

Neue zusätzliche Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Deutschland

Rechtsanwalt Thomas Hilpert

Auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gelten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) ab dem 3.12.2009 neue Fahrgastrechte und -pflichten im Eisenbahnverkehr. Deutschland erweiterte darüber hinaus auf der Grundlage der Öffnungsklausel in Art. 2 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 diese Fahrgastrechte für den innerstaatlichen Bereich mit einem eigenen Gesetz. Zugleich wurde die Anwendung des europäischen Rechts in Deutschland vorgezogen.

I. Rechtlicher Rahmen

Seit dem 29.7.2009 gelten in Deutschland sowohl die in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007¹ festgeschriebenen als auch die im Bundesgesetzblatt² auf Grund der Entscheidungen von Bundestag³ und Bundesrat⁴ verkündeten neuen Fahrgastrechte. Dieser Neuregelung gingen jahrelange politische Auseinandersetzungen mit Anfragen und Anträgen der unterschiedlichen Parteien im Deutschen Bundestag voraus.⁵ Die nun beschlossene Neuregelung basiert auf einer Initiative des Bundesjustizministeriums,⁶ wurde von der Bundesregierung in den parlamentarischen Prozess eingebracht,⁷ sowohl im Bundesrat⁸ als auch im Bundestag⁹ kontrovers diskutiert und in einigen Punkten verändert.¹⁰

II. Das deutsche Fahrgastrechtegesetz

Eigentlich hätte man nach den Regelungen auf europäischer Ebene meinen können, es bestünde kein Grund mehr für den deutschen Gesetzgeber, noch ein eigenes Fahrgastrechtegesetz zu verabschieden. Die EU hatte in ihrer Verordnung jedoch den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet, ihre Regelungen hinsichtlich bestimm-

ter Aspekte zu modifizieren. Insbesondere besteht nach Art. 2 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 die Möglichkeit, den Stadtverkehr, Vorortverkehr und Regionalverkehr – also die Bereiche, die wir in Deutschland beim Eisenbahnverkehr im Wesentlichen als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bezeichnen – von der Verordnung auszunehmen. Diese Ausnahme kann sowohl im Sinne einer vollständigen Ausnahme als auch als Teilbereichsausnahme gestaltet werden. Besteht die Möglichkeit der Ausnahme, bedeutet dies, dass eine nationale Regelung sowohl strenger als auch milder, jedenfalls anders lauten kann. Da in der politischen Meinungsbildung den Verbraucherschützern die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nicht weit genug gingen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen zu weit, war die Diskussion um eine nationale Ergänzungsregelung vorprogrammiert.

Das offiziell betitelte „Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“, hier kurz als „Fahrgastrechtegesetz“ bezeichnet, ist kein Gesetz, das in dieser Form außerhalb des Bundesgesetzblattes Eingang in eine Gesetzessammlung finden wird; denn es ist ein reines Artikelgesetz. Es besteht aus insgesamt vier Artikeln, wobei nur Art. 2 mit der Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und Art. 3 mit der Novellierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) langfristig von Bedeutung sind. Art. 1¹¹ regelt lediglich das Vorziehen der Geltung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, so dass diese nicht erst mit Inkrafttreten der Verordnung am 3.12.2009 Gültigkeit erlangen. Art. 4 enthält das Inkrafttreten des Fahrgastrechtegesetzes selbst.

III. Die Änderungen des AEG

Mit Art. 2 des Fahrgastrechtegesetzes wird das AEG modifiziert. Sowohl für die Unternehmen als auch für die Kunden sind die Änderungen des AEG überwiegend weniger bedeutend. So betreffen diese Änderungen

- ▷ mit dem neu eingefügten § 1 Abs. 3 AEG die Klarstellung des grundsätzlichen Vorrangs der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ggü. dem AEG,
- ▷ die Änderung und Einfügung von Regelungen zur Eisenbahnaufsicht in § 5 Abs. 1 Nr. 2, § 5a Abs. 2 sowie § 5a Abs. 8 AEG und
- ▷ die Schaffung und Änderung von Verordnungsermächtigungen in § 26 AEG.

