einfügung in Nummer 4 Buchstabe a betrifft § 8 EVO, der die Ausnahmen von der grundsätzlichen Beförderungspflicht der öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen regelt, die in § 10 AEG normiert ist. Der neue Absatz 3 sieht vor, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen Personen, die wegen Ausfall oder Unpünktlichkeit eines Zuges mit einem anderen Zug fahren wollen, von der Ersatzbeförderung im Einzelfall ausschließen kann, wenn ansonsten eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs zu erwarten ist. Die Regelung ist im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen neuen § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO zu lesen (Artikel 3 Nr. 6 des Gesetzentwurfs), der dem Reisenden im Rahmen eines Selbstvornahmerechts erlaubt, ein anderes Schienenverkehrsmittel zu nutzen, wenn sich im Schienenpersonennahverkehr eine Verspätung von mindestens 20 Minuten abzeichnet. In diesen Fällen sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen einzelne Züge von der Ersatzbeförderung ausnehmen können, wenn sich eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs abzeichnet. Dabei ist an Situationen gedacht, in denen beispielsweise ein Regionalzug ausfällt, den eine große Anzahl von Reisenden nutzen wollte, und in denen nunmehr die Reisenden einen ICE nutzen wollen, dessen Haltezeiten und Kapazitäten aber nicht ausreichen, um sämtliche für den ausgefallenen Regionalzug bestimmte Reisende aufzunehmen. Die Regelung gilt nicht, wenn ein Zug im Schienenpersonenfernverkehr ausfällt oder sich verspätet und die Reisenden die von ihnen geplante Fahrt gleichwohl fortsetzen wollen. Insoweit ist Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 anzuwenden.

Nummer 4 Buchstabe b stellt eine notwendige Folgeänderung in der Nummerierung dar.

#### **Zu Nummer 5 (§ 14 EVO)**

Der mit Nummer 5 neu gefasste § 14 EVO formuliert erstmals konkrete Informationspflichten für den Beförderungsvertrag im Schienenpersonennahverkehr. § 14 Abs. 1 EVO ist Artikel 29 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 entlehnt. Da die EVO jedoch für den Schienenpersonennahverkehr noch Regelungen enthält, die sich nicht in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 finden, erscheint es angezeigt, eine eigenständige Regelung zu treffen, die auch auf die EVO Bezug nimmt. Damit wird klargestellt, dass die Informationen

inhaltlich die aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erwachsenden Rechte und Pflichten der Fahrgäste mit den in der EVO geregelten Abweichungen für den Schienenpersonennahverkehr zu enthalten haben. Die Regelung geht dabei – ebenso wie die der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 – davon aus, dass die gesetzlichen Regelungen unverändert zur Anwendung gelangen und nicht durch Tarife verändert sind. Ist dies der Fall, ist die notwendige Information entsprechend anzupassen. Aus Praktikabilitätsabwägungen stellt die Regelung darüber hinaus klar, dass der Informationspflicht Genüge getan wird, wenn die maßgeblichen Informationen durch Aushang einer Zusammenfassung der gesetzlichen Regelung oder durch Auslage einer solchen Zusammenfassung an geeigneter Stelle oder durch Einsatz der üblichen Informations- und Kommunikationstechnik erfolgen. Die Verwendung der Begriffe „Beförderer“ und „Fahrkartenverkäufer“ orientiert sich an den Begriffsbestimmungen in Artikel 3 Nr. 2 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Nach Inkrafttreten der Verordnung für die Gemeinschaft wird die Europäische Kommission gemäß Artikel 29 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine Zusammenfassung der Bestimmungen der Verordnung zur Verfügung stellen.

§ 14 Abs. 2 EVO ist Artikel 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nachgebildet. 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).

#### **Zu Nummer 6 (§ 17 EVO)**

Durch die in Nummer 6 vorgeschlagene Änderung soll die Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Verspätung im Schienenpersonennahverkehr gegenüber den Artikeln 15 bis 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erweitert werden. Neben den in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 geregelten Fahrpreisschädigungen bei Verspätung sowie Hilfeleistungen (mit Ausnahme von Erfrischungen und Mahlzeiten) und der Möglichkeit zur Weiterreise mit geänderter Streckenführung ist vorgesehen, den Reisenden im Schienenpersonennahverkehr durch die Neuregelung in § 17 EVO weitergehende Rechte zu gewähren. Die Abweichungen im Schienenpersonennahverkehr sind geboten, um den besonderen Verhältnissen in diesem Bereich gerecht zu werden. Hier ist eine anteilige Fahrpreiserstattung, wie sie die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorsieht, in der Regel nur von geringer Attraktivität, weil die Fahrkarten vergleichsweise preiswert sind. Berücksichtigt werden muss dagegen das Interesse des Reisenden, sein Nahverkehrsziel so schnell wie möglich zu



erreichen. Aufgrund der zahlreichen Haltestellen und Umsteigeverbindungen sollen die Informationspflichten weniger umfangreich sein. Auch werden in Nahverkehrszügen regelmäßig keine Verpflegungsleistungen erbracht, sodass diese auch als Unterstützungsleistungen bei Verspätungen nicht praktikabel sind.

Die Regelung gilt nur für den Fall, dass der Reisende eine Fahrt ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr durchführen will. Nicht erfasst sind damit die Fälle, in denen der Reisende eine Fahrt sowohl mit Zügen des Schienenpersonennahverkehrs als auch mit Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs durchführen will. Würde man die Regelung auch auf die Fälle anwenden, in denen – bei Verwendung von Zügen sowohl im Schienenpersonenfernverkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr – die Verspätungsursache einem Zug im Schienenpersonennahverkehr zuzuordnen wäre, würden Wertungswidersprüche in den Fällen eintreten, in denen die Ursache für die Verspätung bei einem Zug im Schienenpersonenfernverkehr läge. Denn in den zuletzt genannten Fällen wäre ausschließlich die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 anzuwenden.

Bei einem Fahrausweis im Sinne der Regelung kann es sich sowohl um eine Einzelfahrkarte als auch um eine Zeitfahrkarte handeln.

Die Vorschrift hat ihr Vorbild in § 637 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Bei dem Beförderungsvertrag im Schienenpersonennahverkehr soll es dem Reisenden möglich sein, im Falle der Verspätung selbst Abhilfe zu schaffen und Ersatz der hierfür erforderlichen Aufwendungen zu verlangen. Da es sich beim Schienenpersonennahverkehr um Massenverkehr handelt, ist das Selbstvornahmerecht für den Reisenden von erheblicher Bedeutung. § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO erlaubt daher dem Reisenden für den Fall, dass sich eine Verspätung von 20 Minuten abzeichnet, ein anderes Schienenverkehrsmittel zu nutzen, sofern für den ursprünglich gewählten wie für den anderen Zug die Anwendung desselben Tarifs vorgesehen ist. Dabei kann es sich auch um einen Fernverkehrszug handeln. Voraussetzung ist allerdings, dass vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende wegen des Ausfalls oder der Unpünktlichkeit des von ihm ursprünglich gewählten Zuges mindestens 20 Minuten verspätet am vertragsgemäßen Zielort ankommen wird. Erfasst ist damit insbesondere auch der Fall, dass der Reisende eine Fahrt mit Umsteigeverbindungen durchführt, das erste von ihm gewählte Verkehrsmittel nur leicht unpünktlich ist, dies jedoch dazu führt, dass der Reisende infolge der Unpünktlichkeit des ersten gewählten Verkehrsmittels am Ende der gesamten Fahrt voraussichtlich um mindestens 20 Minuten verspätet am Zielort eintreffen wird.

Für die Wahl des alternativen Verkehrsmittels soll es nicht darauf ankommen, dass dieses mit dem ursprünglich gewählten Verkehrsmittel gleichartig ist. Erforderlich soll nur sein, dass es sich ebenfalls um einen Zug handelt. Dem Reisenden soll auch erlaubt werden, in einen „höherwertigen“ Zug umzusteigen, etwa von einem verspäteten Regionalzug in einen IC oder ICE, der das Fahrtziel rechtzeitig oder wenig später erreicht. Die wirtschaftliche Belastung des Vertragspartners des Reisenden soll dadurch in Grenzen gehalten werden, dass für diesen „höherwertigen“ Zug und den ursprünglich gewählten Zug die Anwendung desselben Tarifs vorgesehen ist. Demselben Tarif im vorgenannten Sinn unterliegen etwa die

Unternehmen DB Regio und DB Fernverkehr, die als Verkehrsunternehmen des Deutsche-Bahn-Konzerns beide die „Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG“ anwenden. Der Reisende soll jedoch die Benutzung des anderen Zuges dann nicht verlangen können, wenn eine Reservierungspflicht besteht, der Zug eine Sonderfahrt oder eine solche des Charterverkehrs durchführt. Diese Einschränkungen sind geboten, weil die besondere Beförderungssituation in den genannten Zügen der unvorhergesehenen Mitnahme von Reisenden entgegensteht. Gedacht ist hierbei insbesondere an reservierungspflichtige Nachtzüge oder Züge, die der Durchführung einer besonderen Veranstaltung dienen. Allerdings bleibt es in diesen Fällen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen unbenommen, den von der Verspätung betroffenen Reisenden die Benutzung eines der genannten Züge zu ermöglichen, ohne hierzu verpflichtet zu sein.

