

GZ: SCK-23-0018

BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch Dr. Robert Streller als Vorsitzenden sowie MinR Dr. Karl-Johann Hartig und Mag. Sylvia Leodolter als weitere Mitglieder in der am 04.12.2023 in Anwesenheit der Schriftführerin Gerda Seitz durchgeführten nicht öffentlichen Sitzung in der Fahrgastbeschwerdesache des Beschwerdeführers **F*****, wider die Beschwerdegegnerin **Ö*****, wegen Fahrpreientschädigung zu Recht erkannt:

SPRUCH:

Die Beschwerdegegnerin ist schuldig, dem Beschwerdeführer einen Betrag von € 87,90 binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

Rechtsgrundlagen:

§ 78a Abs. 2 und 5 Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idgF,
§§ 37ff, 56ff Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) 1991, BGBl. Nr. 51/1991 idgF.

BEGRÜNDUNG:

Zum Gang des Verfahrens:

Mit **E-Mail vom 07.04.2023** beschwerte sich der **Beschwerdeführer F***** (im Folgenden kurz: Beschwerdeführer), dass die **Ö***** (im Folgenden kurz: Beschwerdegegnerin) ihm nicht die wegen des streikbedingten Zugausfalls notwendige Übernachtung und Verpflegung bzw. die zustehende Fahrpreientschädigung ausbezahlt habe. Die Zusatzkosten für die alternative Beförderung mit FlixBus wurden von der Beschwerdegegnerin übernommen. Der

Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass ihm auch die Kosten für die Übernachtung zusteht. Zudem ist der Beschwerdeführer mit fast 3 Stunden längerer Fahrzeit am Zielort in Linz angekommen.

Die Beschwerdegegnerin lehnte diesen Anspruch mit der Begründung ab, dass sich die Fahrgastrechte in den einzelnen Verkehrsträgern unterscheiden. Zudem sehen die Europäischen Fahrgastrechte im Bahnverkehr eine Fahrpreisschädigung nur bei einer Verspätung am Zielbahnhof, nicht aber bei einer längeren Reisezeit im Falle einer verfrühten Abfahrt vor.

Mit **E-Mail der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (im Folgenden kurz: apf) vom 14.04.2023** eröffnete diese ein förmliches kostenpflichtiges Schlichtungsverfahren zu GZ: BAHN-23-0349 gegen die Beschwerdegegnerin gem. § 78a Abs. 2 EiszG. Der Beschwerdeführer gab an, dass am 27.3.2023 auf der Fahrt von Hamburg nach Linz sämtliche Verbindungen mit der Eisenbahn wegen Streiks ausfielen. Die Beschwerdegegnerin konnte keine Fortsetzung der Fahrt mit einer alternativen Verbindung anbieten, sodass sich der Beschwerdeführer selbst eine alternative Fahrt mit dem Busunternehmen FLIXBUS buchen musste und deswegen eine um fast 3 Stunden verlängerte Reisezeit hatte. Daraufhin stellte der Beschwerdeführer einen Antrag auf Ersatz der Kosten für Flixbus, welche ihm gewährt wurde und für eine zusätzliche Übernachtung, welche ihm nicht gewährt wurde. Die apf stellte den Anspruch auf eine Fahrpreisschädigung fest und ersuchte um Leistung einer Fahrpreisschädigung von 50% für die vom Beschwerdeführer erworbenen ***-Tickets gem. Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 für die verlängerte Reisezeit von fast 3 Stunden.

Mit **E-Mail der Beschwerdegegnerin vom 18.04.2023** führte diese im Wesentlichen wie aus:

„Aus rechtlicher Sicht besteht nach den Bestimmungen der Fahrgastrechte-Verordnung Nr. 1371/2007 kein Anspruch auf Verspätungsentschädigung.

An dieser Beurteilung vermag auch der Hinweis auf die Flug-Rechtssachen C-83/10 etc. nichts ändern:

Zum einen unterscheiden sich die rechtlichen Grundlagen im Fluggastverkehr und im Eisenbahnverkehr ganz grundlegend. Zum anderen ist der Sachverhalt der zitierten Rechtssache mit dem vorliegenden Fall schon deshalb nicht vergleichbar, da in der Flug-Rechtssache C-83/10 alle Kläger des Ausgangsverfahrens auf andere, für den Folgetag des vorgesehenen Abflugtags geplante Flüge umgebucht wurden. Im gegenständlichen Fall sind die Kunden jedoch, wenn auch 2 Stunden früher, gereist.

In der Flug-Rechtssache C-146/20 wird zwar vom EuGH ausgesprochen, dass der Begriff „Annullierung“ (im Fluggastverkehr) dahingehend auszulegen ist, dass er auch die Situation umfasst, in der ein Flug in erheblichem Maß vorverlegt wird. Der EuGH hält ferner fest, dass insoweit zu unterscheiden ist zwischen Situationen, in denen die Vorverlegung keine oder nur eine unerhebliche Auswirkung auf die Möglichkeit für die Fluggäste hat, frei über ihre Zeit zu verfügen und Situationen, die aufgrund der erheblichen Vorverlegung eines Fluges zu schwerwiegenden Unannehmlichkeiten führen. Hinsichtlich der Beurteilung, ob eine erhebliche Vorverlegung vorliegt wird wiederum auf die Bestimmungen der Fluggastrechte VO Nr.

261/2004 verwiesen, welche in Artikel 5 („Annullierung“) insbesondere Regelungen hinsichtlich der Zulässigkeit von alternativen Beförderungen („nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihre Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen“) enthält. Eine solche Bestimmung ist der für den Eisenbahnverkehr einschlägigen Fahrgastrechte-Verordnung Nr. 1371/2007 nicht enthalten.

Im Übrigen ist auch die Systematik der Fluggastrechteverordnung anders aufgebaut, als die Fahrgastrechte-Verordnung für den Eisenbahnverkehr. So wird nach Artikel 6 der Fluggastrechteverordnung bei Verspätungen auch auf den „planmäßigen Abflug“ abgestellt. Für den Eisenbahnverkehr wird eine „Verspätung“ mit „Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft“ definiert (Artikel 3 Z 12 VO Nr. 1371/2007).

Für den Fall, dass der europäische Gesetzgeber auch einen Anspruch auf Verspätungsentschädigung für Fälle verfrühter Abfahrt für den Bereich des Eisenbahnverkehrs den Fahrgästen gewähren hätte wollen, hätte dieser einen solchen Anspruch in der Neufassung der Verordnung (EU) 2021/782 des europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr verankert. Es ist sohin auch im Lichte der Neufassung der Fahrgastrechte-Verordnung eine dahingehende Auslegung, dass auch für verfrühte Abfahrten eine Verspätungsentschädigung auszuzahlen ist, verfehlt.

Wir sehen somit den fahrgastrechtlichen Anspruch als abgeschlossen an.“

Mit E-Mail der apf vom 03.05.2023 informierte diese den Beschwerdeführer über die ablehnende Stellungnahme der Beschwerdegegnerin und dass der Fall der Schienen-Control Kommission vorgelegt wird.

In der Sitzung der Schienen-Control Kommission vom 16.05.2023 wurde diese von der apf gem. § 78a Abs. 5 EiszG darüber informiert, dass es im Schlichtungsverfahren mit der GZ: BAHN-23-0349 zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist. Die apf empfahl eine Fahrpreisentuschädigung von 50% für die vom Beschwerdeführer erworbenen ***-Tickets zuzusprechen. Die Schienen-Control Kommission eröffnete ein aufsichtsbehördliches Verfahren und der Beschwerdeführer F*** wurde davon verständigt.

