

01.03.19**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk

zu **Punkt ...** der 975. Sitzung des Bundesrates am 15. März 2019

Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat,
der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 4 Absatz 1 und Absatz 2 – neu – EVO)

In Artikel 1 Nummer 7 ist dem bisherigen Text des § 4 folgender Absatz 2 anzufügen:

„(2) Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes oder für die Sicherheit der Mitreisenden darstellen oder den Anordnungen des Eisenbahnpersonals nicht folgen, können von der Beförderung ausgeschlossen werden. Sie haben keinen Anspruch auf Erstattung von Fahrpreis oder Gepäckfracht.“

Als Folge ist der bisherige Text als Absatz 1 zu bezeichnen.

Begründung:

Um die Sicherheit im Bahnverkehr auch künftig bundesweit einheitlich zu garantieren, ist es sinnvoll, die in § 8 Absatz 2 der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) bislang enthaltene Regelung nicht zu streichen, sondern wortgleich in § 4 Absatz 2 EVO zu übernehmen. Eine Beibehaltung der seit vielen Jahren bewährten Regelung des § 8 Absatz 2 EVO zum Ausschluss von Personen, die

eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebs oder der Mitreisenden darstellen, wird auch von der Deutschen Bahn AG und zahlreichen Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr unterstützt.

Die Argumentation der Bundesregierung, dass Beförderungsausschlüsse auch in den Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geregelt werden können, vermag nicht zu überzeugen. Einerseits haben die EVU lediglich die Möglichkeit, diese Regelung in ihren Beförderungsbedingungen festzuschreiben. Für die Sicherheit sinnvoller ist es, wenn die EVU dieses Recht auf Beförderungsausschluss unmittelbar per Gesetz erhalten, unabhängig von einer Regelung in den einzelnen Beförderungsbedingungen. Dafür spricht auch, dass die ansonsten allein mögliche Regelung über die Beförderungsbedingungen das Problem aufweist, dass diese unter die Grundsätze der Allgemeinen Geschäftsbedingungen fallen. Sie unterliegen erheblichen Wirksamkeitsrisiken in Form der Inhaltskontrolle nach den Vorschriften der §§ 307 ff. BGB. Zudem würden Auslegungszweifel immer zu Lasten des Verwenders gehen.

Zur Wahrung der Sicherheitsstandards ist es daher geboten, die Verordnung entsprechend des oben skizzierten Vorschlages zu ändern.

2. Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 5 Absatz 4 – neu – EVO)

In Artikel 1 Nummer 7 ist dem § 5 folgender Absatz 4 anzufügen:

„(4) Das erhöhte Beförderungsentgelt ist nicht zu zahlen, wenn vor Antritt der Fahrt ein Fahrausweis nicht gelöst werden konnte, weil ein Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat nicht vorhanden, nicht geöffnet oder nicht betriebsbereit war.“

Begründung:

Nach dem übergeordneten Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind gemäß § 1 Absatz 1 die Interessen der Verbraucher zu wahren und ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten. Insofern dürfen durch die Bereinigung der EVO dem Fahrgast keine Nachteile dadurch entstehen, wenn am Abgangsbahnhof keine Möglichkeit besteht, einen Fahrausweis an einem Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat zu erwerben. Dies ist im Übrigen die gelebte Praxis. Die Formulierung des neuen Absatzes 4 ist dabei angelehnt an die Regelung in § 9 Absatz 2 Buchstabe d der geltenden EVO.

...

3. Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 6 Absatz 3 – neu – EVO)

In Artikel 1 Nummer 9 ist dem § 6 folgender Absatz 3 anzufügen:

„(3) Sind Fahrpreise von Fahrausweisen unrichtig erhoben worden, ist der Unterschiedsbetrag nachzuzahlen oder zu erstatten. Der Anspruch auf Nachzahlung oder Erstattung erlischt, wenn er nicht binnen eines Jahres nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht wird.“

Begründung:

Nach dem übergeordneten Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind gemäß § 1 Absatz 1 die Interessen der Verbraucher zu wahren und durch die Bereinigung der EVO dürfen dem Fahrgast keine Nachteile entstehen. Mit dem neuen Absatz 3 in § 6 (neu) soll die bestehende Regelung des § 11 Absatz 2 (alt) EVO übernommen werden, bei der es sich um ein wichtiges Fahrgastrecht handelt. Wenn der Fahrgast zu viel gezahlt hat, dann sollte er gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) das Recht zur Erstattung des zu viel gezahlten Betrages haben.

4. Zu Artikel 2 (§ 63 Absatz 5 und
§ 64b Absatz 1 Nummer 3,4 und 5 – neu – EBO)

Artikel 2 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 2

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 63 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Bei einem außerplanmäßigen Halt ... [weiter wie Regierungsvorlage].“

2. § 64b Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 wird am Ende das Wort „oder“ gestrichen.

b) In Nummer 4 wird der abschließende Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt.

...

c) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. bei einem außerplanmäßigen Halt ohne Zustimmung des Zugpersonals aussteigt oder Weisungen des Zugpersonals für das weitere Verhalten nicht Folge leistet.“ ‘

Begründung:

Mit der Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung soll auch mit Artikel 2 die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geändert werden. Hierbei wird der Umfang des § 63 EBO um das Verhalten auf dem Gebiet der Bahnanlagen bei einem außerplanmäßigen Halt erweitert. Ein Ausstieg und das Verlassen der Gleise nach außerplanmäßigem Halt stellen grundsätzlich eine besondere Gefahrensituation dar. Insofern ist dies nur mit Zustimmung und Beachtung weiterer Weisungen des Zugpersonals zulässig. Verstöße sollten als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden können. § 64 b Absatz 2 Nummer 1 EBO kommt hierfür als Rechtsgrundlage nicht in Betracht, da Weisungen des Zugpersonals keine amtlichen Befugnisse darstellen. Daher sollte auch der Umfang der Ordnungswidrigkeiten in § 64b Absatz 1 entsprechend ergänzt werden.