Weitergehende Rechte räumt der neue § 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO dem Reisenden ein. Danach soll der Reisende sogar jegliches alternatives Verkehrsmittel, etwa auch ein Taxi, zur Erreichung seines vertragsgemäßen Fahrtziels benutzen können, wenn die Beförderung ausschließlich in die Nachtzeit fällt und die zu erwartende Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt oder wenn es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um den fahrplanmäßig letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zug handelt und der Reisende wegen des Ausfalls dieses Zuges den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 1.00 Uhr des Folgetages erreichen kann. Dieses weit reichende Selbstvornahmerecht ist dadurch gerechtfertigt, dass die nächtliche Verspätungssituation mit besonderen Unannehmlichkeiten für den Reisenden verbunden ist. Wie in § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO kommt es nicht darauf an, wie unpünktlich das erste vom Reisenden gewählte Verkehrsmittel ist. Entscheidend ist, ob der Reisende infolge eines Ausfalls oder der Unpünktlichkeit des von ihm gewählten Verkehrsmittels am Ende der gesamten Fahrt um mindestens 60 Minuten verspätet eintreffen würde oder ihm aufgrund des Ausfalls des fahrplanmäßig letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zuges das Erreichen seines Zielortes bis um 1.00 Uhr des Folgetages nicht mehr möglich ist.

Macht der Reisende von seinem Recht auf Selbstvornahme Gebrauch, kann er nach dem neuen § 17 Abs. 2 EVO Ersatz der erforderlichen Aufwendungen von demjenigen verlangen, mit dem er den Beförderungsvertrag geschlossen hat. Diese Regelung entspricht § 637 Abs. 1 BGB. Ebenso wie dort ist für die Beantwortung der Frage, ob ein Aufwand erforderlich war, darauf abzustellen, ob der Reisende die ihm entstandenen Kosten im Zeitpunkt der Selbstvornahme als vernünftiger, wirtschaftlich denkender Reisender aufwenden konnte. Dies ist zu verneinen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinerseits alternative Fahrzeuge zur Verfügung stellt, mit denen es den Reisenden zu dem vertragsgemäßen Zielort befördert, oder eine Beförderung zu dem vertragsgemäßen Zielort in anderen Zügen – gegebenenfalls ohne das Erfordernis einer Zuzahlung – ermöglicht. Der Reisende, der Aufwendungsersatz verlangt, ist mithin gehalten, zur Schadensminderung beizutragen und die Kosten gering zu halten. Trotz dieser Einschränkung erscheint es geboten, für den Fall, dass der Reisende gemäß § 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO zur Nachtzeit ein alternatives Verkehrsmittel benutzt, eine

Höchstgrenze für den zu leistenden Aufwendersatz zu normieren. Diese soll bei 50 Euro liegen.

Der neue § 17 Abs. 3 Satz 1 EVO übernimmt die Haftungsausschlussgründe des Artikels 32 Abs. 2 CIV.

Nach dem neuen § 17 Abs. 3 Satz 2 EVO soll sich der Vertragspartner des Reisenden auf die in Satz 1 Nr. 1 oder 3 genannten Haftungsausschlussgründe nur berufen können, wenn der Reisende über die Ursache unterrichtet wurde, was dann nicht erforderlich ist, wenn sie offensichtlich ist. Die Information muss rechtzeitig erfolgen, d. h. zu einem Zeitpunkt, in dem der Reisende sein Verhalten hierauf noch einstellen kann. Durch diese Regelung soll vermieden werden, dass der Reisende in Unkenntnis bestehender Haftungsausschlussgründe Aufwendungen hat, die er nicht ersetzt verlangen kann.

Der vorgeschlagene § 17 Abs. 3 Satz 3 EVO lehnt sich an Artikel 51 Satz 2 CIV an. Wie dieser rechnet er im Rahmen des Beförderungsvertrags im Schienenpersonennahverkehr das Verschulden des Infrastrukturbetreibers dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu. Der Vertragspartner des Reisenden soll sich mithin nicht auf „betriebsfremde“ Umstände im Sinne von § 17 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 EVO berufen können, wenn ein Verschulden des Infrastrukturbetreibers vorliegt. Darüber hinaus soll der Infrastrukturbetreiber nicht als „Dritter“ im Sinne von § 17 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 EVO anzusehen sein.

#### **Zu Nummer 7** (§ 25 EVO)

Die vorgeschlagene Nummer 7 hebt § 25 Abs. 1 Satz 2 und 3 EVO auf. Insoweit sollen nun für die Aufgabe von Reisegepäck im Rahmen eines Beförderungsvertrages die Vorschriften des Titels III der CIV gelten, die nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auch auf innerstaatliche Schienenbeförderungen für anwendbar erklärt werden. Der Verweis auf die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs soll daher entfallen.

#### **Zu Nummer 8** (§§ 31 bis 33 EVO)

Die in Nummer 8 vorgeschlagene Aufhebung der §§ 31 bis 33 EVO ist dadurch bedingt, dass die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck sowie für die Überschreitung der Lieferfrist nunmehr auch für den innerstaatlichen Schienenverkehr in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 geregelt ist. Danach sind nicht die jeweils einschlägigen innerstaatlichen Regelungen, sondern die CIV anzuwenden.

#### **Zu Nummer 9** (Zwischenüberschrift)

Die Anfügung der Zwischenüberschrift stellt eine notwendige Konsequenz der neuen Regelung des § 37 EVO dar.

#### **Zu Nummer 10** (§ 37 EVO)

Die vorgeschlagene Nummer 10 enthält eine Regelung über die Schlichtung bei Streitigkeiten, die aus der Beförderung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen resultieren. Mit Absatz 1 soll klargestellt werden, dass es den Reisenden unbenommen bleibt, zusätzlich zu einer Beschwerde gegenüber ihrem Vertragspartner und einer Beschwerde gegenüber den Eisenbahnaufsichtsbehörden eine Schlichtungsstelle anzurufen, um ihre Rechte durchzusetzen oder gegebenenfalls auf dem Kulanzweg zu einer Lösung zu gelangen. Hier ist zunächst an vorhandene privatrechtlich organisierte Schlichtungseinrichtungen wie die Schlichtungsstelle Mobilität mit Sitz in Berlin, die Schlichtungsstelle Nahverkehr e. V. mit Sitz in Düsseldorf und die Ombudsstelle Nahverkehr Bayern mit Sitz in München gedacht. Die Finanzierung der Schlichtungsstelle Mobilität durch das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ist derzeit lediglich bis Ende 2009 sichergestellt. Für den Zeitraum danach beabsichtigt die Deutsche Bahn AG, gemeinsam mit anderen Eisenbahn- und Luftfahrtunternehmen, ein Konzept für eine unabhängige verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle zu erarbeiten, die von den Verkehrsunternehmen getragen und ab 2010 installiert werden soll. Vorbild für die neue Schlichtungsstelle soll der Versicherungsombudsmann e. V. sein. Die Verkehrsunternehmen weisen in geeigneter Form auf die Möglichkeiten des Schlichtungsverfahrens hin.

Absatz 2 Satz 1 nimmt hinsichtlich der Voraussetzungen für die Eignung einer solchen Schlichtungsstelle auf die Empfehlung der Kommission vom 30. März 1998 Bezug. Zu diesen Voraussetzungen gehören die Grundsätze der Unabhängigkeit, der Transparenz, der kontradiktorischen Verfahrensweise, der Effizienz, der Rechtmäßigkeit, der Handlungsfreiheit und der Vertretung. Absatz 2 Satz 2 stellt klar, dass auch eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle geeignet sein kann.

#### **Zu Artikel 4** (Inkrafttreten)

Die Bestimmung regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Regelung berücksichtigt, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach der Verkündung des Gesetzes noch eine gewisse Zeit benötigen, um ihre Tarife der geänderten Rechtslage anzupassen und die Änderungen von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen. Satz 2 ist notwendige Konsequenz der vorzeitigen Anwendung der Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den innerstaatlichen Schienenverkehr in Deutschland. Sobald die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für die Gemeinschaft in Kraft tritt, gilt sie auch in der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar, sodass eine gesonderte Umsetzung nicht mehr erfolgen kann.

## Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union haben mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Europa festgelegt. Die Verordnung wird am 3. Dezember 2009 in Kraft treten und dann unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat gelten. Mit dem als Entwurf vorliegenden Gesetz sollen die neu geschaffenen Fahrgastrechte bereits vor Ende 2009 für den innerstaatlichen Eisenbahnverkehr in Deutschland eingeführt werden. Zudem macht das Bundesministerium von Ausnahmemöglichkeiten der Verordnung Gebrauch.

Das Bundesministerium der Justiz weist in seiner Gesetzesbegründung fünf Informationspflichten für die Wirtschaft aus:

1. Die im Bereich der Personenbeförderung tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die jeweiligen Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs haben Beschlüsse über die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten auf angemessenem Weg vor deren Umsetzung zu veröffentlichen. Das Bundesministerium geht von einer marginalen Belastung zur Erfüllung dieser Informationspflicht aus.

Die Verpflichtung gilt nach nationalem Recht nur bis zum Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 am 3. Dezember 2008. Ab diesem Zeitpunkt ergibt sie sich unmittelbar aus der Verordnung.

2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personen auch im Fernverkehr befördern, sind verpflichtet, in ihrem jährlichen Geschäftsbericht die Zahl und die Art der eingegangenen und der bearbeiteten Beschwerden, die Beantwortungsdauer und die durchgeführten Abhilfemaßnahmen zu veröffentlichen. Die betroffenen fünf Unternehmen werden nach Schätzung des Bundesministeriums jährlich nur marginal mit Bürokratiekosten belastet. Das Bundesministerium geht dabei davon aus, dass die Unternehmen

zur Erfüllung der Informationspflicht auf ihr Beschwerdemanagementsystem zurückgreifen.