Die Schienen-Control Kommission hat in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erwogen:

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

In den am 27.03.2023 (Gültig ab 01.03.2023 bis 30.04.2023) und auch aktuell geltenden Beförderungsbedingungen „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“ der Beschwerdeführerin wurde in Ziffer „A.5. Ihre Rechte bei Verspätung und Zugausfall, A.5.1. Verspätungsentschädigung für Fahrkarten der Ö***, A.5.1.1. Verspätungsentschädigung bei Einzeltickets im Fernverkehr“ in Ziffer „A.5.1.1.1. Folgendes normiert:

„Bei einer Verspätung ab 60 bis 119 Minuten erhalten Sie 25 % des Preises des Tickets zurück. Ab einer Verspätung von 120 Minuten erhalten Sie 50 % zurück.“

In den am 27.03.2023 (Gültig ab 01.03.2023 bis 6.06.2023) und auch aktuell geltenden Beförderungsbedingungen „Handbuch für Reisen mit der Ö*** ins Ausland“ der Beschwerdeführerin wurde in Ziffer „A.1.10 Verspätungen, A.1.10.2 Erlittene Verspätungen in A.1.10.2.1.1 und A.1.10.5 Befreiung von der Haftung für Verspätungen Folgendes normiert:

„A.1.10.2.1.1

Macht der Reisende keine Ansprüche nach Punkt A.1.10.1.1.1, erster Anstrich, vorstehend geltend und erreicht er den Bestimmungsort gemäss Beförderungsvertrag mit 60 Minuten oder mehr Verspätung, entschädigt ihn der Beförderer mit 25% des nach Punkt A.1.10.3.1.1 berechneten Beförderungspreises. Bei Verspätungen von 120 Minuten oder mehr beträgt die Entschädigung 50% des nach Punkt A.1.10.3.1.1 berechneten Beförderungspreises. Vorbehalten bleiben Punkte A.1.10.5.1.1 und A.1.10.5.1.2 nachstehend

A.1.10.5 Befreiung von der Haftung für Verspätungen

A.1.10.5.1.1 Der Beförderer ist von seiner Haftung für erlittene Verspätungen (Punkt A.1.10.4 vorstehend) befreit, insoweit sie auf Verkehrsleistungen zurückzuführen sind, die:

- vollständig außerhalb des Gebiets eines EU-Mitgliedstaates, der Schweiz und von Norwegen erbracht wurden;*
- teilweise außerhalb des Gebiets eines EU-Mitgliedstaates, der Schweiz und von Norwegen erbracht wurden, sofern die Verspätung außerhalb eines dieser Staaten eintrat;*
- von den PRR ausgenommen sind;*
- nicht Teil des Beförderungsvertrages bilden (Bus, Tram, Metro, Taxi, Velo zwischen Bahnhöfen im gleichen Ballungsraum);*
- durch andere Verkehrsträger (Luftfahrt, Busverkehr oder See- und Binnenschifffahrt) erbracht wurden: In diesem Fall richtet sich die Haftung für erlittene Verspätungen für jeden Transportträger nach den auf ihn anwendbaren Regelungen.“*

Der Beschwerdeführer erwarb laut den übermittelten Unterlagen

- bei der Ö*** Sparschiene-Fahrkarten für 2 Erwachsene lautend auf den Namen F*** zum Gesamtpreis von € 175,80 für Sitzplätze auf der Strecke Hamburg Altona (Deutschland) – Linz HBF (Österreich), Abfahrt am 27.03.2023, 19:58 Uhr, Ankunft am 28.03.2023, 07:44 Uhr mit dem Zug NJ 491 und
- bei FlixBus Tickets für 2 Erwachsene lautend auf die Namen F*** und H*** zum Gesamtpreis von € 185,96 für Sitzplätze auf der Strecke Hamburg ZOB – Linz (Industriezeile), Abfahrt am 27.03.2023, 17:00 Uhr, Ankunft am 28.03.2023, 07:35 Uhr mit dem Bus N881 in Richtung Zagreb.

Aufgrund eines Streiks in Deutschland fielen sämtliche Verbindungen aus. Laut den auf den – vom Beschwerdeführer übermittelten – SMS vom 24.03.2023 wurde er über den Streik informiert und um Rückruf gebeten. Zudem übermittelte er einen Gesprächsnachweis über zahlreiche Anrufe am 24.03.2023 über wohl erfolglose Anrufe bei der Beschwerdegegnerin. Seitens des Bahnunternehmens konnte trotz mehrfacher Kontaktaufnahme durch den AS keine alternative Fahrt organisiert werden.

Daraufhin hat sich der Beschwerdeführer selbst eine Alternative mit dem Busunternehmen FLIXBUS organisiert und gebucht. Der Beschwerdeführer fuhr mit Flixbus am 27.3.2023, 17:00 Uhr von Hamburg ZOB (Deutschland) ab und ist am 28.3.2023, 07:35 Uhr in Linz (Industriezeile) angekommen. Es war die letzte mögliche direkte Busverbindung am 27.3.2023. Planmäßig ist der Beschwerdeführer 2 Stunden und 58 Minuten früher abgefahren und 9 Minuten früher in Linz ankommen. Daraus ergibt sich eine um 2 Stunden und 49 Minuten längere Reisezeit im Vergleich zur ursprünglichen Fahrt mit der Beschwerdegegnerin.

Weiters übermittelte der Beschwerdeführer wohl Ausschnitte von seinem Kontoauszug, auf welchem ersichtlich ist, dass die Beschwerdegegnerin am 11.04.2023 € 175,80 und € 10,16, also gesamt € 185,96 überwiesen hat. Dies entspricht dem Preis des FlixBus-Tickets.

Die anderen geltend gemachten Kosten, etwa für die Übernachtung, wurden von der Beschwerdeführerin abgelehnt. Diesbezüglich übermittelte der Beschwerdeführer eine Rechnung von NH Hotel Hamburg Altona lautend auf F***.

Mittels Beschwerdeformular vom 07.04.2023 wandte sich der Beschwerdeführer an die apf um Unterstützung.

Mittels E-Mail vom 14.04.2023 eröffnete die apf ein förmliches kostenpflichtiges Schlichtungsverfahren zu GZ: BAHN-23-0349 gegen die Beschwerdegegnerin gem. § 78a Abs. 2 EiszG. Die apf vertrat zwar nicht den Anspruch auf Ersatz der Übernachtung, ersuchte jedoch um Auszahlung einer Fahrpreisschädigung in Höhe von € 87,90 (50% Fahrpreisschädigung ab 120 Minuten Verspätung) für die vom Beschwerdeführer erworbenen ***-Tickets gem. Art. 17 Abs. 1 lit b der Verordnung (EG) 1371/2007 für die verlängerte Reisezeit von 2 Stunden und 49 Minuten.

Mit E-Mail der Beschwerdegegnerin vom 18.04.2023 lehnte diese eine Fahrpreisschädigung für die verlängerte Reisezeit erneut ab.

Mit E-Mail vom 03.05.2023 informierte die apf den Beschwerdeführer über die ablehnende Stellungnahme der Beschwerdegegnerin und dass die apf den Beschwerdefall der Schienen-Control Kommission gem. § 78a Abs. 5 EiszG mangels einvernehmlicher Lösung vorlegen werde.

In der Sitzung der Schienen-Control Kommission vom 16.05.2023 wurde diese von der apf gem. § 78a Abs. 5 EiszG darüber informiert, dass es im Schlichtungsverfahren zu GZ: BAHN-23-0349 zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission eröffnete ein aufsichtsbehördliches Verfahren und der Beschwerdeführer wurde davon verständigt.

Die Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Unterlagen (Fahrkarten, Antrag auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen, Korrespondenz) gründen sich auf den von den Parteien übermittelten Kopien und Informationen, welche unbestritten sind.

Die Feststellungen zu den Beförderungsbedingungen gründen sich auf die Einsicht in die AGB, die auf der Internetseite der Beschwerdegegnerin abrufbar sind bzw. der AGB, welche der Schienen-Control GmbH gem. § 22b Abs. 1 EisbG von der Beschwerdegegnerin bekannt gegeben wurden.

