

GZ: SCK-24-0030

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 Fahrgastbeschwerdesache der Beschwerdeführerin **M***** wider die Beschwerdegegnerin **Ö***** wegen Fahrpreischädigung zu Recht erkannt:

SPRUCH:

Die Beschwerdegegnerin ist schuldig, der Beschwerdeführerin einen Betrag von € 36,23 binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

Rechtsgrundlagen:

§ 78a Abs. 2 und 6 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 27.06.2024** beschwerte sich die Beschwerdeführerin **M***** (im Folgenden kurz: Beschwerdeführerin), dass die **Ö***** (im Folgenden kurz: Beschwerdegegnerin) ihr nicht die wegen der um über eine Stunde früheren Abfahrt und damit über eine Stunde verlängerten Reisezeit zustehende Fahrpreischädigung ausbezahlt habe.

Die Beschwerdeführerin führte weiters Folgendes aus:

„Nur weil der Zug trotzdem pünktlich angekommen ist, heißt das nicht, dass hier keine Schlechtleistung vorliegt. Wenn der Zug über eine Stunde früher abfährt und auch länger braucht, als im ursprünglich gekauften Ticket beschrieben, dann kommen hier nicht die Fahrgastrechte, sondern klassisches Vertragsrecht und Schuldrecht zur Anwendung. Hier wurde beim Kaufvertrag eine konkrete Leistungszeit, vereinbart, d.h. nicht nur eine Abfahrtszeit, sondern auch eine Fahrtdauer, die eben über eine Stunde länger gedauert hat, als vereinbart. Eine Verspätung am Zielort wurde somit umgangen, damit aber auch versucht die EU-Fahrgastrechteverordnung zu umgehen, das widerspricht dem Sinn und Zweck der Verordnung. Eine Entschädigung ist daher trotzdem in analoger Anwendung angezeigt. Ich habe mehrere E-Mails und SMS erhalten, worin steht, dass mein Zug früher abfährt, abweichend vom Fahrplan.“

Die Beschwerdegegnerin lehnte diesen Anspruch mit der Begründung ab, dass die Europäischen Fahrgastrechte im Bahnverkehr eine Fahrpreisschädigung nur bei einer Verspätung ab 60 Minuten am Zielbahnhof, nicht aber bei Verspätungen unter 60 Minuten, vorsehen.

Mit **E-Mail vom 27.06.2024** eröffnete die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (im Folgenden kurz: apf) ein förmliches kostenpflichtiges Schlichtungsverfahren zu GZ: BAHN-24-0666 gegen die Beschwerdegegnerin gem. § 78a Abs. 2 und 6 EisbG und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

*„Die AS hatte ein Ticket mit der Abfahrt um 20:10 Uhr gebucht. Sie erhielt einige Stunden vor Abreise eine E-Mail, dass der Zug ca. 1h früher (19:08 Uhr) abfahren wird. Die AS kam jedoch zur selben Uhrzeit wie ursprünglich gebucht an, die Fahrt dauerte allerdings 1h länger. Die AS wandte sich bezüglich einer Verspätungsschädigung bereits an die Ö***, allerdings erfolglos.*

Wir vertreten diesbezüglich folgende Rechtsanschauung:

Zumindest im Flugverkehr gibt es mittlerweile verbindliche EuGH-Entscheidungen bzw. im Busverkehr - rechtlich unverbindliche - Auslegungen der EU-Kommission. Die Entscheidungen des EuGH im Flugverkehr bzw. die Auslegung der EU-Kommission im Busverkehr deuten jedoch daraufhin, dass Ähnliches wohl auch im Bahnverkehr gilt.

Gemäß Europäischer Kommission sollte eine vorzeitige Abfahrt dahingehend ausgelegt werden, dass die Busfahrt als Annullierung interpretiert werden kann, weil sich der Passagier in einer vergleichbar unangenehmen Situation befindet.

Diese Auslegung wird durch das EuGH-Urteil in der Flug-Rechtssache C-83/10 (aus dem Jahr 2011), Sousa Rodríguez, gestützt. Das Urteil 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. In gleicher Weise heißt es in Erwägungsgrund Nr. 16 der Bus-Fahrgastrechteverordnung, dass die „Unannehmlichkeiten, die den Fahrgästen aufgrund einer Annullierung oder erheblichen Verspätung ihrer Reise entstehen, verringert werden sollten“.

Der EuGH hat in diesem Urteil auch betont, dass das Ziel der Fluggastrechteverordnung 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. Gleiches gilt für die Bus-Fahrgastrechteverordnung, der Wortlaut des jeweiligen 1. Erwägungsgrundes beider Verordnungen ist hinsichtlich des Ziels der Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für Fluggäste identisch.

Daher sollte laut Europäischer Kommission, unter Berücksichtigung aller vorstehenden Erwägungen, eine „vorzeitige Abfahrt“ als „Annullierung“ im Sinne der Bus-Fahrgastrechteverordnung behandelt werden.

Diese Auslegung wird mittlerweile auch durch ein weiteres EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C 146/20, C 188/20, C-196/20 und C 270/20 (C-146/20 - Azurair u.a., Urteil vom 21.12.2021) gestützt. Das Urteil lautet: „Art. 2 lit. 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.“ Damit hat der EuGH diese Auslegungsfrage zumindest für den Flugbereich geklärt.

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 Erwägungsgrund Nr. 1 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 Nr. 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.