3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Personen auch im Fernverkehr befördern, sind weiter verpflichtet, jährlich zusammen mit ihrem Geschäftsbericht einen Bericht über die erreichte Dienstqualität zu veröffentlichen. Das Bundesministerium geht für die betroffenen fünf Unternehmen von einer jährlichen Bürokratiekostenbelastung von 251 507 Euro einschließlich der Druckkosten für den Bericht aus.
4. Der unter Nummer 3 erwähnte Bericht über die erreichte Dienstqualität ist außerdem auf den Internetseiten der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Unternehmen zu veröffentlichen und über die Internetseite der Europäischen Eisenbahnagentur zugänglich zu machen ist. Daraus ergibt sich nach Schätzung des Bundesministeriums nur eine geringfügige jährliche Belastung.
5. Beförderer sowie Fahrkartenverkäufer, die Fahrausweise ausstellen, haben den Reisenden über seine aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erwachsenden Rechte und Pflichten mit den in der Eisenbahnverkehrs-Ordnung geregelten Abweichungen zu informieren. Die Verwendung einer Zusammenfassung ist zulässig. Der Informationspflichtige kann die Zusammenfassung aushängen oder -legen oder sich der üblichen Informations- und Kommunikationstechniken bedienen. Das Bundesministerium geht von einer Gesamtbelastung von 11 537 Euro aus.

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die für den innerstaatlichen Schienenpersonenverkehr der öffentlichen Eisenbahnen bereits ab Inkrafttreten des hier vorliegenden Gesetzes gelten soll, enthält noch eine Reihe weiterer Informationspflichten, die das Bundesministerium in der Gesetzesbegründung nicht dargestellt hat. In Anbetracht der Tatsache, dass die Geltung dieser europarechtlichen Pflichten durch das Gesetz nur für wenige Monate, d. h. bis zum Inkrafttreten der Verordnung am 3. Dezember 2008, vorgezogen wird, stellt der Normenkontrollrat mögliche Bedenken gegen das Regelungsvorhaben zurück.

## Anlage 3

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 851. Sitzung am 28. November 2008 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

## Zum Gesetzentwurf insgesamt

1. Der Bundesrat begrüßt die geplante Einführung umfassender Fahrgastrechte für Verbraucher, die teilweise für Nahverkehrskunden noch über die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 hinausgehen. Er ist jedoch der Auffassung, dass der vorliegende Gesetzentwurf die Belange der Fahrgäste noch nicht hinreichend berücksichtigt.

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob der Anwendungsbereich des geplanten Gesetzes auf den Schienenpersonennahverkehr zu eng gefasst ist.

Geprüft werden sollte, ob und wie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Fahrgastrechte auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr (inklusive Bus, Schiff etc.) Anwendung finden sollen.

## Begründung

Die geplante Einführung umfassender Fahrgastrechte für Verbraucher, die teilweise noch über die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 hinausgehen, ist grundsätzlich zu begrüßen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob der Gesetzentwurf die Belange der Fahrgäste hinreichend berücksichtigt. Zunächst wäre zu prüfen, ob der Anwendungsbereich des geplanten Gesetzes, welches sich auf den Schienenpersonenverkehr beschränkt, ausreichend ist.

Der Gesetzentwurf beschränkt sich in Anlehnung an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. EU Nr. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 14) auf Regelungen für den Eisenbahnverkehr. Die Haftung der Verkehrsbetreiber anderer Beförderungsmittel (insbesondere Bus, Straßenbahn) ist damit ausgenommen.

Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen sollten entsprechende Regelungen aber auch außerhalb des Eisenbahnverkehrs ergehen.

Die derzeit aus Sicht der Fahrgäste zu beklagende unzulängliche Rechtslage ist unabhängig von einem konkreten Beförderungsmittel in allen Bereichen des öffentlichen Personenfern- und Personennahverkehrs festzustellen.

Eine Erstreckung von Entschädigungs- und Selbstvornameansprüchen auch auf andere Verkehrsmittel würde im Übrigen eine echte Haftung für Verspätungen in einer aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln bestehenden „Reisekette“ gewährleisten. Dies würde sich in besonderem Maße positiv auf Fahrten im ländlichen Raum auswirken, bei denen bestimmte Zielorte nur in einer Kombination

aus einer Beförderung mit der Eisenbahn und Bussen erreicht werden können.

Eine gesetzliche Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, die Fahrgäste bei Betriebsstörungen angemessen zu informieren, ist aufgrund der derzeit im alltäglichen Personenbeförderungsverkehr festzustellenden Defizite in besonderem Maß für alle Beförderungsbereiche geboten.

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bietet für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, weitreichende Ausnahmeregelungen zu erlassen. Für die Fahrgäste wäre es daher wünschenswert, den Anwendungsbereich der geplanten Regelungen auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr, inklusive des Bus- und Schiffsverkehrs, auszudehnen.

Eine über die Europäische Verordnung hinausgehende spürbare Verbesserung der Fahrgastrechte kann somit nur im Wege eines vollständigen, auf den gesamten Personenverkehr bezogenen Regelungswerks erzielt werden.

Insbesondere dann aber wäre eine gesetzliche Verortung der geplanten Fahrgastrechte im Allgemeinen Eisenbahngesetz und der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht mehr sinnvoll. Es sollte daher geprüft werden, ob die geplanten Fahrgastrechte nicht im Bürgerlichen Gesetzbuch verankert werden sollten.

2. Es ist fraglich, ob eine gesetzliche Verortung der geplanten Fahrgastrechte im Allgemeinen Eisenbahngesetz und der Eisenbahn-Verkehrsordnung sinnvoll ist, oder ob die Fahrgastrechte besser im Bürgerlichen Gesetzbuch verankert werden sollten. Die Regelung moderner und einheitlicher Fahrgastrechte wie geplant im Allgemeinen Eisenbahngesetz und in der Eisenbahnverordnung erfordert nach Auffassung des Bundesrates eine Prüfung auf die Notwendigkeit zur Anpassung weiterer den Nahverkehr regelnder Rechtsvorschriften (z. B. Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen).
3. Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob bei einem Festhalten an einem Verschuldenskriterium zumindest die Beweislast für die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen den Unternehmen auferlegt werden sollte.
4. Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob eine Bagatellgrenze von 4 Euro notwendig ist.

## Begründung

Die niedrige Erstattungsquote von 25 Prozent führt in Kombination mit der Bagatellgrenze dazu, dass erst ab Fahrscheinpreisen von 16 Euro eine Erstattung vorgeschrieben wäre. Diese Regelung würde daher zu keiner wesentlichen Verbesserung von Kundenrechten im Nah-

und Regionalverkehr führen. Aus Erfahrungen, die im schleswig-holsteinischen Schienenpersonennahverkehr mit entsprechenden Regelungen seit mehreren Jahren gesammelt wurden, sind Bagatellgrenzen gar nicht notwendig, da sie von den Kunden selbst gezogen werden.

5. Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Fernzügen deutlich ausgeweitet werden können.

#### Begründung

Der Bundesrat stellt fest, dass die Nachfrage zur Mitnahme von Fahrrädern im Eisenbahnverkehr zunimmt. Die Kombination dieser beiden umweltfreundlichen Verkehrsmittel muss gefördert werden.

Der Bundesrat nimmt gleichzeitig bedauernd zur Kenntnis, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) entgegen den Anforderungen des Marktes die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in ihren Fernzügen sukzessive einschränkt.

Der Grund für die Abnahme der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr liegt in der sukzessiven Umstellung der Fernverbindungen der DB AG von lokbespannten Zügen auf ICE-Züge. In den ICE-Zügen sieht die DB AG jedoch die Fahrradmitnahme nicht vor.

Die DB AG nennt als Gründe gegen die Fahrradmitnahme in ICE-Zügen

- Verlust von Sitzplätzen durch Fahrradstellplätze,
- Erhöhung der Verspätungsanfälligkeit durch das Verladen von Fahrrädern.

Dieser Position ist entgegenzuhalten, dass mit einer Beschränkung auf eine begrenzte Anzahl von reservierungspflichtigen Fahrradstellplätzen pro ICE-Zug der Verlust von Sitzplätzen und die Verspätungsanfälligkeit minimiert werden. Da heute die Fahrradmitnahme nur in einigen Fernzügen möglich ist, ist dies oft mit mehreren Umsteigevorgängen verbunden. Hierdurch wird die Verspätungsanfälligkeit eher erhöht.

In den französischen Hochgeschwindigkeitszügen TGV ist die Fahrradmitnahme zugelassen. Dies sollte daher auch in den deutschen ICE-Zügen möglich sein.

Eine verbesserte Fahrradmitnahme in Fernzügen führt auch zu einer Entlastung der von den Ländern bestellten Regionalverkehrszüge, deren originäre Aufgabe nicht in der Bedienung von Fernverkehrsrelationen besteht.

Ziel sollte daher sein, dass die DB AG

- bei Neuanschaffungen von Fernzügen Fahrradmitnahmemöglichkeiten vorsieht,
- bei Fernzügen, in denen die Fahrradmitnahmemöglichkeit bereits vorbereitet ist (z. B. ICE-T), diese schnellstmöglich einrichtet und
- in vorhandenen ICE-Zügen die Fahrradmitnahmemöglichkeit nach wirtschaftlicher Machbarkeit einrichtet (z. B. bei Redesign-Maßnahmen).