Rechtlich folgt:

Zur Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission:

Gemäß § 78a Abs. 2 EisbG können Fahrgäste insbesondere auch Beschwerden wegen behaupteter Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S. 14 (seit dem 07.06.2023: Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 172 vom 17.5.2021 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung, oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetzes, sowie wegen behaupteter rechtswidriger Regelungen in den Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen (§ 22a) bei der apf einbringen.

Gemäß § 78a Abs. 5 EisbG hat die apf die Schienen-Control Kommission über gemäß § 78a Abs. 2 EisbG behandelte und die Entschädigungsbedingungen betreffende Beschwerden zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt. Die Schienen-Control Kommission kann bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreischädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen aussprechen, dass die Empfehlung der apf wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) 1371/2007 (seit dem 07.06.2023: Verordnung (EU) 2021/782) oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetzes für verbindlich erklärt wird.

Die Schienen-Control Kommission wurde neben der Schienen-Control GmbH (bzw. Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte) vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für Österreich als eine der nationalen Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Art. 30 der Verordnung (EG) 1371/2007 (bzw. Art. 31 der Verordnung (EU) 2021/782) benannt. In dieser Funktion ist die Schienen-Control Kommission für die Durchsetzung der in der Verordnung (EG) 1371/2007 (seit dem 07.06.2023: Verordnung (EU) 2021/782) genannten Ziele, zuständig. Die Schienen-Control Kommission hat daher die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Nach Art 4 Abs. 3 EUV ist es Aufgabe aller Stellen der Mitgliedstaaten, einschließlich der Gerichte, im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die geeigneten Maßnahmen zur Erfüllung der Verpflichtungen zu ergreifen, die sich aus der Verordnung (EG) 1371/2007 (seit dem 07.06.2023: Verordnung (EU) 2021/782) ergeben. Um deren volle Wirksamkeit zu gewährleisten und den Schutz der Rechte sicherzustellen, die sie dem Einzelnen einräumt, sind diese Stellen verpflichtet, das nationale Recht so weit wie möglich im Licht des Wortlauts und des Zwecks der Verordnung auszulegen und anzuwenden, um das mit ihr angestrebte Ergebnis zu erreichen (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 64)).

In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 1 bis 3 der Verordnung (EG) 1371/2007 genannten Ziele sind die einschlägigen Vorschriften des österreichischen Rechts, einschließlich derjenigen,

die die bei einem Verstoß gegen die Verordnung anwendbaren Sanktionen regeln, dahin auszulegen und anzuwenden, dass sie mit dem Erfordernis eines hohen Schutzniveaus für die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr im Einklang stehen, so dass die ihnen eingeräumten Rechte gewährleistet sind (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 65)).

Bei der bescheidgegenständlichen Beschwerde eines Fahrgasts handelt es sich um eine Fahrpreimentschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen gem. § 78a Abs. 2 EisbG. Als solche unterliegt sie - wenn es wie im vorliegenden Beschwerdefall zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt - der Entscheidungsbefugnis der Schienen-Control Kommission gem. § 78a Abs. 5 EisbG.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

§ 78a EisbG lautet wie Folgt:

„[...] (2) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder der Behörden können Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen und Fahrgäste insbesondere auch Beschwerden wegen behaupteter Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S. 14 in der jeweils geltenden Fassung, oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetzes, sowie wegen behaupteter rechtswidriger Regelungen in den Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen (§ 22a) bei der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte einbringen. Diese Beschwerden sind im Einzelnen zu behandeln. [...]

(5) Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte hat die Schienen-Control Kommission über gemäß Abs. 2 behandelte und die Entschädigungsbedingungen betreffende Beschwerden zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt. Die Schienen-Control Kommission kann bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreimentschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen aussprechen, dass die Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetzes für verbindlich erklärt wird.“

Erwägungsgründe 1, 2, 3 und 13 der Verordnung (EG) 1371/2007 lauten wie Folgt:

„(1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

(2) In der Mitteilung der Kommission „Verbraucherpolitische Strategie 2002-2006“ (vgl. ABl. C 137 vom 8.6.2002, S. 2.) ist das Ziel festgelegt, gemäß Artikel 153 Absatz 2 des Vertrags ein hohes Verbraucherschutzniveau im Bereich des Verkehrs zu erreichen.

(3) Da der Fahrgast die schwächere Partei eines Beförderungsvertrags ist, sollten seine Rechte in dieser Hinsicht geschützt werden.

(13) Die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen sollte auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen.“

Art. 3 Z 12 der Verordnung (EG) 1371/2007 lautet wie folgt:

„„Verspätung“ die Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft;“

Art. 16 der Verordnung (EG) 1371/2007 lautet wie folgt:

„Muss vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass bei Ankunft am Zielort gemäß Beförderungsvertrag die Verspätung mehr als 60 Minuten betragen wird, so hat der Fahrgast unverzüglich die Wahl zwischen

a) der Erstattung des vollen Fahrpreises unter den Bedingungen, zu denen er entrichtet wurde, für den Teil oder die Teile der Fahrt, die nicht durchgeführt wurden, und für den Teil oder die Teile, die bereits durchgeführt wurden, wenn die Fahrt nach den ursprünglichen Reiseplänen des Fahrgasts sinnlos geworden ist, gegebenenfalls zusammen mit einer Rückfahrt zum ersten Ausgangspunkt bei nächster Gelegenheit. Die Erstattung erfolgt unter denselben Bedingungen wie die Entschädigung nach Artikel 17;

b) der Fortsetzung der Fahrt oder der Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort bei nächster Gelegenheit; oder

c) der Fortsetzung der Fahrt oder der Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort zu einem späteren Zeitpunkt nach Wahl des Fahrgasts [...]“

Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1371/2007 lautet wie folgt:

„Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreisentschädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

a) 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;

b) 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.

Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. [...]“

Ziffer 2.2. Begriff der „Verspätung“ (Art. 3 Abs. 12) der Leitlinien zur Verordnung (EG) 1371/2007 lautet wie folgt:

„In Artikel 3 Absatz 12 der Verordnung ist „Verspätung“ definiert als „die Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft“. Verspätungen beziehen sich somit stets auf den Fahrgast und nicht auf den Zug. In der Praxis wird die Verspätung anhand der auf der Fahrkarte angegebenen Ankunftszeit des Zuges am Zielort berechnet. Schwieriger wird es

allerdings, wenn eine Fahrt mehrere Verkehrsdienste und/oder Beförderer umfasst und der Fahrgast aufgrund einer Verkehrsstörung einen Anschluss verpasst. In solchen Fällen muss der Fahrgast unter Umständen auf den nächsten fahrplanmäßigen Zug warten, um an sein Endziel zu gelangen. Selbst wenn dieser Zug pünktlich verkehrt, könnte der Fahrgast sein Ziel dennoch mit erheblicher Verspätung gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. In solchen Fällen wird die Verspätung, sofern der Fahrgast einen einzigen Beförderungsvertrag für seine Fahrt geschlossen hat, anhand der tatsächlichen Ankunftszeit bestimmt. Diese Auslegung gilt auch für Situationen, in denen der Fahrgast die Reise mit geänderter Streckenführung fortsetzt.“

Ziffer 4.3. Zugausfälle der Leitlinien zur Verordnung (EG) 1371/2007 lautet wie folgt:
„Mit Blick auf den Zeitverlust und die Unannehmlichkeiten für den Fahrgast kann der Ausfall eines Schienenverkehrsdienstes die gleichen Folgen haben wie eine Verspätung. Auch Fahrgäste, die anstatt des ausgefallenen Zuges die nächste verfügbare Verbindung nutzen, erreichen möglicherweise ihr Ziel (im Vergleich zur fahrplanmäßigen Ankunftszeit des ausgefallenen Zuges) mit größerer Verspätung als 60 Minuten. Sie haben dann den gleichen Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises, Weiterreise mit geänderter Streckenführung oder Entschädigung gemäß den Artikeln 16 und 17, es sei denn, sie wurden angemessen und rechtzeitig im Voraus über den Ausfall informiert.“

Die Verordnung (EG) 1371/2007 ist 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, also am 3. Dezember 2009, in Kraft getreten und gilt seitdem bis 6. Juni 2023 unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Besitzer von Einzelfahrkarten bekommen gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 ab einer Verspätung von 60 Minuten eine Entschädigung. Wenn der Zug 60 Minuten und mehr Verspätung am Zielbahnhof hat, muss es eine Entschädigung von mindestens 25 Prozent des Fahrpreises für die einfache Fahrt geben. Ab 120 Minuten Verspätung müssen mindestens 50 Prozent zurückgezahlt werden. Bei Fahrkarten für die Hin- und Rückfahrt hat die Entschädigung auf der Grundlage des halben gezahlten Preises berechnet zu werden.

Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 regelt hauptsächlich die Entschädigung für Verspätungen für Einzelfahrkarten. Beim Entschädigungsmodell für Einzelfahrkarten gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 zählt nur die einzelne Fahrt, bei welcher der Fahrgast auch nachweisbar von einer konkreten Verspätung betroffen ist. Allerdings sind erst Verspätungen ab 60 Minuten entschädigungsrelevant. Weiters gibt es bei größeren Verspätungen ab 120 Minuten eine zweite Entschädigungsstufe, welche mindestens 50 Prozent vom Fahrkartenwert ausmacht.

In den Beförderungsbedingungen „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“ der Beschwerdeführerin wurde in Ziffer „A.5. Ihre Rechte bei Verspätung und Zugausfall, A.5.1. Verspätungsentschädigung für Fahrkarten der Ö***, A.5.1.1. Verspätungsentschädigung bei Einzeltickets im Fernverkehr“ in Ziffer „A.5.1.1.1. Folgendes normiert:
„Bei einer Verspätung ab 60 bis 119 Minuten erhalten Sie 25 % des Preises des Tickets zurück. Ab einer Verspätung von 120 Minuten erhalten Sie 50 % zurück.“

In den Beförderungsbedingungen „Handbuch für Reisen mit der Ö*** ins Ausland“ der Beschwerdeführerin wurde in Ziffer „A.1.10 Verspätungen, A.1.10.2 Erlittene Verspätungen in A.1.10.2.1.1 und A.1.10.5 Befreiung von der Haftung für Verspätungen Folgendes normiert:

„A.1.10.2.1.1

Macht der Reisende keine Ansprüche nach Punkt A.1.10.1.1.1, erster Anstrich, vorstehend geltend und erreicht er den Bestimmungsort gemäss Beförderungsvertrag mit 60 Minuten oder mehr Verspätung, entschädigt ihn der Beförderer mit 25% des nach Punkt A.1.10.3.1.1 berechneten Beförderungspreises. Bei Verspätungen von 120 Minuten oder mehr beträgt die Entschädigung 50% des nach Punkt A.1.10.3.1.1 berechneten Beförderungspreises. Vorbehalten bleiben Punkte A.1.10.5.1.1 und A.1.10.5.1.2 nachstehend

A.1.10.5 Befreiung von der Haftung für Verspätungen

A.1.10.5.1.1 Der Beförderer ist von seiner Haftung für erlittene Verspätungen (Punkt A.1.10.4 vorstehend) befreit, insoweit sie auf Verkehrsleistungen zurückzuführen sind, die:

- *vollständig außerhalb des Gebiets eines EU-Mitgliedstaates, der Schweiz und von Norwegen erbracht wurden;*
- *teilweise außerhalb des Gebiets eines EU-Mitgliedstaates, der Schweiz und von Norwegen erbracht wurden, sofern die Verspätung außerhalb eines dieser Staaten eintrat;*
- *von den PRR ausgenommen sind;*
- *nicht Teil des Beförderungsvertrages bilden (Bus, Tram, Metro, Taxi, Velo zwischen Bahnhöfen im gleichen Ballungsraum);*
- *durch andere Verkehrsträger (Luftfahrt, Busverkehr oder See- und Binnenschifffahrt) erbracht wurden: In diesem Fall richtet sich die Haftung für erlittene Verspätungen für jeden Transportträger nach den auf ihn anwendbaren Regelungen.“*

Die Beschwerdegegnerin hat die Entschädigung für Verspätungen für Einzelfahrkarten aktuell in Ziffer A.5.1.1.1. des „Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“, der wichtigsten Tarifbestimmung bzw. Beförderungsbedingung für Fahrten innerhalb von Österreich mit der Ö***, umgesetzt. Die Beschwerdegegnerin entschädigt nur bei Verspätungen ab 60 Minuten. Darunter fallen laut Beschwerdegegnerin keine Unannehmlichkeiten durch eine aufgrund eines Zugausfalls verlängerten Reisezeit durch eine selbst oder durch das Unternehmen organisierten alternativen Fahrt.

Die Beschwerdegegnerin hat die Entschädigung für Verspätungen für Einzelfahrkarten weiters in Ziffer „A.1.10 Verspätungen, A.1.10.2 Erlittene Verspätungen in A.1.10.2.1.1 und A.1.10.5 Befreiung von der Haftung für Verspätungen, der wichtigsten Tarifbestimmung bzw. Beförderungsbedingung für Fahrten von Österreich ins Ausland mit der Ö***, umgesetzt. Die Beschwerdegegnerin entschädigt nicht bei Verspätungen für Verkehrsleistungen, welche durch andere Verkehrsträger (Luftfahrt, Busverkehr oder See- und Binnenschifffahrt) erbracht wurden. In diesem Fall richtet sich die Haftung für erlittene Verspätungen für jeden Transportträger nach den auf ihn anwendbaren Regelungen.

Art. 15 des Kapitels IV „Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle“ der Verordnung (EG) 1371/2007 sieht vor, dass die Haftung von Bahnunternehmen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle vorbehaltlich der Art. 16 bis 18 der Verordnung (EG) 1371/2007 in

Art. 32 Anhang I Verordnung (EG) 1371/2007 geregelt ist (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 32)).

Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1371/2007 sieht Mindestentschädigungen für Verspätungen von Bahnunternehmen vor, deren Höhe sich nach dem Preis der Fahrkarte richtet (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 29)). Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 entschädigt auf Grundlage des Preises der Fahrkarte die nicht wie vereinbart erbrachte Gegenleistung durch das Bahnunternehmen (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 37,38)).

1. Verlängerte Reisezeit durch Abfahrt vor der planmäßigen Zeit als Verspätung

Nach Art. 4 Abs. 3 EUV ist es Aufgabe aller Stellen der Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die geeigneten Maßnahmen zur Erfüllung der Verpflichtungen zu ergreifen, die sich aus der Verordnung (EG) 1371/2007 ergeben. Diese Stellen, wie die Schienen-Control Kommission, sind verpflichtet, das nationale Recht so weit wie möglich im Licht des Wortlauts und des Zwecks der Verordnung auszulegen und anzuwenden, um das mit ihr angestrebte Ergebnis zu erreichen (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 64)).

In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 1 bis 3 und 13 der Verordnung (EG) 1371/2007 genannten Ziele sind die einschlägigen Vorschriften des österreichischen Rechts, einschließlich derjenigen, die die bei einem Verstoß gegen die Verordnung anwendbaren Sanktionen regeln, dahin auszulegen und anzuwenden, dass sie mit dem Erfordernis eines hohen Schutzniveaus für die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr im Einklang stehen, so dass die ihnen eingeräumten Rechte gewährleistet sind (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 65)).

Weiters ist nach ständiger Rechtsprechung bei der Auslegung von Vorschriften des Unionsrechts nicht nur deren Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehören, verfolgt werden (vgl. EuGH 22.11.2012, Rs C-136/11, Westbahn Management GmbH (Rz 33)).