Für Museums- und Touristikbahnen bedeutend ist hingegen die Einfügung des § 1 Abs. 4 AEG, mit dem die SPNV-Verkehre, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, von den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ausgenommen sind. Hintergrund ist u.a. die Überlegung, dass bei diesen Verkehren die Fahrten nicht den Zweck haben, von einem Ort zum anderen zu gelangen, sondern bereits Selbstzweck darstellen und bei ihnen daher „Zeitsensibilitäten“ anders zu beurteilen sind. Zudem ist naturgemäß historisches Fahrzeugmaterial technisch nicht auf dem neusten Stand und meist

▷ Der Autor ist Rechtsanwalt und Dozent in Köln.

1 VERORDNUNG (EG) Nr. 1371/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 14 ff.; vgl. hierzu ausführlich: Hilpert, MDR 2008, 597 ff.; Schmidt, RRA 2008, 154 ff.

2 BGBl. I 2009, Nr. 28 vom 29.5.2009, S. 1146 ff.

3 Deutscher Bundestag, Plenarprotokoll 16/218, TOP 32, S. 23803C.

4 Deutscher Bundesrat, Drucksache 358/09 (Beschluss) vom 15.5.2009.

5 Vgl. beispielhaft: Deutscher Bundestag: Drucksachen 14/6610 vom 3.7.2001, 14/6743 vom 25.7.2001, 14/8853 vom 23.4.2002, 14/9671 vom 2.7.2002, 15/1236 vom 24.6.2003, 15/1711 vom 15.10.2003, 15/3233 vom 26.5.2004, 15/4504 vom 14.12.2004, 16/1146 vom 5.4.2006, 16/9804 vom 25.6.2008, 16/10461 vom 2.10.2008, 16/10669 vom 20.10.2008.

6 Vgl. bereits Pressemitteilung vom 7.9.2007, veröffentlicht im Internet auf der Seite des Bundesministeriums der Justiz (www.bmj.bund.de).

7 Deutscher Bundesrat, Drucksache 759/08 vom 17.10.2008.

8 Deutscher Bundesrat, Drucksache 759/08 (Beschluss) vom 28.11.2008; Deutscher Bundesrat, Drucksache 358/1/09 vom 5.5.2009.

9 Deutscher Bundestag, 202. Sitzung am 29.1.2009, Plenarprotokoll 16/202, TOP 16, S. 21904; Beschlussempfehlung und Bericht der Ausschüsse des Deutschen Bundestags, Sitzung vom 22.4.2009, Drucksache 16/12715; Deutscher Bundestag, 218. Sitzung am 24.4.2009, Plenarprotokoll 16/218, TOP 32, S. 23792.

10 Vgl. Deutscher Bundestag, Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses vom 22.4.2009, Drucksache 16/12715.

11 Dieser Artikel trägt den Titel „Gesetz über die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz)“.

Neue Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

nicht behindertengerecht. Kurz: Die gesetzgeberischen Intentionen passen bei diesen Verkehren nicht.

IV. Die neuen EVO-Regelungen

Die verbesserten Kundenrechte finden sich in Art. 3 des Fahrgastrechtesgesetzes, der die EVO ändert. Hier werden neue Informationspflichten der Unternehmen, ergänzte Ansprüche der Fahrgäste bei Verspätungen und Zugausfällen sowie eine neue Regelung über die Schlichtung bei Streitigkeiten eingeführt. Eine weitere Änderung betrifft § 1 Satz 2 EVO, in dem der grundsätzliche Vorrang der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 auch für den Anwendungsbereich der EVO festgeschrieben wird.