#### 6. Zu Artikel 1

Der Bundesrat bittet, den Gesetzentwurf im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens dahingehend zu än-

dern, dass Fahrgästen insbesondere im Fernverkehr bereits für eine Verspätung ab 30 Minuten eine Erstattung von 25 Prozent des Fahrpreises und für eine Verspätung ab 60 Minuten eine Erstattung von 50 Prozent des Fahrpreises gewährt wird.

#### Begründung

Bereits ab einer Verspätung von 30 Minuten entstehen für den Fahrgast wirtschaftliche und persönliche Nachteile, die sich mit zunehmender Verspätung deutlich erhöhen. Insofern sind eine Entschädigung in Höhe von 25 Prozent des Fahrpreises ab einer Verspätung von 30 Minuten und eine Entschädigung in Höhe von 50 Prozent des Fahrpreises ab einer Verspätung von 60 Minuten angemessen.

Andere EU-Mitgliedstaaten, wie etwa Frankreich, Spanien, Schweden oder Finnland, verfügen bereits über eine entsprechende Regelung und werden diese auch beibehalten. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Bundesrepublik Deutschland hinter diesem Schutzstandard zurückstehen soll.

Die seitens der Deutschen Bahn AG im Falle einer solchen Regelung geltend gemachten Mehrkosten sind nicht belastbar dargelegt.

#### 7. Zu Artikel 1 (§ 1 Satz 1 des Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetzes)

In Artikel 1 § 1 Satz 1 ist das Wort „innerstaatlichen“ zu streichen.

#### Begründung

Die Fahrgastrechte der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 müssen bei allen Verspätungen und Zugausfällen gelten, die sich im Inland bei innerstaatlichen Verbindungen ereignen. Aus Sicht des Verbrauchers darf es dabei keine Rolle spielen, ob der endgültige Zielort des verspäteten Zuges möglicherweise im Ausland liegt. Nicht sachgerecht wäre es beispielsweise, einem Fahrgast, der von Nürnberg nach München reist, einen Anspruch auf Entschädigung zu verwehren, wenn der verspätete Zug zur Weiterfahrt nach Wien bestimmt ist.

Durch den Zusatz „innerstaatlich“ in § 1 Satz 1 könnte jedoch der Eindruck entstehen, dass internationale Verbindungen ausgenommen sind, auch wenn sich die Verspätung oder der Zugausfall im Inland ereignet. Daher ist der Zusatz zu streichen.

#### 8. Zu Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe c (§ 5a Abs. 8 AEG)

Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe c § 5a Abs. 8 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind die Wörter „Den nach § 5 Abs. 1a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden“ durch die Wörter „Dem Eisenbahn-Bundesamt“ und das Wort „ihrer“ durch das Wort „seiner“ zu ersetzen.
- b) Die Sätze 2 und 3 sind zu streichen.

#### Begründung

Es sollte eine bundesweit einheitliche Zuständigkeit beim Eisenbahn-Bundesamt geschaffen werden, um Klarheit für die betroffenen Bürger und eine einheitliche Beurteilung zu gewährleisten. Es bestehen weder ein sachlicher

Zusammenhang mit den übrigen Aufgaben der – technischen – Eisenbahnaufsicht noch im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung in diesem Punkt relevante regionale Besonderheiten, die eine Aufsplitterung der Zuständigkeit rechtfertigen würden.

Die Zuständigkeit sollte daher unabhängig von der allgemeinen Zuständigkeitsverteilung des § 5 AEG geregelt werden. Dies gilt umso mehr, als es hier nicht um eine einzelfallbezogene Streitbeilegung geht, sondern um die Feststellung von Verstößen gegen die Verordnungen. Anderenfalls müsste ein regelmäßiger Austausch zwischen den Behörden über die getroffenen Entscheidungen und eine interne Abstimmung organisiert werden, was zusätzlichen Aufwand generieren würde.

**9. Zu Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe a** (§ 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a, Satz 2 AEG)

Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

,a) Absatz 1 Satz 1 Nr. 1a wird wie folgt gefasst:

„1a. über allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck durch Eisenbahnen; dabei können auch Informationspflichten, die Haftung bei Ausfall, Verspätung oder Anschlussversäumnis, Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren einschließlich einer Schlichtung geregelt werden; die Regelungen können von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 abweichen; für den Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs dürfen ausschließlich zu Gunsten des Reisenden von der Verordnung abweichende Regelungen getroffen werden; im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind Einschränkungen nach Maßgabe von Artikel 2 Abs. 5 der Verordnung nur zulässig, wenn die technischen oder wirtschaftlichen Umstände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Regelung erfordern;“.

**Begründung**

Die Streichung in § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a AEG-E hat zur Folge, dass über die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 hinausgehende Regelungen auch für den Fernverkehr getroffen werden dürfen. Die Verordnung regelt lediglich pauschale Mindestentschädigungen und steht darüber hinausgehenden nationalen Regelungen damit nicht entgegen. Diese sollen einheitlich für Fern- und Nahverkehr gelten.

Schon aus dem Wortlaut von Artikel 17 der Verordnung („Mindestentschädigung“) ergibt sich, dass weiter gehende nationale Regelungen zulässig sind. Aus den englischen („minimum compensation“) und französischen („indemnisations minimales“) Sprachfassungen ergibt sich nichts anderes. Gleiches gilt unter anderem auch für Informationen, wie sich aus Artikel 8 der Verordnung ergibt („erteilen ... dem Fahrgast auf Anfrage mindestens die in ... genannten Informationen“). Die Mitgliedstaaten dürfen also im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs zu Gunsten des Fahrgastes auch strengere Regelungen erlassen. Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs ergibt sich die Zulässigkeit – auch zum Nachteil

der Reisenden – abweichender Regelungen aus Artikel 2 Abs. 5 der Verordnung.

Daher ist auch nicht ersichtlich, warum die in Artikel 3 des Gesetzentwurfs vorgesehene geringfügige Ausweitung der Fahrgastrechte gegenüber der Verordnung (EG) 1371/2007 auf den Nahverkehr beschränkt bleiben sollte, zumal in der Praxis von den Regelungen des Entwurfs fast ausschließlich diejenigen Fälle erfasst würden, die nicht dem „typischen“ Nahverkehr im Sinne des § 2 Abs. 5 AEG und auch der gemeinschaftsrechtlichen Definition entsprechen.

Fahrgastrechte sollten unabhängig von ihrer konkreten Ausgestaltung für die gesamte Reisekette gelten. Nur so lassen sich erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten und Wertungswidersprüche vermeiden.

**10. Zu Artikel 3 Nr. 2** (§ 1 Satz 3 EVO),  
**Nr. 5** (§ 14 Abs. 2 EVO)

Artikel 3 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 2 § 1 Satz 3 ist die Angabe „Artikel 8 Abs. 2,“ zu streichen.

b) Nummer 5 § 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 Reisedistanz und des dichten Taktes in Ballungsräumen nicht geboten ist.“

**Begründung**

Mit der Regelung in Artikel 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Information der Fahrgäste und der Modifizierung durch den Gesetzentwurf der Bundesregierung erhält der Reisende zwar eine Informationsflut beim Fahrkartenkauf, es besteht aber ein wesentliches Informationsdefizit in schwierigen Situationen, etwa bei erheblichen Verspätungen. Darin liegt ein gravierender Wertungswiderspruch, der behoben werden muss. Dies soll durch die Aufnahme eines neuen Gegenstands der Informationspflicht sowie die Einführung einer Ausnahmeregelung für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs geschehen.

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.

Den Besonderheiten des Nahverkehrs sollte durch eine Ausnahmeregelung Rechnung getragen werden, die auch die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehenen Informationen etwa über Sicherheit oder Verspätungen allgemein betreffen können. So ist beispielsweise in einer S-Bahn im Stadtzentrum eine umfassende Information zwischen zwei Haltepunkten weder möglich noch sinnvoll.

#### 11. **Zu Artikel 3 Nr. 2** (§ 1 Satz 3 EVO)

In Artikel 3 Nr. 2 § 1 Satz 3 ist die Angabe „Artikel 18 Abs. 2 Buchstabe a,“ zu streichen.

##### Begründung

Ein Ausschluss der in Artikel 18 Abs. 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) 1371/2007 geregelten Pflicht, Erfrischungen anzubieten, für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs ist nicht erforderlich. Nach Artikel 18 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1371/2007 greift die Pflicht ohnehin nur ein, „sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind“. Damit ist der Schienenpersonennahverkehr jedenfalls während der Fahrt in der Regel ohnehin nicht erfasst. Wenn Getränke hingegen „vernünftigerweise“ lieferbar sind, dann sollte auch der von einer langen Verspätung im Schienenpersonennahverkehr betroffene Fahrgast einen Anspruch haben.

Die Entwurfsbegründung trifft zudem nur für die Versorgung im Zug zu – am Bahnhof (wenn es kein reiner Nahverkehrsbahnhof ist) lässt sich die unterschiedliche Behandlung von Nah- und Fernverkehrskunden nicht rechtfertigen.

#### 12. **Zu Artikel 3 Nr. 3** (§ 5 Satz 2 EVO)

Artikel 3 Nr. 3 § 5 Satz 2 ist zu streichen.