„Die mit der Verordnung Nr. 1371/2007 verfolgten Ziele sind in ihren Erwägungsgründen genannt. So wird in ihrem ersten Erwägungsgrund darauf hingewiesen, dass es im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik wichtig ist, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern. Aus den Erwägungsgründen 2 und 3 dieser Verordnung geht hervor, dass ein hohes Verbraucherschutzniveau erreicht werden soll und dass der Fahrgast als schwächere Partei eines Beförderungsvertrags geschützt werden muss“ (vgl. EuGH 22.11.2012, Rs C-136/11, Westbahn Management GmbH (Rz 34)). Im 13. Erwägungsgrund wird daraufhin gewiesen, dass die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen erreicht werden soll.

Wortwörtlich ist unter dem Begriff „Verspätung“ eine negative Abweichung von der Pünktlichkeit zu verstehen. Grundsätzlich liegt eine Verspätung vor, wenn Ereignisse, Personen, Transport- oder Verkehrsmittel nicht zum erwarteten, vereinbarten oder planmäßigen Zeitpunkt beginnen, eintreffen, starten, enden oder ankommen, sondern erst danach (vgl.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Verspätung>). Landläufig ist darunter ein später abfahren oder später ankommen gemeint.

Auch die Definitionen von „delay“ in der englischen und „retard“ in der französischen Fassung der Verordnung (EG) 1371/2007 zeigen keine wesentlich andere inhaltliche Definition des Begriffs. Die Übersetzung des Substantivs „delay“ ergibt u.a. die Verspätung, der Verzug, der Aufschub, störungsbedingte Wartezeit, der Zeitverlust und beim Substantiv „retard“ u.a. die Verspätung, die Zeitverzögerung, das Zuspätkommen.

Der Wortsinn von Verspätung ist daher relativ klar. Aber was war der objektiv in der Norm zum Ausdruck kommenden Zweck der Bestimmungen der Verordnung 1371/2007 (seit dem 07.06.2023: Verordnung (EU) 2021/782)? Das EuGH-Urteil vom 26.09.2013 stellt klar, dass es sich bei der Fahrpreiseschädigung nach Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 um eine Preiskompensation handelt, die der Fahrgast für eine nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag erbrachte Dienstleistung erhält. Dieser finanzielle Ausgleich erfolgt in pauschalierter und standardisierter Form (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 38)).

Grundsätzlich muss der Fahrgast sämtliche Leistungen der Beförderung vor Fahrtantritt zur Gänze bezahlen. Die erbrachte Dienstleistung ist unstrittig ab einer Verspätung von 60 Minuten zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag. Wie sieht das in anderen Konstellationen aus? Wenn die Verspätung bei Nutzung eines anderen Beförderers, eines anderen Verkehrsmittels beispielsweise eines Busunternehmens, aufgrund der Nutzung einer geänderten Streckenführung oder aufgrund eines verpassten Anschlusses entsteht? Wie sieht es aus, wenn das Bahnunternehmen keine alternative Fahrt organisieren kann und sich der Fahrgast selbst eine Alternative organisiert, entweder mit einem anderen Bahnunternehmen oder wie im konkreten Fall mit einem Busunternehmen? Wie sieht es aus, wenn es kaum Alternativen gibt und ggf. die einzige angemessene Alternative per Bahn oder ggf. per Bus früher am Abfahrtsort abfährt und daher auch früher oder jedenfalls maximal 59 Minuten verspätet im Vergleich zur ursprünglichen Ankunftszeit am Zielort ankommt? Soll der betroffene Fahrgast trotz aller Unannehmlichkeiten, des Stresses, der Ungewissheit, ob und wann er am Ziel ankommt, der verkürzten Zeit am Abfahrtsort, usw. im Gegensatz zu einer Verspätung ab 60 Minuten keinerlei fahrgastrechtlichen Anspruch auf Preiskompensation haben, obwohl sich seine Reisezeit 60 Minuten oder mehr verlängert hat?

Oder ist die erbrachte Dienstleistung jedenfalls nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag, wenn der Fahrgast gemäß Art 16 iVm. Art 17 mehr als die in der Verordnung genannte Schwelle von 60 Minuten oder länger unterwegs ist, unabhängig davon, ob dies am Anfang und/oder am Ende der Beförderung geschieht?

In den erläuternden Bemerkungen zu den einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) heißt es: *„Verspätungen im Reiseverkehr stellen eine typische Schlechterfüllung des Beförderungsvertrages dar. In zahlreichen Rechtsordnungen berechtigt eine Schlechterfüllung zur Minderung der Gegenleistung, das hieße hier des Beförderungsentgeltes.“* (vgl. EuGH 26.09.2013, Rs C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG (Rz 41)).

In Ziffer 2.2. der Leitlinien zur Verordnung (EG) 1371/2007 wird festgehalten, dass sich Verspätungen somit stets auf den Fahrgast und nicht auf den Zug beziehen. Weiters wird in den Leitlinien Folgendes ausgeführt: *„Schwieriger wird es allerdings, wenn eine Fahrt mehrere Verkehrsdienste und/oder Beförderer umfasst und der Fahrgast aufgrund einer Verkehrsstörung einen Anschluss verpasst. In solchen Fällen muss der Fahrgast unter Umständen auf den nächsten fahrplanmäßigen Zug warten, um an sein Endziel zu gelangen. Selbst wenn dieser Zug pünktlich verkehrt, könnte der Fahrgast sein Ziel dennoch mit erheblicher Verspätung gegenüber der ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. In solchen Fällen wird die Verspätung, sofern der Fahrgast einen einzigen Beförderungsvertrag für seine Fahrt geschlossen hat, anhand der tatsächlichen Ankunftszeit bestimmt. Diese Auslegung gilt auch für Situationen, in denen der Fahrgast die Reise mit geänderter Streckenführung fortsetzt.“*

Auch im konkreten Fall hat der betroffene Fahrgast aufgrund des Zugausfalls und fehlender Alternativen mit dem Zug selbst eine Reise mit geänderter Streckenführung und zudem mit einem anderen Verkehrsdienst organisiert. Es war laut den zur Verfügung stehenden Informationen zudem die letzte und einzige zur Verfügung stehende Direktverbindung mit einem Busunternehmen. Die Reisezeit des Fahrgasts verlängerte sich schlussendlich um fast 3 Stunden. Die in den Leitlinien zur Verordnung (EG) 1371/2007 aufgrund einer Verkehrsstörung beschriebenen Schwierigkeiten für eine Fahrt mit mehreren Verkehrsdiensten und/oder Beförderer, auf verpasste Anschlüsse und Fahrten mit geänderter Streckenführung im Falle einer Verspätung, treffen auch im Falle von vorzeitigen Abfahrten zu.

Die vorgeschlagene Auslegung der Verspätung ist auch unter Berücksichtigung des Zusammenhangs und der Ziele der Verordnung (EG) 1371/2007 wohl auch mit den erläuternden Bemerkungen zu den einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) vereinbar. Einer Verspätung ab 60 Minuten wie in Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 normiert, ist wohl gleichzustellen, wenn die Reisezeit der alternativen Fahrt 60 Minuten oder mehr aufgrund einer Verspätung oder eines Zugausfalls länger dauert. Beide stellen eine typische Schlechterfüllung des Beförderungsvertrags dar. Es mag einzelne Fälle geben, in welchen die Verspätung oder die vorzeitige Abfahrt mehr negative Auswirkungen für den Fahrgast hat. Grundsätzlich ist es wohl aus Sicht des Fahrgasts unerheblich, ob seine Reisezeit durch eine Verspätung oder durch eine vorzeitige Abfahrt verlängert wird und damit der Beförderungsvertrag nicht eingehalten wird.