1. Ausnahmen von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007

In § 1 Satz 3 EVO schreibt der Gesetzgeber Ausnahmen von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 fest. Danach ist diese hinsichtlich ihrer Art. 8 Abs. 2, Art. 18 Abs. 2 Buchstabe a, Art. 27 Abs. 3 sowie Art. 28 und 29 Abs. 1 Satz 1 nicht auf Beförderungen im SPNV anzuwenden. Zwar gilt an sich der Grundsatz, dass europäisches Recht Vorrang gegenüber nationalem Recht genießt; jedoch ist der Ausschluss von Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 in den vorgenannten Fällen möglich, weil die Verordnung selbst in ihrem Art. 2 Abs. 5 den Mitgliedstaaten die Kompetenz eröffnet, „Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Anwendung dieser Verordnung“ auszunehmen. Inhaltlich geht es bei den durch § 1 Satz 3 EVO (neu) ausgeschlossenen Artikeln der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 um Folgendes:

- ▷ die Erteilung von Reiseinformationen über Dienstleistungen im Zug, den nächsten Haltebahnhof, Verspätungen, wichtigste Anschlussverbindungen und die Sicherheit;
- ▷ die Pflicht, bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten den Fahrgästen kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen anzubieten, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind;
- ▷ die Veröffentlichungspflicht im Geschäftsbericht betreffend die Zahl und die Art der eingegangenen und der bearbeiteten Beschwerden, die Beantwortungsdauer und die durchgeführten Abhilfemaßnahmen;
- ▷ die Festlegung von Dienstqualitätsnormen, den Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems und die jährliche Veröffentlichung der erreichten Dienstqualität im Geschäftsbericht;
- ▷ die Information der Fahrgäste über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten beim Kauf bzw. Verkauf von Eisenbahnfahrkarten.

2. Beförderungsbedingungen nach § 5 EVO

Durch die Novellierung der EVO bleibt bei § 5 EVO lediglich der bisherige Abs. 2 Satz 1 überwiegend unverändert bestehen. Die übrigen Regelungen des § 5 EVO werden gestrichen. Ein neuer Satz 2 wird angefügt. Unabhängig von der hierdurch erfolgten inhaltlichen Ausgestaltung war eine Änderung dringend geboten. Denn § 5 Abs. 1 EVO (alt) enthielt eine Legaldefinition des Begriffs der Beförderungsbedingungen, nach der diese die Bestimmungen der EVO und die Tarife sein sollten. Damit widersprach die EVO allerdings dem allgemeinen Sprachgebrauch, dem Personenbeförderungsrecht¹² und

dem § 12 Abs. 1 AEG.¹³ So ist in letzterem festgelegt, dass die Tarife die Beförderungsentgelte und die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Konsequenterweise ist dieser Absatz nunmehr gänzlich gestrichen worden. Verdient die vorgenannte Streichung des Abs. 1 Lob und sind die Streichungen von Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4 neutral zu bewerten, so ist die Streichung des § 5 Abs. 3 EVO vereinzelt auf Kritik gestoßen. Er gab den Eisenbahnen bislang die Möglichkeit z.B. in Verkehrsverbänden, „mit Genehmigung der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Verkehrsbehörde in den Tarifen von dieser Verordnung abweichende Beförderungsbedingungen festzusetzen:

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

3. Informationspflichten nach § 14 EVO

Soweit zuvor dargestellt wurde, § 1 Satz 3 EVO würde für den SPNV in Deutschland die Informationspflichten der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufheben, ist dies formal zwar richtig, inhaltlich aber nur die halbe Wahrheit. Denn mit § 14 EVO werden den Unternehmen wieder Teile der Informationspflichten, die aus der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 herausgenommen wurden, auferlegt. So obliegt ihnen durch den neu formulierten § 14 EVO künftig die Pflicht, beim Verkauf eines Fahrausweises den Reisenden über seine aus der EVO sowie der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 erwachsenden Rechte und Pflichten zu informieren. Hierbei erlaubt die Neuregelung in der EVO auch, die Kunden mittels einer Zusammenfassung zu informieren. Hinsichtlich der Art und Weise der Information gestattet die EVO Aushänge oder Auslagen an geeigneter Stelle sowie den Einsatz eines rechnergestützten Informations- und Buchungssystems.