##### Begründung

Das Recht zur Benutzung eines anderen Zuges bei einer Verspätung von mindestens 20 Minuten nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E muss zum Schutz des Fahrgastes unabhängig von der Höhe des Fahrpreises gelten. Die in Artikel 3 Nr. 3 § 5 Satz 2 EVO-E vorgesehene Abweichungsmöglichkeit stellt eine unangemessene Benachteiligung des Fahrgastes dar, für die auch keine wirtschaftlichen Gründe erkennbar sind, da das Recht nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E keine zusätzlichen Leistungen der Verkehrsunternehmer verlangt und damit aufwandsneutral ist.

Der Tatbestand des „erheblich ermäßigten Beförderungsentgelts“ ist sehr unbestimmt, so dass durch § 5 Satz 2 EVO-E erhebliche Rechtsunsicherheit geschaffen würde. Es wird beispielsweise nicht klar, welche der Sparangebote, die regelmäßig eine Zugbindung vorsehen und damit dem Fahrgast ein erhöhtes wirtschaftliches Risiko auferlegen, als erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte anzusehen wären und was der Bezugsmaßstab ist. So wird ein alleine genutztes Länder-Ticket oft keine erhebliche Ermäßigung gegenüber dem Normalpreis darstellen, ein zu mehreren genutztes aber schon. Zudem könnten auch die aufgrund einer Berechtigung aus einer BahnCard ermäßigten Beförderungsentgelte von der Regelung erfasst werden: Zumindest

ein Rabatt von 50 Prozent wäre nach landläufigem Verständnis wohl eine erhebliche Ermäßigung. Dabei blieben aber die Anschaffungskosten für die BahnCard außer Betracht. Schließlich soll die Regelung des § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E gerade auch bei Fahrkarten mit Zugbindung (z. B. die verschiedenen Sparangebote der DB AG) die Wahl eines anderen Zuges ermöglichen. Anderenfalls liefe die Regelung in den meisten Fällen leer, da Inhaber einer Fahrkarte ohne Zugbindung ohnehin regelmäßig die Wahl zwischen verschiedenen Zügen haben werden.

#### 13. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 8 Abs. 3 Satz 2 – neu – EVO)

Artikel 3 Nr. 4 § 8 Abs. 3 ist folgender Satz anzufügen:

„Eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs liegt insbesondere vor, wenn in einem möglichen Ausweichzug die Kapazitäten für die Mitnahme ausgeschöpft sind.“

##### Begründung

Über die im Gesetzentwurf der Bundesregierung enthaltenen Änderungen des § 8 EVO hinaus ist dem Absatz 3 der Vorschrift ein Satz 2 anzufügen. Andernfalls könnte § 8 Abs. 3 EVO-E zahlreiche Rechtsstreitigkeiten über die Frage, ob die Betriebsstörung erheblich war, hervorrufen.

Dieser Gefahr kann vorgebeugt werden, wenn die Vorschrift eine Ergänzung erhält, in welchen Fällen insbesondere eine Betriebsstörung als erheblich anzusehen ist. Gerade der in der Begründung des Entwurfs erwähnte Fall, dass ein möglicher Ausweichzug keine ausreichenden Kapazitäten für die Mitnahme hat, ist ein gutes Beispiel für eine solche „Insbesondere-Regelung“.

#### 14. **Zu Artikel 3 Nr. 6** (§ 17 Abs. 1 Satz 1 EVO)

In Artikel 3 Nr. 6 § 17 Abs. 1 Satz 1 sind die Wörter „Besitz der Reisende einen Fahrausweis, der ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr gilt, so hat er,“ durch die Wörter „Der Reisende hat,“ und die Wörter „eines Eisenbahnverkehrsunternehmens“ durch die Wörter „oder einer Informationspflichtverletzung des Beförderers“ zu ersetzen.

##### Begründung

Die vorgeschlagene Regelung erweitert den Anwendungsbereich der – ohnehin äußerst geringfügigen – zusätzlichen Ansprüche der Reisenden auf den Fernverkehr, um Wertungswidersprüche zu vermeiden. Eine Differenzierung ist weder europarechtlich geboten noch praxisgerecht. Dem Reisenden könnte schwerlich vermittelt werden, warum er im Fernverkehr geringere Ansprüche haben sollte als in dem regelmäßig preiswerteren Nahverkehrszug. Die Grenzen sind zudem in Flächenländern oft fließend. Teilweise werden dieselben Strecken sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr bedient. In Bayern betrifft das beispielsweise die Relation München–Nürnberg. Ferner werden sehr weite Verbindungen ausschließlich im Nahverkehr bedient, wie beispielsweise München–Passau. Mit der geplanten Teilprivatisierung der DB Mobility & Logistics AG ist damit zu rechnen, dass sich der Fernverkehr weiter zurückzieht. Sollten auch hier Verbindungen durch

Nahverkehr ersetzt werden, verschärft sich das Problem.

Das in § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO-E vorgesehene Recht des Reisenden, in einen anderen Zug umzusteigen, stellt erst dann eine echte Verbesserung dar, wenn die gesamte Reisekette und sowohl Nah- als auch Fernverkehrszüge erfasst sind, da nur so überhaupt ein nennenswerter Anwendungsbereich verbleibt.

Die Ergänzung um die Informationspflichtverletzung soll klarstellen, dass mit der Neufassung von § 17 EVO insoweit keine Schlechterstellung eintritt (bisher kein Anspruchsausschluss für Informationspflichtverletzungen, sondern nur bei Ausfall und Verspätung). Als Folgeänderung wäre in der Überschrift des § 17 EVO-E und in Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe b zu § 17 das Wort „Schienenpersonenverkehr“ durch das Wort „Schienenpersonenverkehr“ zu ersetzen.

#### 15. Zu Artikel 3 Nr. 6 (§ 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO)

Artikel 3 Nr. 6 § 17 Abs. 1 Nr. 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind die Wörter „und für den ursprünglich gewählten wie für den anderen Zug die Anwendung desselben Tarifs vorgesehen ist, auch wenn der Fahrausweis des Reisenden nicht diesem Tarif unterfällt“ zu streichen.
- b) In Satz 2 sind die Wörter „für diesen eine Reservierungspflicht besteht,“ zu streichen.

#### Begründung

Entscheidend ist nicht die Geltung eines Tarifs. Eine echte Besserstellung des Kunden setzt voraus, dass er jeden auf der fraglichen Strecke verkehrenden Zug nutzen kann. Das könnte beispielsweise auch ein außerhalb des DB-Tarifs fahrender Konkurrent sein. Die Frage der Abrechnung zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Entwurfs, so dass auch nicht auf mögliche tarifliche Vereinbarungen abgestellt werden sollte.

Die Regelung soll sowohl ein „Upgrade“ etwa vom RE in den ICE ermöglichen als – insbesondere bei Fahr-scheinen mit Zugbindung – auch ein „Downgrade“.

Die Streichung des Hinweises auf die Reservierungspflicht ist geboten, da die Einführung einer Reservierungspflicht im Belieben der Verkehrsunternehmen steht und diese den Anspruch dadurch aushebeln könnten. Derzeit gibt es soweit ersichtlich eine Reservierungspflicht bei innerdeutschen Verbindungen lediglich in Nachtzügen. Auch hier erscheint eine Mitnahmepflicht im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten aber nicht als unangemessen, zumal jedenfalls zur Nachtzeit andernfalls Ansprüche aus der Verordnung auf Ersatz der Übernachtungskosten oder aus § 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO-E auf Ersatz von Taxikosten bestünden. Vor einer Mitnahmepflicht über die Kapazitätsgrenze hinaus werden die Unternehmen bereits durch § 10 Nr. 2 AEG geschützt.

#### 16. Zu Artikel 3 Nr. 6 (§ 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO)

Artikel 3 Nr. 6 § 17 Abs. 1 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. Der Reisende kann seine Fahrt zum vertragsgemäßen oder zu seinem eigentlichen Zielort mit einem anderen Verkehrsmittel durchführen, wenn vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass er mindestens 60 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird und diese Ankunftszeit in den Zeitraum zwischen 23.00 und 5.00 Uhr fiel. Satz 1 gilt entsprechend, wenn es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um den fahrplanmäßig letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zug handelt und der Reisende wegen der Verspätung oder des Ausfalls dieses Zuges oder einer Informationspflichtverletzung den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 23.00 Uhr erreichen kann.“

#### Begründung

Sinn der Regelung ist gerade, dass der nachts „gestrandete“ Fahrgast die Möglichkeit haben soll, auf ein anderes Verkehrsmittel – insbesondere ein Taxi – auszuweichen. Dieser Fall tritt immer dann ein, wenn die Ankunftszeit in diese Nachtzeit fiel, während nicht entscheidend sein kann, ob die fahrplanmäßige Abfahrt vor 23.00 Uhr stattfinden sollte.

Der Einschub „oder zu seinem eigentlichen“ dient dazu, die Intention der Regelung sachgerechter umzusetzen. Die in § 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO-E vorgesehene Möglichkeit der Wahl eines anderen Verkehrsmittels (insbesondere auch Taxis) sollte neben einer Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort eine solche zum eigentlichen Zielort (Wohnung, Hotel oder ähnliches) des Fahrgastes umfassen. Sinn der geplanten Regelung kann nicht sein, den Fahrgast nachts am Zielbahnhof abzuliefern, wo regelmäßig die für den letzten Abschnitt vorgesehenen Beförderungsmittel nicht mehr zur Verfügung stehen. Der nachts „gestrandete“ Passagier wird vermutlich eher zu seinem eigentlichen Zielort (Wohnung, Hotel oder ähnliches) fahren wollen. Dem Aufwendungsersatzanspruch ist in jedem Fall durch § 17 Abs. 2 EVO-E eine betragsmäßige Grenze gesetzt.