Eine enge Auslegung des Begriffs Verspätung würde die Ziele der Verordnung (EG) 1371/2007 nicht erreichen, sondern im Gegenteil behindern und die Fahrgäste in vielen Konstellationen keine Entschädigung erhalten, obwohl sie eindeutig von einer Schlechterfüllung des Beförderungsvertrags betroffen sind.

Die Ziele der Verordnung (EG) 1371/2007 legen klar und unmissverständlich dar, dass es die Zielsetzung der Verordnung ist, die Rechte der Fahrgäste als schwächere Partei des Beförderungsvertrags zu schützen, die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen, ein hohes Schutzniveau für die Fahrgäste zu erreichen und die Rechte der Fahrgäste insbesondere bei der Entschädigung für Verspätungen, verpasste Anschlüsse oder Zugausfälle zu stärken, um auf dem Markt für

Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste zu führen. Die in den Erwägungsgründen genannten Zwecke der Verordnung (EG) 1371/2007 können nur durch die vorgenommene Auslegung erreicht werden. Wie bereits der EuGH ausführte, handelt es sich bei der in Art. 17 der Verordnung 1371/2007 vorgesehenen Entschädigung um eine Preiskompensation, die der Fahrgast für eine nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag erbrachte Dienstleistung erhält. Jegliche Reisezeitverlängerung steht nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag. Sofern die Verlängerung der Reisezeit die in Art. 17 der Verordnung 1371/2007 geforderte Schwelle von 60 Minuten übersteigt, besteht ein Anspruch auf Preiskompensation. Der Passagier befindet sich in einer vergleichbar unangenehmen Situation. Verpasste Termine, verpasste Anschlüsse mit anderen Beförderungsmitteln und sonstige Leistungseinschränkungen können sowohl vor Fahrtantritt wie auch nach Fahrtende auftreten. Sofern der Sachverhalt der verlängerten Reisezeit wegen einer Abfahrt vor der planmäßigen Zeit nicht unter den Wortlaut „Verspätung“ subsumierbar ist, liegt hier eine Regelungslücke vor. Trotz vergleichbarer Sachverhalte hätte hier eine Regelung getroffen werden müssen.

Die diesbezügliche korrekte Auslegung der Verordnung kann daher nicht die Einschränkung der Entschädigung rein auf verspätete Ankünfte sein, sondern nur eine möglichst umfassende Entschädigung für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende Reisezeiten, welche jedenfalls ab 60 bzw. ab 120 Minuten verlängert sein müssen. Andernfalls würde es bedeuten, dass bei vom Unternehmen geänderte Abfahrten vor der planmäßigen Zeit, welche weniger als 60 Minuten verspätet ankommen, aber insgesamt eine Reisezeitverlängerung ab 60 Minuten aufweisen, keinerlei Entschädigungsanspruch besteht. Gleiches gilt für den Fall, wenn vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass bei Ankunft am Zielort die Verspätung mehr als 60 Minuten betragen wird und der Fahrgast die ihm gem. Art 16 lit b oder c der Verordnung (EG) 1371/2007 zustehende Wahlmöglichkeit der Fortsetzung der Fahrt oder der Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort bei nächster Gelegenheit oder zu einem späteren Zeitpunkt in Anspruch nimmt. Dies unabhängig davon, ob die Fortsetzung der Fahrt oder die Weiterreise mit geänderter Streckenführung durch das Unternehmen angeboten wurde oder der Fahrgast dies selbst organisieren musste. Dies auch unabhängig davon, ob die Fortsetzung der Fahrt oder die Weiterreise mit geänderter Streckenführung durch dasselbe oder ein anderes Bahnunternehmen oder mit einem anderen Verkehrsdienst bzw. Verkehrsmittel wie etwa einem Linienbus vorgenommen wird.

Unter diesen Umständen hätte eine abweichende Auslegung von Art. 3 Abs. 12 iVm. Art 16 und 17 der Verordnung 1371/2007 zur Folge, dass die mit ihr verfolgten und in ihren Erwägungsgründen 1 bis 3 und 13 angesprochenen Ziele in Frage gestellt würden.

Aus diesen Gründen kann zweifelsfrei festgestellt werden, dass bei Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung (EG) 1371/2007, Art. 3 Abs. 12 iVm. Art 16 und 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 dahingehend auszulegen ist, dass ein Fahrgast eine Fahrpreischädigung gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 nicht nur bei einer Verspätung ab 60 Minuten, sondern für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende verlängerte Reisezeiten ab 60 Minuten verlangen kann. Dies unabhängig, ob die verlängerte Reisezeit bei der Fortsetzung der Fahrt oder der Weiterreise mit geänderter Streckenführung mit dem ursprünglichen Beförderer oder einem anderen Beförderer, beispielsweise mit einem anderen Bahn- oder Busunternehmen, auftritt.

2. Abfahrt vor der planmäßigen Zeit als Zugausfall

Im Verordnungsvorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr KOM (2004) 143 final fand sich noch folgende Begriffsbestimmung in Art. 2 Z 16:

„Zugausfall“ ist die Streichung eines planmäßigen grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes oder grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehrsdienstes;“

Der Vorschlag für die Verordnung sah die Geltung nur für grenzüberschreitende Fahrten innerhalb der Gemeinschaft vor. Unter Berücksichtigung des Umstands, dass es diese Einschränkung des Anwendungsbereichs in der Verordnung (EG) 1371/2007 nicht gibt, ist unter einem Zugausfall wohl der Wegfall oder die Streichung eines planmäßigen Verkehrsdienstes zu verstehen.

In der der Verordnung (EG) 1371/2007 findet sich keine Definition des Begriffs Zugausfall, dies gilt auch für die Verordnung (EU) 2021/782. Allerdings lautet die Überschrift des KAPITEL IV der Verordnung (EG) 1371/2007: VERSPÄTUNGEN, VERPASSTE ANSCHLÜSSE UND ZUGAUSFÄLLE und umfasst die Artikel 15 bis 18 der Verordnung. Auch der 13. Erwägungsgrund der Verordnung (EG) 1371/2007 lautet: *„Die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen sollte auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen.“* Auch in Art. 17 Abs. 1 zweiter Absatz der Verordnung (EG) 1371/2007 steht: *„Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen.“*

In der Neufassung der Verordnung (EG) 1371/2007, der Verordnung (EU) 2021/782, wird dies an mehreren Stellen noch verstärkt ausgeführt. So lautet der 33. Erwägungsgrund der Verordnung (EU) 2021/782: *„Es ist wünschenswert, mit dieser Verordnung ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen zu schaffen, das sich auch auf Verspätungen erstreckt, die durch Zugausfall oder einen verpassten Anschluss bedingt sind. Bei Verspätungen von Schienenpersonenverkehrsdiensten sollten die Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen eine Entschädigung in Höhe eines prozentualen Anteils des Fahrpreises leisten.“*

Die Leitlinien zur Verordnung (EG) 1371/2007 führen aus: *„Mit Blick auf den Zeitverlust und die Unannehmlichkeiten für den Fahrgast kann der Ausfall eines Schienenverkehrsdienstes die gleichen Folgen haben wie eine Verspätung. „Verspätung“ bezieht sich auf den Fahrgast und nicht auf den Zug. Sie haben dann den gleichen Anspruch auf Entschädigung gemäß Artikeln 17, es sei denn, sie wurden angemessen und rechtzeitig im Voraus über den Ausfall informiert.“*

Die verschiedenen Verkehrssektoren Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsverkehr sind nicht in allen Bereichen vergleichbar, da in den einzelnen Beförderungsformen unterschiedliche Rahmenbedingungen herrschen. Es überwiegen aber bei weitem die vergleichbaren Bereiche, daher ist ein Vergleich mit den anderen Verkehrssektoren für die gegenständliche Auslegung bzw. für eine analoge Anwendung hilfreich.

a) Verordnung (EU) 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr im Busverkehr:

Erwägungsgrund 16 der Verordnung (EU) 181/2011 lautet wie Folgt:

„(16) Die Unannehmlichkeiten, die den Fahrgästen durch Annullierung oder erhebliche Verspätung von Fahrten entstehen, sollten verringert werden. Deshalb sollten die Fahrgäste, die von einem Busbahnhof abreisen, in angemessener Weise betreut und in für alle Fahrgäste zugänglicher Form informiert werden. Sie sollten zudem die Möglichkeit haben, ihre Fahrt zu stornieren und sich den Fahrpreis erstatten zu lassen oder ihre Reise fortzusetzen oder eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung zu annehmbaren Bedingungen in Anspruch zu nehmen. Versäumen die Beförderer die Leistung der notwendigen Hilfe, sollten die Fahrgäste Anspruch auf finanzielle Entschädigung haben.“

Art. 3 lit p der Verordnung (EU) 181/2011 lautet wie Folgt:

„Annullierung“ die Nichtdurchführung eines geplanten Linienverkehrsdienstes;

Art. 3 lit q der Verordnung (EU) 181/2011 lautet wie Folgt:

„Verspätung“ eine Differenz zwischen der planmäßigen Abfahrtszeit des Linienverkehrsdienstes gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen Abfahrt.“

Die apf befragte die Europäische Kommission hinsichtlich einer Interpretation der Verordnung (EU) 181/2011. Grund waren Schlichtungsanträge an die apf, bei denen Bus-Fahrgäste ohne vorherige Information von Abfahrten vor der planmäßigen Zeit betroffen waren. Der Sachverhalt der verfrühten Abfahrt bzw. Vorverlegung der Abfahrt war in der Verordnung (EU) 181/2011 ebenfalls nicht geregelt. Allerdings heißt es in Erwägungsgrund 16 der Verordnung (EU) 181/2011, dass die „Unannehmlichkeiten, die den Fahrgästen aufgrund einer Annullierung oder erheblichen Verspätung ihrer Reise entstehen, verringert werden sollten“.

Auch nach Auffassung der Europäischen Kommission wird in der Verordnung (EU) 181/2011 nicht ausdrücklich erwähnt, welche Rechte den Fahrgästen für Unannehmlichkeiten gewährt werden sollten, die durch eine Abfahrt vor der planmäßigen Zeit verursacht werden. In den anderen verkehrsträgerspezifischen Fahrgastrechtregelungen (Bahn-, Schiffs- und Flugbereich) wird diese Situation ebenfalls nicht abgedeckt (vgl. aber neues EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-146/20, C-188/20, C-196/20 und C-270/20 im Flugverkehr). Bei der Prüfung der Entstehungsgeschichte der Verordnung (EU) 181/2011 gibt es keine Hinweise darauf, dass diese Frage von den Mitgesetzgebern ausdrücklich berücksichtigt wurde. Gemäß Europäischer Kommission sollte unter Berücksichtigung aller Erwägungen, eine „vorzeitige Abfahrt“ als „Annullierung“ im Sinne der Verordnung (EU) 181/2011 behandelt werden, weil sich der Passagier in einer vergleichbar unangenehmen Situation befindet.

b) Verordnung (EG) 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen im Flugverkehr:

Art. 2 lit l der Verordnung (EG) 2061/2004 lautet wie Folgt:

„Annullierung“ die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war.“

Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) 2061/2004 lautet wie folgt:

„Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen

a) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 angeboten,

b) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten und im Fall einer anderweitigen Beförderung, wenn die nach vernünftigen Ermessen zu erwartende Abflugzeit des neuen Fluges erst am Tag nach der planmäßigen Abflugzeit des annullierten Fluges liegt, Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und

c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn,

i) sie werden über die Annullierung mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet, oder

ii) sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen, oder

iii) sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen.“

Das EuGH-Urteil in der Flug-Rechtssache C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez lautet: Für die Feststellung, ob eine Annullierung vorliegt, ist *„die individuelle Situation jedes so beförderten Passagiers, d. h. die Tatsache, dass in Bezug auf den betreffenden Passagier die ursprüngliche Planung des Fluges aufgegeben wurde“*, wichtig (vgl. EuGH 13.10.2011, Rs C-83/10 Air France SA (Rz 31). Zunächst ist daran zu erinnern, dass nach Art. 2 Buchst. I der Verordnung unter *„Annullierung“* die *„Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war“*, zu verstehen ist (vgl. EuGH 13.10.2011, Rs C-83/10 Air France SA (Rz 26).

Ein weiteres EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-146/20, C-188/20, C-196/20 und C-270/201 lautet: *„Art. 2 Buchst. I und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung 261/2004 sind dahin auszulegen, dass ein Flug als ‚annulliert‘ zu betrachten ist, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen ihn um mehr als eine Stunde vorverlegt.“* Laut EuGH hat *„der Unionsgesetzgeber anerkannt, dass eine erhebliche Vorverlegung eines Fluges in gleicher Weise wie dessen Verspätung für die Fluggäste zu schwerwiegenden Unannehmlichkeiten führen kann, da eine solche Vorverlegung ihnen die Möglichkeit nimmt, frei über ihre Zeit zu verfügen und ihre Reise oder ihren Aufenthalt nach Maßgabe ihrer Erwartungen zu gestalten“* (vgl. EuGH 21.12.2021, Rs C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 (Rz 76).

Der EuGH hat in diesem Urteil auch betont, dass das Ziel der Verordnung (EG) 261/2004 darin besteht, ein hohes Maß an Schutz für Passagiere zu gewährleisten. Das gilt unabhängig davon, ob ihnen die Beförderung verweigert wird oder ihr Flug annulliert oder verspätet ist, weil diese Vorfälle ähnliche Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten hervorrufen (vgl. EuGH 21.12.2021, Rs C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 (Rz 78).

¹ EuGH 21.12.2021, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20, Rn. 87.

Bezüglich des Einwands der Beschwerdeführerin: „in der Flug-Rechtssache C-146/20 wird zwar vom EuGH ausgesprochen, dass der Begriff „Annullierung“ (im Fluggastverkehr) dahingehend auszulegen ist, dass er auch die Situation umfasst, in der ein Flug in erheblichem Maß vorverlegt wird. Der EuGH hält ferner fest, dass insoweit zu unterscheiden ist zwischen Situationen, in denen die Vorverlegung keine oder nur eine unerhebliche Auswirkung auf die Möglichkeit für die Fluggäste hat, frei über ihre Zeit zu verfügen und Situationen, die aufgrund der erheblichen Vorverlegung eines Fluges zu schwerwiegenden Unannehmlichkeiten führen. Hinsichtlich der Beurteilung, ob eine erhebliche Vorverlegung vorliegt wird wiederum auf die Bestimmungen der Fluggastrechte VO Nr. 261/2004 verwiesen, welche in Artikel 5 („Annullierung“) insbesondere Regelungen hinsichtlich der Zulässigkeit von alternativen Beförderungen („nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihre Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen“) enthält. Eine solche Bestimmung ist der für den Eisenbahnverkehr einschlägigen Fahrgastrechte-Verordnung Nr. 1371/2007 nicht enthalten.“ Dies überzeugt nicht vollinhaltlich.

Richtig ist, dass es im Bahnverkehr keine zu Art. 5 Abs. 1 lit c der Verordnung (EG) 261/2004 vergleichbare Regelung gibt. Der EuGH hat jedoch hervor gehoben, „dass sich eine Vorverlegung von einer Verspätung – zu der der Gerichtshof entschieden hat, dass die Fluggäste einen Ausgleichsanspruch erlangen, wenn sie gegenüber der ursprünglich von dem Luftfahrtunternehmen angesetzten Dauer einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. November 2009, Sturgeon u. a., C 402/07 und C 432/07, EU:C:2009:716, Rz 57) – unterscheidet, denn die Fluggäste müssen tätig werden, damit sie das Flugzeug trotz der Vorverlegung des gebuchten Fluges erreichen können. Der Unterschied ergibt sich auch daraus, dass der Unionsgesetzgeber in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 Verspätungen von weniger als zwei Stunden für akzeptabel erachtet, während Vorverlegungen eine Stunde nicht überschreiten dürfen.“ (vgl. EuGH 21.12.2021, Rs C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 (Rz 83).