Während somit die EVO über das Prozedere der Informationspflichten Angaben enthält, die den Unternehmen eine gewisse Klarheit geben, besteht hinsichtlich der Inhalte dieser Informationspflichten Unsicherheit. Im Gegensatz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die in ihrem Art. 29 Abs. 1 Satz 1 ebenfalls die Pflicht zur Information über die „aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten“ vorschreibt, allerdings dann auch in Satz 2 eine Zusammenfassung avisiert, mit deren Kommunikation diese Pflicht erfüllt wird, stellt die EVO keine Zusammenfassung der aus dieser Verordnung zu kommunizierenden Regelungen zur Verfügung. Dies wäre aber wichtig, weil bereits jetzt abzusehen ist, dass – gleich wie eine Zusammenfassung formuliert wird – Anwälte geltend machen werden, diese entsprechen nicht dem Gebotenen. Die avisierte Zusammenfassung der EU hilft auch nicht weiter, da zum einen kaum zu erwarten ist, dass diese deutlich vor dem Inkrafttreten des EU-Rechts veröffentlicht wird, zum anderen das deutsche Recht in den in diesem Artikel dargestellten Regelungen von der EU-Verordnung abweicht.

¹² Vgl. § 39 Abs. 6 PBefG, § 10 BOKraft und §§ 1 ff. Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VO-ABB).

¹³ Einzelheiten hierzu: Hilpert, NZV 2007, 288; Hilpert, Der Nahverkehr 2007, 48.

Neue Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

4. Verspätung und Zugausfall

Die Neuregelungen zu Verspätung und Zugausfall stellen die meist diskutierten Punkte des Fahrgastrechtegesetzes dar. Die zentrale Vorschrift ist hierbei § 17 EVO. Danach hat der Reisende, der einen Fahrausweis besitzt, „der ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr gilt“, neben den in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 genannten Rechten und Ansprüchen¹⁴ weitere Selbstvornahmeregichte, „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“.

Eine Definition dessen, was unter „öffentlichem Personennahverkehr“ zu verstehen ist, findet sich in der EVO zwar nicht, allerdings kann ohne weiteres auf die Definitionen in § 2 RegG und § 8 Abs. 1 PBefG zurückgegriffen werden. Danach ist öffentlicher Personennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, 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 Verkehrsmittels die gesamte Reisezeit 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Im Vorfeld der Gesetzesänderung wurde verschiedentlich angenommen, dass das Abstellen auf Fahrausweise des „öffentlichen Personennahverkehrs“ und nicht des „öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs“ das Ziel habe, auch Verspätungen und Ausfälle der PBefG-Verkehre in die Regelung mit einzubeziehen. Dies ist allerdings unzutreffend. Bereits vom Geltungsbereich der EVO her wäre dies nicht möglich. Auch die weitere Formulierung in § 17 Abs. 1 Satz 1 EVO „wegen eines Ausfalls oder einer Unpünktlichkeit des von ihm gemäß dem Beförderungsvertrag gewählten Zuges eines Eisenbahnverkehrsunternehmens“ schließt eine solche Interpretation aus. Die weite Formulierung hinsichtlich der Fahrausweise soll lediglich bewirken, dass auch Inhaber von Fahrkarten der Verkehrsverbände von der Neuregelung des § 17 EVO profitieren und nicht mit dem Hinweis ausgeschlossen werden können, ihre Fahrkarte sei keine reine Fahrkarte für den SPNV, da sie ja auch für Busse und Straßenbahnen, also PBefG-Verkehre, gelte.

a) Der Anspruch auf Benutzung eines anderen Zuges („Upgrade“)

Das erste über die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 hinausreichende Recht ist der sog. Upgrade-Anspruch. Danach kann der Reisende „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.“ Diese Neuregelung des § 17 Abs. 1 Nr. 1 Satz 1 EVO bedeutet, dass der Fahrgast bei Vorliegen der Voraussetzungen einen anderen Zug, und zwar auch des Fernverkehrs (insbesondere IC, EC oder ICE), benutzen kann, um zu seinem Ziel zu gelangen. Dieses Recht nutzt dem Kunden jedoch unterschiedlich viel:

- ▷ Ist sein Start- und sein Zielbahnhof kein Fernverkehrshalt, die Benutzung des Fernverkehrs für einen Teil der Strecke sinnlos oder fährt auf seiner Strecke überhaupt kein Fernverkehr, geht das Recht faktisch ins Leere.