Satz 2 stellt einerseits klar, dass auch eine Verspätung wegen Informationspflichtverletzung und das Recht nach Satz 1 auch im Falle einer Ankunft nach 5 Uhr am Folgetag erfasst wird, weil etwa der erste fahrplanmäßige Zug erst später abfährt. Andererseits wird mit dem Abstellen auf die Ankunftszeit nach 23 Uhr ein Gleichlauf mit Satz 1 hergestellt.

#### 17. Zu Artikel 3 Nr. 10 (§ 37 Abs. 1 Satz 2 – neu – EVO)

Artikel 3 Nr. 10 § 37 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Das Eisenbahnverkehrsunternehmen weist in den Antworten auf Beschwerden der Fahrgäste auf die Möglichkeit hin, eine geeignete Schlichtungsstelle anzurufen, und nennt deren Kontaktdaten.“

#### Begründung

Durch den neuen § 37 Abs. 1 Satz 2 wird dem Fahrgast die Möglichkeit gegeben, ohne weitere Recherchen bei Problemen die Schlichtungsstelle in Anspruch zu neh-



men. Damit wird Klarheit über das bestehende Schlichtungsangebot geschaffen.

Diese Hinweispflicht könnte zwar auch in § 14 EVO-E, in dem die übrigen Informationspflichten geregelt sind, aufgenommen werden; wegen des engen inhaltlichen Bezugs zur Schlichtungsstelle wurde jedoch § 37 EVO-E gewählt.

18. **Zu Artikel 3 Nr. 10** (§ 37 Abs. 2 Satz 3 – neu – EVO)

Artikel 3 Nr. 10 § 37 Abs. 2 ist folgender Satz anzufügen:

„Auf eine ausgewogene Beteiligung von Unternehmen und Verbraucherverbänden soll geachtet werden.“

**Begründung**

Die Regelung des neuen Absatzes 2 Satz 3 soll die Schaffung einer ausgewogenen Schlichtung unterstützen. Die gewünschte Beteiligung von Unternehmen und Verbraucherverbänden soll noch einmal ausdrücklich hervorgehoben werden. Eine Schlichtung, in der nicht beide Seiten vertreten sind, verfehlt ihren Sinn. Eine paritätische Besetzung erhöht das Vertrauen der Fahrgäste in die Neutralität der Schlichtungsstelle und damit ihre Akzeptanz. Vor allem angesichts der Marktstruktur mit einem starken Monopolisten im Bahnbereich wird auf diese Weise dem Eindruck vorgebeugt, es könnte sich um eine ausgelagerte Beschwerdestelle des Unternehmens handeln. Die in Satz 1 genannte Empfehlung der Kommission empfiehlt für Kollegialentscheidungen im Schlichtungsverfahren ebenfalls eine entsprechende paritätische Vertretung von Verbrauchern und Gewerbetreibenden zur Gewährleistung einer ausreichenden Unabhängigkeit.

**Zu Artikel 3 Nr. 10** (§ 37 EVO)

19. Der Bundesrat stellt fest, dass die Regelungen in § 37 EVO-E über die Schlichtungsstelle der Konkretisierung bedürfen. Es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Schlichtungsstelle unabhängig und mit ausreichenden finanziellen Mitteln ausgestattet ist und

dass die Beschwerdebearbeitung innerhalb einer angemessenen Frist erfolgt.

20. Der Bundesrat hält die Einrichtung einer bundeseinheitlichen Schlichtungsstelle für geboten, insbesondere da viele Verkehre Ländergrenzen überschreiten und auch der Fernverkehr Teil der Regelung ist, um im Interesse der Reisenden die unterschiedliche Behandlung von Streitigkeiten zu vermeiden.
21. Der Bundesrat ist darüber hinaus der Auffassung, dass es zur Vermeidung von Doppelstrukturen und zur Schaffung einheitlicher Regelungen geboten ist, Schlichtungsstelle und Durchsetzungsstelle auf Bundesebene zusammenzufassen.
22. Der Bundesrat hält es nicht für sachgerecht, den Luftverkehr in den Regelungsbereich der Schlichtungsstelle mit aufzunehmen, da hier das Luftfahrtbundesamt als gesetzlich vorgeschriebene Umsetzungs- und Entscheidungsstelle bereits etabliert ist, das Verbraucherbeschwerden zu Annullierungen, Verspätungen, Überbuchungen und Aspekten barrierefreien Reisens abschließend und unabhängig regelt.
23. **Zu Artikel 3**

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens eine einfache Regelung für die Berechnung der Entschädigung bei Zeitfahrkarten vorzusehen.

**Begründung**

Um für den wichtigen Kundenkreis der Zeitfahrkarteninhaber eine echte Besserstellung zu erreichen, sollte eine Regelung zur Berechnung der Entschädigung bei Zeitfahrkarten aufgenommen werden.

Soweit Artikel 17 Abs. 1 Satz 5 der Verordnung (EG) 1371/2007 auch für Zeitfahrkarte gilt, ist eine am Wert der konkreten Relation orientierte Regelung wohl unumgänglich. Um hier für Klarheit zu sorgen, sollte geprüft werden, wie dies in einfachen pauschalen Lösungen umgesetzt werden kann.

## Anlage 4

### Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu den Vorschlägen und Prüfbiten des Bundesrates wie folgt Stellung:

#### Zu Nummer 1 (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Die Bundesregierung hat die Frage, ob und wie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Fahrgastrechte auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr (inklusive Bus, Schiff etc.) Anwendung finden sollen, geprüft. Sie ist der Auffassung, dass der Anwendungsbereich des geplanten Gesetzes nicht zu eng gefasst ist. Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, deren Vorschriften durch den Gesetzentwurf vorzeitig in Kraft gesetzt werden sollen, ist ebenso wie Anhang A des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr, auf den die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 Bezug nimmt, eigens auf den Eisenbahnverkehr zugeschnitten und auf andere Verkehre nicht übertragbar. Zudem erscheint es sachgerecht zunächst abzuwarten, wie sich die vorgeschlagenen Regelungen in der Praxis bewähren, und zwar insbesondere auch im Schienenpersonen-nahverkehr. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Europäische Kommission am 4. Dezember 2008 die bereits seit langem angekündigten Vorschläge für eine Verordnung über die Rechte von Reisenden im Busverkehr und über die Rechte von Reisenden im Schiffsverkehr vorgelegt hat. Es erscheint nicht sachgerecht, zum jetzigen Zeitpunkt noch Regelungen zu erlassen, bei denen die Gefahr besteht, dass sie in absehbarer Zeit wegen europarechtlicher Vorgaben wieder aufgehoben werden müssen.

#### Zu Nummer 2 (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Die Bundesregierung vermag sich dem in der Prüfbitte liegenden Vorschlag des Bundesrates, die Fahrgastrechte im Bürgerlichen Gesetzbuch zu verankern, nicht anzuschließen. Da der Gesetzentwurf aus den zu Nummer 1 ausgeführten Gründen nur den Eisenbahnverkehr regelt, erscheint eine Verankerung der im Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen im Bürgerlichen Gesetzbuch wegen ihrer Spezialität nicht sachgerecht. Hinzu kommt, dass der Gesetzentwurf nicht nur zivilrechtliche Regelungen über die Haftung im Falle von Verspätungen beinhaltet, sondern auch öffentlich-rechtliche Regelungen, so etwa Regelungen über die Verwendung bestimmter Vertriebswege beim Fahrkartenverkauf, über die Zugänglichkeit von Zügen, Bahnhöfen und Bahnsteigen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, über Sicherheit, Beschwerden und Qualität der Verkehrsbetriebe. Deren Verankerung im Bürgerlichen Gesetzbuch erscheint systemwidrig.

#### Zu Nummer 3 (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Die Bundesregierung ist mit dem Bundesrat der Ansicht, dass die im Gesetzentwurf geregelten Ansprüche wegen Verspä-

tung nicht von einem – vom Reisenden zu beweisenden – Verschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens abhängen sollten. Dies sieht der Gesetzentwurf auch nicht vor. Nach den Artikeln 15 und 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in Verbindung mit Artikel 32 des Anhangs I der Verordnung kann ein Anspruch gegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Zahlung einer Fahrpreisschädigung auch ohne Nachweis eines Verschuldens des Eisenbahnverkehrsunternehmens bejaht werden. Eine Haftung ist nur dann ausgeschlossen, wenn die Verspätung auf bestimmte betriebsfremde Umstände, auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein vom Beförderer nicht abwendbares Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist. Die Beweislast hierfür trägt das Eisenbahnverkehrsunternehmen. In gleicher Weise regelt § 17 Absatz 1 und 2 EVO in der Fassung von Artikel 3 Nummer 6 des Gesetzentwurfs den Anspruch auf einen Aufwendungsersatz für die Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels.