Dies bedeutet, dass laut EuGH der Unionsgesetzgeber im Flugverkehr maximal 1 Stunde für eine Vorverlegung, aber maximal 2 Stunden für die Verspätung für akzeptabel erachtet. Begründet wird dies auch damit, dass bei einer Vorverlegung Fluggäste tätig werden müssen, damit sie das Flugzeug trotz der Vorverlegung des gebuchten Fluges erreichen können. Im Endeffekt beurteilt der EuGH eine Vorverlegung strenger als eine Verspätung. Es ist durchaus plausibel, dies auch für den Bahnverkehr - ohne eine mit Art. 5 Abs. 1 lit c der Verordnung (EG) 261/2004 vergleichbaren Regelung – zur Auslegung heranziehen zu können, da auch im Bahnverkehr der Fahrgast tätig werden muss, damit er den Zug oder Bus trotz der Vorverlegung erreichen kann. Dies unabhängig davon, ob die vorverlegte Fahrt durch das Unternehmen angeboten wird oder der Fahrgast selbst die Fahrt organisieren muss.

„Aus Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung geht hervor, dass eine Vorverlegung um eine Stunde oder weniger geeignet ist, das ausführende Luftfahrtunternehmen von seiner Verpflichtung zu einer Ausgleichszahlung an den Fluggast gemäß Art. 7 der Verordnung zu befreien. Somit ist davon auszugehen, dass es für die Feststellung, ob die Vorverlegung für die Zwecke der Anwendung von Art. 5 der Verordnung erheblich oder unerheblich ist, darauf ankommt, ob sie mehr als eine Stunde beträgt oder geringer ist.“ (vgl. EuGH 21.12.2021, Rs C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 (Rz 84). „Sie ermöglicht es den Fluggästen nämlich, bei schwerwiegenden Unannehmlichkeiten im Zusammenhang mit der erheblichen Vorverlegung eines Fluges eine Ausgleichsleistung zu erhalten, und entbindet zugleich die ausführenden Luftfahrtunternehmen von der Pflicht zur Zahlung einer Ausgleichsleistung, wenn sie die

Fluggäste unter den in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. i bis iii der Verordnung vorgesehenen Bedingungen über die Vorverlegung des Fluges unterrichten.“ (vgl. EuGH 21.12.2021, Rs C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 (Rz 86).

„Nach alledem ist auf die vierte Frage in der Rechtssache C-188/20 und die erste Frage in der Rechtssache C-146/20 zu antworten, dass Art. 2 Buchst. l und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen sind, dass ein Flug als „annulliert“ zu betrachten ist, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen ihn um mehr als eine Stunde vorverlegt.“ (vgl. EuGH 21.12.2021, Rs C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 (Rz 87).

Bezüglich des Einwands der Beschwerdeführerin, dass *„auch die Systematik der Fluggastrechteverordnung anders aufgebaut ist, als die Fahrgastrechte-Verordnung für den Eisenbahnverkehr: So wird nach Art. 6 der Fluggastrechteverordnung bei Verspätungen auch auf den „planmäßigen Abflug“ abgestellt. Für den Eisenbahnverkehr wird eine „Verspätung“ mit „Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft“ definiert (Artikel 3 Z 12 Verordnung 1371/2007), überzeugt nicht. Die in Art. 6 der Verordnung (EG) 261/2004 aufgezählten Unterstützungsleistungen ähneln den in Art. 18 der Verordnung (EG) 1371/2007 aufgezählten Hilfeleistungen, welche nicht nur bei einer Verspätung bei der Ankunft, sondern auch bei der Abfahrt vom Bahnunternehmen anzubieten sind.*

Damit hat der EuGH die Auslegungsfrage wann ein Flug als „annulliert“ zu betrachten ist, für den Flugbereich geklärt. Im Busverkehr gibt es zwar kein vergleichbares EuGH-Urteil, aber zumindest eine nicht rechtsverbindliche Auslegung des Unionsrechts durch die Europäische Kommission.

Die Ziele der Verordnung (EG) 1371/2007 legen klar und unmissverständlich dar, dass es die Zielsetzung der Verordnung ist, die Rechte der Fahrgäste als schwächere Partei des Beförderungsvertrags zu schützen, die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen, ein hohes Schutzniveau für die Fahrgäste zu erreichen und die Rechte der Fahrgäste insbesondere bei der Entschädigung für Verspätungen, verpasste Anschlüsse oder Zugausfälle zu stärken, um auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste zu führen.

Wie bereits der EuGH im Flugverkehr ausführte, ist ein Flug als „annulliert“ zu betrachten, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen ihn um mehr als eine Stunde vorverlegt. Im Busverkehr fehlt ein entsprechendes EuGH-Urteil, aber es gibt eine gleichlautende Auslegung durch die Europäische Kommission. Die in den Erwägungsgründen genannten Zwecke der Verordnung (EG) 1371/2007 können nur durch die vorgenommene Auslegung erreicht werden. Die korrekte Auslegung der Verordnung 1371/2007 kann daher trotz im Detail unterschiedlicher Regelungen in den einzelnen Verkehrsträgern nicht sein, dass im Gegensatz zu den Fahrgastrechten im Flug- oder Busverkehr eine Abfahrt vor der planmäßigen Zeit nicht als Zugausfall gilt. Andernfalls würde das Ziel eines größeren Anreizes zum Nutzen der Fahrgäste nicht erreicht, sondern im Gegenteil die Fahrgäste im Bahnverkehr würden ohne sachliche Begründung bei der Entschädigung für Verspätungen oder Zugausfälle schlechter gestellt sein als jene in anderen Verkehrsträgern, obwohl sie sich in einer vergleichbar unangenehmen Situation befinden.

Zusammengefasst kann zweifelsfrei festgestellt werden, dass bei der Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung (EG) 1371/2007 und in Analogie zu den anderen Verkehrsträgern, eine Abfahrt vor der planmäßigen Zeit als Zugausfall gilt und der Fahrgast einen Anspruch auf eine Fahrpreischädigung gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 ab einer Verspätung bzw. Reisezeitverlängerung von 60 Minuten besitzt.

Zum Spruch:

Im Spruch verpflichtet die Schienen-Control Kommission die Beschwerdegegnerin, dem Beschwerdeführer einen Betrag von € 87,90 binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen. Dieser Betrag entspricht 50% des Gesamtpreises von € 175,80 für die ***-Fahrkarten für 2 Erwachsene für die Strecke Hamburg Altona – Linz HBF. Damit wird die Empfehlung der apf iSd § 78a Abs. 5 EiszG für verbindlich erklärt und ein Exekutionstitel geschaffen.

Die Umsetzung des im Spruchpunkt erteilten Auftrags ist der Beschwerdegegnerin jederzeit möglich. Es ist daher iSd § 59 Abs. 2 AVG angemessen, die Beschwerdegegnerin zur Zahlung binnen 14 Tagen ab Zustellung des Bescheides zu verpflichten.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann gemäß Art. 130 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Art. 131 Abs 2 B-VG sowie § 84 Abs. 4 EiszG das Rechtsmittel der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides bei der Schienen-Control Kommission einzubringen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides und der belangten Behörde, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist. Die Beschwerde hat aufschiebende Wirkung. Die Pauschalgebühr beträgt gemäß BuLVwG-EGebV € 30,-.

Wien, am 04.12.2023

Schienen-Control Kommission

Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:

F*** mit RSb

Ö*** mit RSb