- ▷ Reist der Kunde hingegen auf einer Relation, die er auch mit dem Fernverkehr sinnvoll absolvieren kann, ist es für den Kunden eine sehr angenehme Art, die voraussichtliche Verspätung einzuholen.

Allerdings muss der Kunde in diesen Fällen mit dem Kauf eines Fernverkehrsfahrscheins in Vorleistung gehen. Hinterher kann er den Aufpreis oder Neukauf nach § 17 Abs. 2 EVO bei seinem Nahverkehrsunternehmen zur Rückerstattung wieder einreichen. Die Anspruchsvoraussetzung der mindestens 20-minütigen Verspätung stellt für alle Beteiligten eine Schwierigkeit dar.

Der Kunde hat die Verpflichtung, seine voraussichtliche Verspätung auszurechnen. Diese Verpflichtung bezieht sich aber nicht auf den Einstieg, sondern auf den Zielort. Dies bedeutet, er muss bzw. darf bei seiner Prognose auch die Umsteigevorgänge berücksichtigen. Verlöre er folglich bereits durch eine zehnminütige Verspätung seinen nur stündlich verkehrenden Anschlusszug, könnte er das Upgrade nutzen. Hat er bei seiner Umsteigeverbindung aber ohnehin eine Aufenthaltszeit von 30 Minuten, wird er auch bei einer 20-minütigen Verspätung noch kein Upgrade auf Kosten des verspäteten Eisenbahnverkehrsunternehmens in Anspruch nehmen dürfen.

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht insbesondere bei relationslosen Fahrscheinen das Problem, nicht an Hand des Fahrscheins nachprüfen zu können, ob die Aussage zutrifft, man habe einen Anschlusszug erreichen wollen. Die Anspruchsvoraussetzung, dass „vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss“, soll sowohl den Kunden als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen schützen. Den Kunden schützt die Regelung, weil die Verspätung nicht sicher sein muss. Denn selbst wenn der Zug die erwartete Verspätung einholen sollte, verliert er nicht seinen Anspruch. Die Schutzfunktion für das Unternehmen ergibt sich daraus, dass es für den Anspruch nicht ausreicht, wenn der Kunde z.B. behauptet, er habe von Mitreisenden gehört, es könne wohl eine Verspätung geben. Auch die vermeintlich eigene Erfahrung („dieser Zug kommt doch immer zu spät“) ist sicherlich keine hinreichende Anspruchsvoraussetzung.

Von dem Anspruch nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 Satz 1 EVO gibt es aber auch einige Ausschlussgründe.

- ▷ Der erste Ausschlussgrund folgt bereits direkt aus § 17 Abs. 1 Nr. 1 Satz 2 EVO. Danach kann der Reisende die Benutzung des anderen Zuges nicht verlangen, wenn für diesen eine Reservierungspflicht besteht oder der Zug eine Sonderfahrt durchführt. Dies soll insbesondere verhindern, dass bereits für einen festen Kundenkreis vorgesehene Verkehrskapazitäten von anderen Reisenden genutzt werden und Ärger damit nur verlagert wird.
- ▷ Eine weitere Ausschlussmöglichkeit – aber nicht auf der Seite der Beförderungsmittel, sondern auf der Ebene der Beförderungsbedingungen – eröffnet die Regelung in § 5 Satz 2 EVO. Danach kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Beförderungsbedingungen den Upgrade-Anspruch ausschließen, „wenn nach dem vorgesehenen Tarif für den Fahrausweis ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt zu zahlen ist“. Im Vorfeld dieser Regelung war diskutiert worden, was hierunter zu verstehen ist. Teilweise wurde gefordert, in der EVO die Tarife einzeln aufzuführen, die von der Regelung des § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO ausgeschlossen werden sollen. Zwar ist zuzugeben, dass die Formulierung des „erheblich ermäßigten Beförderungsentgelts“ ein unbestimmter Rechtsbegriff ist, der noch mit Inhalt zu füllen sein wird; aber

¹⁴ Vgl. hierzu eingehend: Schmidt, RRA 2008, 154 ff.; Hilpert, MDR, 2008, 597 ff.; Staudinger, EuZW 2008, 751 ff.