#### Zu Nummer 4 (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Die Bundesregierung vermag sich dem in der Prüfbitte liegenden Vorschlag des Bundesrates, die Bagatellgrenze von 4 Euro abzuschaffen, nicht anzuschließen. Die Bundesregierung hält es in Übereinstimmung mit dem am 15. Juli 2005 vorgelegten Gutachten der Firma ProgTrans zum Thema „Verbraucherschutz und Kundenrechte im öffentlichen Personenverkehr“ (Bundestagsdrucksache 16/1484) für geboten, eine Bagatellgrenze vorzusehen, um die Bearbeitungskosten (sogenannte Prozesskosten) nicht ausufern zu lassen. Eine Ausuferung der Prozesskosten wäre aber zu befürchten, wenn eine kostenträchtige Bürokratie zur Erfüllung einer Verpflichtung zur Erstattung auch von Kleinstbeträgen aufgebaut werden müsste. Dem Interesse der Fahrgäste, für die eine Entschädigung von weniger als vier Euro ohnehin kaum von Nutzen wäre, wäre damit nicht gedient. Entweder führte dies zu Fahrpreiserhöhungen oder, im Nahverkehr, zu erhöhtem Subventionsbedarf zu Lasten der öffentlichen Hand, also gerade der Länder und Kommunen selbst. Im Übrigen begründet Artikel 17 Absatz 3 Satz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 keine Pflicht zur Verwendung einer Bagatellgrenze, sondern räumt den Eisenbahnunternehmen lediglich die Möglichkeit ein, Mindestbeträge für die Erstattung festzulegen. Soweit grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste betroffen sind, ist eine Abweichung von dieser Regelung nach Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ausgeschlossen. Soweit inländische Schienenfernverkehrsdienste betroffen sind, ist allenfalls eine zeitlich begrenzte Abweichung gestattet; diese ist jedoch aus Sicht der Bundesregierung abzulehnen, weil hierdurch Wettbewerbsnachteile gegenüber grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdiensten entstehen können, soweit deren auf das Inland entfallender Beförderungsteil dieselbe Strecke bedient wie inländische Schienenverkehrsdienste. Dadurch kann es zudem zu einer Ungleichbehandlung von ausschließlich im Inland reisenden Fahrgästen kommen. Diejenigen, die ihr Fahrtziel mit einem grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienst erreichen,

würden schlechter gestellt als jene, die dieselbe Strecke mit einem inländischen Schienenfernverkehrsdienst zurücklegen. Eine Sonderregelung allein für den Schienenpersonen-nahverkehr ergibt aus den oben genannten Gründen keinen Sinn.

#### **Zu Nummer 5** (Zum Gesetzentwurf insgesamt)

Die Bundesregierung ist mit dem Bundesrat der Ansicht, dass eine Fahrradmitnahme in Zügen grundsätzlich ermöglicht werden sollte, soweit betriebliche Belange nicht beeinträchtigt werden. Dies sieht Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auch vor. Den in der Prüfbite liegenden Vorschlag des Bundesrates, die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Fernzügen darüber hinaus noch deutlich auszuweiten, möchte die Bundesregierung im Rahmen des vorliegenden Gesetzesvorhabens nicht aufgreifen. Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 steht einer Regelung entgegen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, Fahrgästen in allen Zügen die Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen: Soweit grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste betroffen sind, ist eine Abweichung von Artikel 5 der Verordnung ohnehin ausgeschlossen. Eine nach Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung gestattete befristete Abweichung von Artikel 5 der Verordnung für inländische Schienenfernverkehrsdienste im Fernverkehr erscheint wenig sinnvoll und begegnet auch aus Wettbewerbsgesichtspunkten Bedenken. Im Übrigen ermöglichen auch ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht stets eine Fahrradmitnahme. Selbst in den französischen Hochgeschwindigkeitszügen TGV ist die Fahrradmitnahme an bestimmte Bedingungen (Größe des Fahrrads, Verpackung, Reservierungspflicht) geknüpft.

#### **Zu Nummer 6** (Artikel 1)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates (insbesondere eine Erstattung bereits für eine Verspätung ab 30 Minuten) ab. Artikel 17 in Verbindung mit Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 verbietet eine Abweichung von der dort getroffenen Regelung über eine Fahrpreisent-schädigung bei Verspätungen für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste und eine unbefristete Abweichung für inländische Schienenfernverkehrsdienste. Eine zeitlich begrenzte Abweichung für inländische Verkehrsdienste ist wegen der hierdurch bedingten Wettbewerbsnachteile gegen-über grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten abzulehnen. Die Wettbewerbsnachteile entstehen immer dann, wenn der auf das Inland entfallende Beförderungsteil des grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienstes dieselbe Strecke bedient wie inländische Schienenverkehrsdienste. Dadurch kann es zudem zu Ungleichbehandlungen von ausschließlich im Inland reisenden Fahrgästen kommen. Diejenigen, die ihr Fahrziel mit einem grenzüberschreitenden Schienenver-kehrsdienst verspätet erreichen, würden schlechter gestellt als jene, die dieselbe Strecke mit einem inländischen Schienenfernverkehrsdienst zurücklegen. Eine nach der Verord-nung zulässige Sonderregelung allein für den Nahverkehr würde Wertungswidersprüche zur Folge haben. Sie würde dazu führen, dass der preisgünstige, oft subventionierte Nah-verkehr erheblich stärker belastet würde als der vergleichs-weise teurere Fernverkehr. Da eine anteilige Fahrpreiserstat-tung im Nahverkehr angesichts der vergleichsweise preis-günstigen Fahrkarten ohnehin nur von geringer Attraktivität

sein dürfte, räumt der Gesetzentwurf in Artikel 3 dem Rei-senden im Nahverkehr die Möglichkeit ein, alternative Ver-kehrsmittel zu nutzen und hierfür gegebenenfalls einen Auf-wendungsersatz zu verlangen.

#### **Zu Nummer 7** (Artikel 1 – § 1 Satz 1 des Fahrgastrechte-verordnung-Anwendungsgesetzes)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

#### **Zu Nummer 8** (Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe c – § 5a Absatz 8 AEG)

Die Bundesregierung hält die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung nicht für sachgerecht. Die Beschwerdebearbeitung sollte von der jeweils zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehör-de vorgenommen werden. Denn die bei der Beschwerdebear-beitung gewonnenen Informationen dienen auch der zielge-richteten Ausübung der Aufsicht. Die Interessen des Reisen-den werden durch die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Re-gelung nicht beeinträchtigt. Denn nach § 5a Absatz 8 Satz 3 AEG in der Fassung von Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe c des Gesetzentwurfs kann der Reisende seine Beschwerde stets dem Eisenbahn-Bundesamt zuleiten; er muss also nicht die für das betreffende Unternehmen zuständige Aufsichts-behörde ermitteln. Soweit das Eisenbahn-Bundesamt nicht zuständig ist, muss es die Beschwerde an die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde weiterleiten.

#### **Zu Nummer 9** (Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe a – § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a, Satz 2 AEG)

Die Bundesregierung möchte dem Vorschlag des Bundes-rates nicht folgen. Die vorgeschlagene Verordnungsermäch-tigung erscheint schon mit Blick auf Artikel 80 des Grundge-setzes zweifelhaft, da sie für Abweichungen zu Gunsten des Reisenden auf die im Regierungsentwurf enthaltene Ein-schränkung, dass die technischen oder wirtschaftlichen Um-stände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Re-gelung erfordern müssen, verzichtet und damit insbesondere das Ausmaß der erteilten Ermächtigung nicht näher um-schreibt. Vor allem aber steht die vorgeschlagene Verord-nungsermächtigung nicht im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Denn Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 lässt Abweichungen nur eingeschränkt zu. Insbesondere verbietet er Sonderregelungen für grenzüber-schreitende Schienenpersonenverkehrsdienste und ermög-licht Sonderregelungen für inländische Schienenpersonen-fernverkehrsdienste nur für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren, der zweimal um höchstens fünf Jahre verlängert werden kann. Diese Einschränkungen gelten auch für Arti-kel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Der darin ver-wendete Begriff „Mindestentschädigung“ ist nur in dem Sin-ne zu verstehen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen auch eine über die Verordnung hinausgehende Entschädigung lei-sten können. Der Begriff eröffnet dagegen keinen Gestal-tungsspielraum für den Gesetzgeber.

#### **Zu Nummer 10** (Artikel 3 Nummer 2 und 5 – § 1 Satz 3 EVO und § 14 Absatz 2 EVO)

Die Bundesregierung kann sich dem Vorschlag des Bundes-rates nicht anschließen. Soweit der Fernverkehr betroffen ist, enthält Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine abschließende Regelung, von der nach Maßgabe

von Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 lediglich zeitlich befristet abgewichen werden kann. 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 zugleitenden Personals zur Folge haben könnte. Die darüber hinaus vom Bundesrat vorgeschlagene Streichung der für den Schienenpersonennahverkehr vorgesehenen Ausnahmeregelung, wonach in diesem Verkehr keine Informationen über die wichtigsten Anschlussverbindungen erteilt werden müssen, führt zu einer unverhältnismäßigen Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Regelmäßig fehlt nämlich das notwendige Personal, um entsprechende Informationen zu erteilen. 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 Reisedistanz“ oder wegen „des dichten Taktes in Ballungsräumen“ nicht möglich ist, trägt diesem Umstand nicht ausreichend Rechnung.

#### **Zu Nummer 11** (Artikel 3 Nummer 2 – § 1 Satz 3 EVO)

Die Bundesregierung hält auch nach nochmaliger Überprüfung den Ausschluss der in Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 geregelten Pflicht, Erfrischungen anzubieten, für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs für sachgerecht. Mit Blick auf die niedrigen, oft subventionierten Fahrpreise im Schienenpersonennahverkehr erscheint es wirtschaftlich nicht vertretbar, den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verpflichtung aufzuerlegen, Reisenden im Schienenpersonennahverkehr bei Verspätungen kostenlos Erfrischungen anzubieten, es sei denn, Länder oder Kommunen wären bereit, hierfür zur Vermeidung von Fahrpreiserhöhungen höhere Subventionsleistungen zu erbringen.

