

Supplement Nummer 115a

21.07.2019

# GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • D-45014 Essen • [www.grv-ev.de](http://www.grv-ev.de) • [Supplement@GRV-Nachrichten.de](mailto:Supplement@GRV-Nachrichten.de)

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)

---

## Ab 01. August 2019 gilt eine neue Eisenbahn-Verkehrsordnung

In diesem Supplement werden die wichtigsten Änderungen beschrieben.

### Impressum

**Herausgeber:** GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, D-45014 Essen, [www.grv-ev.de](http://www.grv-ev.de), [www.grv-nachrichten.de](http://www.grv-nachrichten.de).

**Verantwortlich:** Wolfgang Dietrich Mann, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV, [wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de](mailto:wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de),  
Dr.-C.-Otto-Straße 121, D-44879 Bochum, Tel. +49 234 5465181 (tagsüber +49 201 50949935), Fax +49 234 5465180

Das Supplement zu den GRV-Nachrichten erscheint bei Bedarf und wird als pdf-Dokument im Internet bereitgestellt. Wenn im Einzelfall nichts anderes angegeben ist, dürfen die pdf-Dokumente als Ganzes und unverändert weitergegeben werden. Ein Ausdruck zum persönlichen Gebrauch ist zulässig. Jede andere Verwendung und Verbreitung bedarf der Zustimmung durch die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

**Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!**

# Ab 01. August 2019 gilt eine neue Eisenbahn-Verkehrsordnung

In Deutschland gibt es — wie in einigen andern Ländern auch — neben Gesetzen auch Rechtsverordnungen der jeweiligen Regierung; diese haben den Charakter und die Verbindlichkeit von Gesetzen, werden aber nicht vom Parlament (Legislative) beschlossen, sondern von der jeweiligen Regierung (Exekutive) erlassen. Voraussetzung für eine Rechtsverordnung ist in Deutschland eine sehr konkrete Ermächtigung hierfür in einem Gesetz für den zu regelnden Sachverhalt, und in den meisten Fällen ist auch die Zustimmung des Bundesrats (zweite Kammer des Parlaments, die sich aus Vertretern der Landesregierungen der Bundesländer zusammensetzt) erforderlich. Das Allgemeine Eisenbahn-Gesetz (AEG) ermächtigt das Bundesverkehrsministerium (mit Zustimmung des Bundesrats) „zur Gewährung ... der Ordnung im Eisenbahnwesen ... Rechtsverordnungen zu erlassen ... über allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck durch Eisenbahnen ...“

Auf dieser Rechtsgrundlage besteht die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), die nun ab 01. August 2019 in einer neuen Fassung gilt. Das Bundesverkehrsministerium verfolgte mit der Neufassung folgende Ziele:

1. Vorschriften der EVO, bei denen sich der Anwendungsbereich mit europäischem Recht überschneidet, werden aufgehoben. (Hier sind insbesondere die EU-Verordnung Nummer 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, sowie supranationale Regelungen wie COTIF<sup>1</sup> [einschließlich CIV<sup>2</sup>], zu nennen.)

---

<sup>1</sup> „Convention relative aux transports internationaux ferroviaires“, auf Deutsch „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr“.

<sup>2</sup> „Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)“, auf Deutsch „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen“.

2. Bei den Vorschriften der EVO, die europäisches Recht ergänzen, wird klargestellt, welche Regelungen des europäischen Rechts durch welche Vorschriften der EVO ergänzt werden sollen.

3. Regelungen, die auch in den Beförderungsbedingungen der Unternehmen untergebracht werden können, sollen weit möglichst dort erfolgen. Es verbleiben diejenigen Regelungen, die unter anderem aus Klarstellungsgründen weiterhin benötigt werden.

4. Im Übrigen werden überholte Vorschriften aufgehoben.

Nachdem in den vergangenen Jahren bereits viele Bestimmungen der EVO aufgehoben wurden — so entfielen im Rahmen der Bahnreform und der Liberalisierung des Schienen-güterverkehrs sämtliche diesen Sektor betreffenden Paragraphen — und dadurch immer mehr Paragraphen „bleibt frei“ bzw. „aufgehoben“ hießen, erfolgte nun eine Neu-Nummerierung der Paragraphen; auf die bisherige Gliederung der Verordnung in Abschnitte wird fortan verzichtet.

Der „Erhöhte Fahrpreis“, welchen Fahrgäste, die bei einer Kontrolle ohne gültige Fahrkarte angetroffen werden (landläufig als „Schwarzfahrerinnen“ oder „Schwarzfahrer“ bezeichnet), heißt nun „Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)“; damit erfolgt eine Angleichung der Begriffe zwischen Eisenbahnen und dem im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) unterliegenden straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr (also Busse, U-Bahnen usw.). In einem ursprünglichen Entwurf des Bundesverkehrsministeriums (Stand 16. Mai 2018) war noch vorgesehen, in der Eisenbahn-Verkehrsordnung nur die Höhe des EBE zu regeln, ob es überhaupt fällig wird hingegen von den Verkehrsunternehmen selbst in deren Beförderungsbedingungen bestimmen zu lassen. Die betroffenen Verkehrsunternehmen und ihre Verbände konnten den Verordnungsgeber jedoch überzeugen, dass es geboten ist, die bisherige Regelung beizubehalten. Grund: Bei einer Verankerung „nur“ in den Beförderungsbedingungen bestünde eine Rechtsunsicherheit, wenn Minderjährige ohne gültige Fahr-

karte erwischt werden. Die Eltern könnten dann eventuell geltend machen, dass kein gültiger Beförderungsvertrag vorläge, weil es an der Geschäftsfähigkeit ihrer Zöglinge mangle. Mit dem nun beibehaltenen gesetzlichen Charakter bleibt solchen Ausflüchten ein Riegel vorgeschoben.

Ferner bleibt — entgegen den ursprünglichen Absichten des Bundesverkehrsministeriums — der Passus bestehen, wonach „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“, von der Beförderung ausgeschlossen werden können.

Eine inhaltliche Ergänzung erhielt die EVO durch eine nunmehr eingeführte Definition der „erheblich ermäßigten Beförderungsentgelte“. Diese sind relevant hinsichtlich des Anspruchs der Fahrgäste im Verspätungsfall, andere (auch höherwertige) Züge ohne Mehrpreis benutzen zu dürfen, um das Reiseziel mit möglichst geringer Verspätung zu erreichen. Die Regelung besteht bereits bisher, nun wird sie wie folgt konkretisiert: „Erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte sind solche, die im Tarif ausdrücklich so benannt sind und eine Ersparnis gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis von mehr als 50 Prozent gewähren. Mehrtages-Zeitkarten, insbesondere Wochen-, Monats- und Jahreskarten, gelten nicht als ermäßigte Beförderungsentgelte [in diesem] Sinne.“

Die Bestimmung, wonach bei einem außerplanmäßigen Halt „Reisende nur mit Zustimmung des Zugpersonals aussteigen“ dürfen, wird von der EVO in die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO) verschoben.

Die jeweils aktuelle Fassung der EVO (also demnächst die neue) findet sich im Internet unter [www.gesetze-im-internet.de/evo](http://www.gesetze-im-internet.de/evo). Die ausführliche Begründung des Verordnungsentwurfs der Bundesregierung findet sich in der Bundesrats-Drucksache 44/19 [www.bundesrat.de/drs.html?id=44-19](http://www.bundesrat.de/drs.html?id=44-19).