Neue Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

gleichwohl ist es richtig, keine einzelnen Tarifangebote in der EVO zu benennen, da ansonsten die Gefahr bestünde, mit jeder Tarifänderung die EVO anpassen zu müssen. Wohl unstreitig und sogar in der Begründung zum Gesetzentwurf¹⁵ ausdrücklich erwähnt ist, dass unter die Rubrik der „erheblich ermäßigten Beförderungsentgelte“ derzeit die sog. Ländertickets und das „Schönes-Wochenende-Ticket“ gehören. Angemessen erscheint, hierunter die Tarifangebote zu fallen zu lassen, die eine Ermäßigung von mehr als 50 % ggü. dem Normaltarif vorsehen.

- ▷ Der dritte Fall, in dem der Anspruch aus § 17 Abs. 1 Nr. 1 Satz 1 EVO ausgeschlossen wird, ist in dem neuen § 8 Abs. 3 EVO formuliert. Danach kann der Ausschluss erfolgen, „wenn ansonsten eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs zu erwarten ist“; ein Beispiel hierfür ist die Überfüllung.

b) Der Anspruch auf Benutzung eines Ersatzverkehrsmittels

Aufgrund des zweiten durch die Neuregelung des § 17 Abs. 1 EVO zusätzlich gewährten Rechts kann der Reisende „die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Verkehrsmittel durchführen, sofern die vertragsgemäße Ankunftszeit in den Zeitraum zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr fällt und vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende mindestens 60 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird, oder sofern es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um die letzte fahrplanmäßige Verbindung des Tages handelt und der Reisende wegen des Ausfalls dieses Zuges den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 24.00 Uhr erreichen kann.“ Diese Regelung ist mit dem Anspruch, ein anderes Verkehrsmittel nehmen zu können, sehr allgemein formuliert. Faktisch wird dieses andere Verkehrsmittel wohl oft ein Taxi sein. Denkbar ist gleichfalls die Inanspruchnahme von Bus, Straßen- oder U-Bahn; allerdings sind diese Verkehrsmittel meist ohnehin schon, so bei den Verkehrsverbundfahrkarten, mit demselben Ticket nutzbar. Da nicht die Benutzung eines „öffentlichen“ Verkehrsmittels, sondern nur eines „anderen“ Verkehrsmittels vorgesehen ist, wird auch die Abholung durch einen Familienangehörigen eine hinsichtlich der erforderlichen Aufwendungen ersatzfähige Fahrt darstellen.

Der Anspruch geht auf die Fahrt bis zu dem vertragsgemäßen Zielort und nicht auf die Fahrt bis zur Haustür – auch wenn ein Taxi benutzt wird. Dies ergibt sich zum einen aus dem Wortlaut der Regelung, zum anderen auch aus den allgemeinen Grundsätzen, die allen Kompensationsregelungen innewohnen.¹⁶ Will der Kunde bis zur Haustüre weiterfahren, muss er den hierauf entfallenden Anteil selbst tragen. Eine kulanzmäßige Erstattung seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmens ist aber möglich.

c) Der Anspruch auf Aufwendungsersatz nach § 17 Abs. 2 EVO

Macht der Reisende von seinen Rechten auf Selbstvornahme Gebrauch, so hat er gem. § 17 Abs. 2 EVO einen Aufwendungsersatzanspruch. Dieser ist jedoch in zweierlei Hinsicht begrenzt:

- ▷ Zum einen besteht der Anspruch auf Erstattung der Kosten für die Benutzung eines Ersatzverkehrsmittels (Abs. 1 Nr. 2) nur bis zu einem Höchstbetrag von maximal 80 €.
- ▷ Zum anderen ist der Anspruch auf den Ersatz der **erforderlichen** Aufwendungen begrenzt. Dies be-

deutet, der Fahrgast kann z.B. für sich nicht beanspruchen, ein eigenes Taxi zu nehmen, wenn mehrere Reisende ebenfalls mit dem Taxi weiterfahren wollen. Auch die parallel verkehrende U-Bahn oder der Bus kann ggf. eine preiswertere Alternative sein, auf die der Reisende zu verweisen ist bzw. die bei seinem Erstattungsantrag einer Auszahlung im Wege stehen kann. Allerdings ist hierbei sowohl die alternativ benötigte Fahrzeit als auch eine ggf. fehlende Ortskenntnis zu berücksichtigen. Und schließlich ist auch die Inanspruchnahme eines möglichen Upgrades nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO im Rahmen der Erforderlichkeitsprüfung in Erwägung zu ziehen. Sind also mehrere Alternativen möglich, ist der Grundsatz der Schadenminderungspflicht zu beachten.

d) Die Ausnahmen des § 17 Abs. 3 EVO

Der vorgenannte Anspruch des § 17 Abs. 2 EVO steht dem Reisenden nach § 17 Abs. 3 Satz 1 EVO allerdings 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.“

Die Regelung des § 17 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 EVO wird ähnlich auszulegen sein, wie der Begriff der „höheren Gewalt“ in § 1 Abs. 2 HaftpflG. Auch das Tatbestandsmerkmal „Verschulden des Reisenden“ in § 17 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 EVO wird wohl weniger Schwierigkeiten bereiten. Größere Diskussionen sind hingegen wegen der Regelung des nicht zu vermeidenden und in seinen Folgen nicht abwendbaren Verhaltens eines Dritten zu erwarten.

Die drei Ausschlusskriterien sind jedoch mit Bedacht so gewählt, denn mit dieser Formulierung entsprechen sie dem Wortlaut des Art. 32 Abs. 2 CIV,¹⁷ der nahezu vollständig auch als Anhang I einen Teil der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bildet. Mit dieser Konstruktion ergibt sich ein vernünftiger Gleichklang zwischen deutschem Recht, den europäischen Vorschriften und dem internationalen Übereinkommen.

Nach der Ausnahme des § 17 Abs. 3 Satz 1 EVO fügte der Gesetzgeber schließlich noch eine „Ausnahme von der Ausnahme“ in § 17 Abs. 3 Satz 2 EVO ein. Danach „kann sich derjenige, mit dem der Reisende den Beförderungsvertrag geschlossen hat“, auf „eine der in Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 3 genannten Ursachen“ „nur berufen, wenn der Reisende über die Ursache rechtzeitig unterrichtet wurde oder wenn die Ursache offensichtlich war“. Im Sinne der Kunden ist hierbei zu beachten, dass nach § 17 Abs. 3 Satz 3 EVO „der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt“, „im Verhältnis zum Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht als

15 Deutscher Bundesrat, Drucksache 759/08 vom 17.10.2008, S. 21.

16 Vgl. z.B. §§ 249, 637, 651c, 670, 683, 693 BGB.

17 Gesetz zu dem Protokoll vom 3.6.1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9.5.1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), Anhang A, Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV), BGBl. II 2002 Nr. 33 vom 2.9.2002, S. 2140, 2190 ff.

Neue Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

Dritter anzusehen“ ist. Mit dem Ausschluss des Infrastrukturbetreibers als Dritter orientiert sich die EVO wieder an der CIV und der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die in Art. 51 Satz 2 CIV ähnliches regelt.