#### **Zu Nummer 12** (Artikel 3 Nummer 3 – § 5 Satz 2 EVO)

Die Bundesregierung möchte dem Vorschlag des Bundesrates nicht folgen. Die Streichung der Regelung, wonach Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren Beförderungsbedingungen Inhabern bestimmter Fahrausweise die Nutzung höherwertiger Züge untersagen können, könnte dazu führen, dass Eisenbahnunternehmen aus wirtschaftlichen Gründen preisgünstige Fahrkarten wie das „Schönes-Wochenende-Ticket“ abschaffen. Die Gefahr, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen missbräuchlich von der vorgeschlagenen Regelung Gebrauch machen, ist gering. Denn die Tarife sind genehmigungspflichtig. Die zuständigen Genehmigungsbehörden müssen also beurteilen, ob das Kriterium „erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt“ erfüllt ist.

#### **Zu Nummer 13** (Artikel 3 Nummer 4 – § 8 Absatz 3 Satz 2 – neu – EVO)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

#### **Zu Nummer 14** (Artikel 3 Nummer 6 – § 17 Absatz 1 Satz 1 EVO)

Die Bundesregierung möchte dem Vorschlag des Bundesrates nicht folgen. Eine uneingeschränkte Anwendung der Vorschrift auch auf den Fernverkehr stellt einen Verstoß gegen die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 dar, die in Artikel 2 Absatz 4 nur befristete Ausnahmen von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste zulässt. Die Bundesregierung möchte von dieser Ausnahme keinen Gebrauch machen und daran festhalten, dass die Regelung in dem vorgeschlagenen § 17 EVO auf den Nahverkehr beschränkt wird. Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass Nahverkehrsreisende in geringerem Umfang Anspruch auf Fahrpreischädigungen haben als Fernverkehrsreisende und dass sie primär ein Interesse daran haben, ihr Nahverkehrsziel so schnell wie möglich zu erreichen. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs der vom Bundesrat vorgeschlagenen Regelung über die Haftung für eine Verspätung, die nicht auf den Ausfall oder die Unpünktlichkeit eines Zuges, sondern auf eine Informationspflichtverletzung zurückzuführen ist, auf Fahrten ausschließlich im Nahverkehr erscheint nicht sinnvoll. Da die auf den Fernverkehr anzuwendende Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine solche Haftungsregelung nicht vorsieht, würde deren Anwendung im Nahverkehr zu einem Wertungswiderspruch mit dem Fernverkehr führen.

#### **Zu Nummer 15** (Artikel 3 Nummer 6 – § 17 Absatz 1 Nummer 1 EVO)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates, davon abzusehen, dass Reisende bei Verspätungen von mindestens 20 Minuten nur Züge verwenden dürfen, für die „derselbe Tarif“ vorgesehen ist, prüfen.

Nicht folgen möchte die Bundesregierung dem Vorschlag, auch auf die im Regierungsentwurf vorgesehene Ausnahme für reservierungspflichtige Züge zu verzichten. Diese Ausnahme, die zum Beispiel Nachtzüge betrifft, dient dem Schutz der Fahrgäste in diesen Zügen. Die Gefahr, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen missbräuchlich eine Reservierungspflicht einführen, um den Anspruch des Fahrgasts auf alternative Beförderung zu umgehen, ist gering. Denn die zuständigen Genehmigungsbehörden müssen zunächst entsprechende Bestimmungen in den Beförderungsbedingungen genehmigen.

#### **Zu Nummer 16** (Artikel 3 Nummer 6 – § 17 Absatz 1 Nummer 2 EVO)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag, nicht darauf abzustellen, ob die Fahrt ausschließlich in den Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr fällt, sondern ob die Ankunftszeit in die Nachtzeit fällt, prüfen.

Nicht folgen möchte sie jedoch den weiteren Änderungsvorschlägen. Eine Haftung für Verspätungen wegen Informationspflichtverletzungen lehnt die Bundesregierung aus den zu Nummer 14 angeführten Gründen ab. Darüber hinaus hält sie es auch nicht für angemessen, dem Fahrgast über den Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für die Fahrt zum vertraglich vereinbarten Zielort hinaus auch Ersatz der weitergehenden Aufwendungen zum Ziel seiner Reise, etwa seiner Wohnung oder einem Hotel, einzuräumen. In Anlehnung an

§ 637 BGB soll Aufwendungsersatz nur für die Beförderungsleistungen verlangt werden können, die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen geschuldet sind und wegen Ausfalls oder Unpünktlichkeit eines Zuges durch Dritte erbracht werden. Bedenken hat die Bundesregierung schließlich dagegen, dem Fahrgast bei Ausfall des fahrplanmäßig letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zuges schon dann die Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels zu gestatten, wenn der Zielort nicht mehr bis 23.00 Uhr erreicht werden kann. Die vorgeschlagene Regelung führt dazu, dass derjenige, der einen Fahrausweis für einen in der Nacht verkehrenden Zug besitzt, der nicht der fahrplanmäßig letzte ist, deutlich schlechter gestellt ist als derjenige, der einen Fahrausweis für den letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zug besitzt. Denn ersterer darf bei Ausfall eines fahrplanmäßig nach 23.00 Uhr verkehrenden Zuges erst dann ein alternatives Verkehrsmittel verwenden, wenn eine Verspätung von mindestens 60 Minuten absehbar ist, während letzterer in diesem Falle sofort auf ein alternatives Verkehrsmittel zurückgreifen darf.

**Zu Nummer 17** (Artikel 3 Nummer 10 – § 37 Absatz 1 Satz 2 – neu – EVO)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

**Zu Nummer 18** (Artikel 3 Nummer 10 – § 37 Absatz 2 Satz 3 – neu – EVO)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

**Zu Nummer 19** (Artikel 3 Nummer 10 – § 37 EVO)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen.

**Zu Nummer 20** (Artikel 3 Nummer 10 – § 37 EVO)

Die Bundesregierung ist mit dem Bundesrat der Ansicht, dass die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Verkehrsunternehmen und deren Kunden durch eine bundesweit tätige Schlichtungsstelle sinnvoll sein kann. Insbesondere bei Streitigkeiten im Schienenpersonennahverkehr kann aber auch eine Schlichtung durch eine regional ausgerichtete Schlichtungsstelle – wie die Schlichtungsstelle Nahverkehr e. V. in Nordrhein-Westfalen – zweckmäßig sein. Die Bundesregierung spricht sich daher dafür aus, es den beteiligten Kreisen zu überlassen, wie sie die Schlichtung organisieren.

**Zu Nummer 21** (Artikel 3 Nummer 10 – § 37 EVO)

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates nicht. Schlichtungsstellen und Durchsetzungsstellen haben

unterschiedliche Aufgaben. Diese sind streng voneinander zu trennen. Durch die Schlichtung soll über das Bestehen oder Nichtbestehen eines einzelnen Anspruchs außergerichtlich entschieden werden. Die Durchsetzungsstellen üben die öffentlich-rechtliche Aufsicht aus. Damit haben sie die Aufgabe, die Einhaltung von gesetzlichen Regelungen zu überwachen und gegebenenfalls mit Zwangsmaßnahmen durchzusetzen.

**Zu Nummer 22** (Artikel 3 Nummer 10 – § 37 EVO)

Die Bundesregierung vermag dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu folgen. Schlichtung im Luftverkehr ist nicht deshalb überflüssig, weil das Luftfahrt-Bundesamt zuständige Beschwerdestelle und Durchsetzungsstelle in Fällen von Annullierungen, Verspätungen, Überbuchungen und Aspekten barrierefreien Reisens ist. Denn es ist nur Aufgabe des Luftfahrt-Bundesamtes, die öffentlich-rechtliche Aufsicht zu führen und gegebenenfalls Bußgeldverfahren einzuleiten. Dagegen ist es nicht seine Aufgabe, zivilrechtliche Ansprüche außergerichtlich zu schlichten. Dies ist nur Aufgabe einer Schlichtungsstelle. Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, dass auch eine Schlichtung im Luftverkehr eine sinnvolle Ergänzung des (gewerberechtlichen) Beschwerdeverfahrens darstellen kann. Hinzu kommt, dass das Luftfahrt-Bundesamt nur Beschwerdestelle und Durchsetzungsstelle nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 ist. Vertragspflichten etwa nach dem Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, dem Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, dem Luftverkehrsgesetz oder dem Bürgerlichen Gesetzbuch können nicht Gegenstand eines Beschwerdeverfahrens beim Luftfahrt-Bundesamt sein. Insoweit kommt nur eine Schlichtung als Instrument außergerichtlicher Streitbeilegung in Betracht.

**Zu Nummer 23** (Artikel 3)

Die Bundesregierung möchte dem in der Prüfbite liegenden Vorschlag des Bundesrates nicht folgen. Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 2 in Verbindung mit Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 steht einer umfassenden gesetzlichen Regelung für die Berechnung der Entschädigung bei Zeitfahrkarten entgegen. Danach ist die Regelung der Entschädigung bei Zeitfahrkarten ausdrücklich den Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren Beförderungsbedingungen vorbehalten.