5. Neuregelung zur Schlichtung bei Streitigkeiten

Eine für die EVO völlig neue Regelung enthält § 37 EVO, der dem Reisenden einen Anspruch darauf einräumt, sich zur Beilegung von Streitigkeiten an eine geeignete Schlichtungsstelle zu wenden. Nach § 37 Abs. 2 EVO ist eine Schlichtungsstelle insbesondere bei Erfüllung bestimmter Kriterien als geeignet anzusehen. Hierzu zählen zum einen die Erfüllung der Empfehlung der Europäischen Kommission „betreffend die Grundsätze für Einrichtungen, die für die außergerichtliche Beilegung von Verbraucherstreitigkeiten zuständig sind“,¹⁸ zum anderen fünf weitere Grundsätze, die von der Unparteilichkeit und der Möglichkeit des rechtlichen Gehörs bis zur Zugänglichkeit der Verfahrensregeln gehen. Diese Krite-

rien entsprechen damit im Wesentlichen denen, die auch für die Schlichtung bei Streitigkeiten mit Rechtsanwälten in dem ab 1.9.2009 geltenden § 191f BRAO vorgesehen sind.¹⁹ Ausdrücklich und beispielhaft in der Begründung des Gesetzentwurfes zum Fahrgastrechtegesetz²⁰ erwähnt sind dabei die Schlichtungsstelle Mobilität,²¹ die vom VCD²² organisiert wird, die Schlichtungsstelle Nahverkehr in Düsseldorf,²³ in der der VDV²⁴ und die Verbraucherzentrale NRW²⁵ zusammenarbeiten, sowie die Ombudsstelle Nahverkehr in München,²⁶ die vom VDV gemeinsam mit dem LBO²⁷ betrieben wird und in deren Beirat u.a. die Fahrgastorganisationen Pro Bahn²⁸ und VCD vertreten sind. Bei der Auswahl der Schlichtungs- oder Ombudsstelle kann sich der Kunde allerdings nicht an irgendeine dieser Stellen wenden; notwendig ist vielmehr, dass die Ombuds- oder Schlichtungsstelle auch zuständig ist. So liegen in der Zuständigkeit der Schlichtungsstelle Mobilität die Streitigkeiten im Eisenbahnfernverkehr, die Schlichtungsstelle Nahverkehr in Düsseldorf ist wiederum für NRW und die Ombudsstelle Nahverkehr in München für Bayern zuständig. Allerdings sollten sich hieraus für den Fahrgast kaum Probleme ergeben, da schließlich nach dem neuen § 37 Abs. 3 EVO das Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Beantwortung einer Beschwerde auf die Möglichkeit der Schlichtung hinweisen und die Adressen geeigneter Schlichtungsstellen mitteilen soll.

V. Fazit

Die Neuregelung der Fahrgastrechte erfolgt nunmehr nach einer Diskussion von annähernd zehn Jahren. Positiv ist zu vermerken, dass mit der Integration der Fahrgastrechte in das AEG und die EVO keine neuen Fachgesetze geschaffen wurden. Inhaltlich zu begrüßen ist ferner die starke Anlehnung an die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und den COTIF/CIV. Dies bewirkt, dass die ohnehin schon komplizierten Rechtsvorschriften nicht noch weiter ausufern.

18 EMPFEHLUNG DER KOMMISSION vom 30.3.1998 betreffend die Grundsätze für Einrichtungen, die für die außergerichtliche Beilegung von Verbraucherstreitigkeiten zuständig sind (98/257/EG), ABl. Nr. L 115, S. 31 ff.

19 Zu Einzelheiten der Regelung vergleiche die Erläuterungen zu § 191f BRAO im Entwurf des Gesetzes zur Modernisierung von Verfahren im anwaltlichen und notariellen Berufsrecht, zur Errichtung einer Schlichtungsstelle der Rechtsanwaltschaft sowie zur Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung, der Finanzgerichtsordnung und kostenrechtlicher Vorschriften, Deutscher Bundestag, Drucksache 16/11385, S. 71 ff. vom 17.12.2008.

20 Deutscher Bundesrat, Drucksache 759/08 vom 17.10.2008, S. 24.

21 www.schlichtungsstelle-mobilitaet.org.

22 Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) – www.vcd.org.

23 www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de.

24 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) – www.vdv.de.

25 Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen – www.vz-nrw.de.

26 www.vdv.de/b_und_b/ombudbayern.html.

27 Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) – www.lbo-online.de.

28 www.probahn.de.