Bei Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung (EG) 1371/2007, Art. 3 Z 17 iVm. Art. 18 und 19 der Verordnung (EU) 2021/782 ist diese unseres Erachtens dahingehend auszulegen, dass ein Fahrgast eine Fahrpreientschädigung gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 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. Bei der Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung (EU) 2021/782 und in Analogie zu den anderen Verkehrsträgern, gilt eine Abfahrt vor der planmäßigen Zeit als Zugausfall und der Fahrgast besitzt einen Anspruch auf eine Fahrpreientschädigung gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 ab einer Verspätung bzw. Reisezeitverlängerung von 60 Minuten.

Wir ersuchen um generelle Stellungnahme und um Information über die genauen Abfahrts- und Ankunftszeiten des NJ490.“

Die apf stellte auch den Anspruch auf eine Fahrpreischädigung fest und ersuchte um Leistung einer Fahrpreischädigung in Höhe von € 36,23 (25% Fahrpreischädigung des Ö***-Ticketpreises in Höhe von € 144,9) gem. Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782.

Mit **E-Mail vom 11.07.2024** führte die Beschwerdegegenerin im Wesentlichen wie folgt aus:

„1. Information zur genauen Abfahrts- und Ankunftszeit des NJ 490

*Wie am Ticket von Frau M*** ausgewiesen, sollte der NJ 490 ursprünglich in Wien Hbf am 14.6.2024 um 20:10 Uhr abfahren und in Hamburg Hbf am 15.6.2024 um 08:47 Uhr ankommen. Im Zuge von Bauarbeiten in Deutschland bei Passau, die nicht im Einflussbereich der Ö*** liegen, kam es in weiterer Folge zu einer Streckensperre. Daher wurden die Züge über Salzburg umgeleitet, weshalb es erforderlich wurde, die Abfahrtszeit des hier verfahrensgegenständlichen NJ 490 in Wien Hbf auf 18:38 Uhr vorzuverlegen. In weiterer Folge erfolgte die tatsächliche Abfahrt des NJ 490 in Wien Hbf am 14.6.2024 um 19:08 Uhr und die Ankunft in Hamburg Hbf fand am 15.6.2024 ohne Verspätung bereits um 08:44 Uhr statt. Damit erreichte der Zug sein Ziel sogar 3 Minuten früher als fahrplanmäßig geplant; die Verlängerung der tatsächlichen Gesamtreisezeit gegenüber den ursprünglichen Angaben auf dem Ticket betrug somit lediglich 59 Minuten. Siehe dazu die hier angeschlossenen Beilagen 1, 2 und 3.*

2. Die Kundin wurde vorab informiert; hohes Verbraucherschutzniveau der Fahrgastrechte-VO wurde jedenfalls gewahrt

*Frau M*** hat ihr Ticket für den verfahrensgegenständlichen NJ 490 am 04.4.2024 in Kombination mit der Ermäßigungskarte DB BahnCard 25 2. Klasse erworben. Auf dem Ticket fand sich bereits der übliche Hinweis, die tatsächliche Abfahrtszeit vor dem Reiseantritt nochmals zu überprüfen („Please check departure time at oebb.at“). In weiterer Folge wurde Frau M*** von der Ö*** mehrfach aktiv per E-Mail und SMS über die Aktualisierung der Reisezeit informiert. Am 24.5.2024 wurde sie vorgewarnt, dass sich die Fahrzeit wegen Bauarbeiten auf der Strecke gegebenenfalls noch ändern könnte (insb. Fahrzeiten auch vorverlegt werden könnten) und wurde sie gebeten, diese vor dem Fahrtantritt nochmals zu prüfen. Am 14.6.2024 wurde Frau M*** ebenfalls noch vor der Reise über die neue Abfahrtszeit um 18:38 bzw. schließlich die Abfahrt um 19:08 Uhr sowie den neuen Abfahrtsbahnsteig informiert. Die Ö*** hat somit ihre Informationspflichten bestmöglich erfüllt. Sie ist damit ihrer Verantwortung so gut wie möglich nachgekommen und hat damit faktisch das von der VO (EU) 2021/782 geforderte und von der apf in ihrer Falleinschätzung ebenfalls betonte „hohe Verbraucherschutzniveau“ jedenfalls gewahrt. Siehe dazu die hier angeschlossenen Beilagen 4a/b und 5a/b.*

*3. Stellungnahme der Ö*** zur Falleinschätzung der apf*

*Die Ö*** bedauert, dass bei der hier verfahrensgegenständlichen Fahrt mit dem NJ 490 eine Aktualisierung der Abfahrtszeit erforderlich war. Wie bereits dargestellt, resultierte diese aus Bauarbeiten auf der Strecke im deutschen Streckenabschnitt bei Passau, die nicht im Einflussbereich der Ö*** liegen. Nichtsdestotrotz wurde die Beförderung mit vorgezogener Abfahrt und Umleitung über Salzburg in weiterer Folge ohne weitere Vorkommnisse durchgeführt und erfolgte die Ankunft am Zielort Hamburg Hbf am 15.6.2024 nicht nur fahrplanmäßig, sondern sogar um drei Minuten früher als geplant (siehe dazu schon oben Punkt 1). Wie im Folgenden näher ausgeführt, ergibt sich daraus entgegen der Falleinschätzung der apf weder analog noch direkt ein Anspruch auf eine pauschalierte Fahrpreischädigung aus*

den fahrgastrechtlichen Bestimmungen der VO (EU) 2021/782. Im Übrigen wurde von Frau M*** auch kein tatsächlicher durch die frühere Abfahrt eingetretener Schaden behauptet bzw. geltend gemacht.

3.1 Es liegt keine Verspätung im Sinne der Fahrgastrechte-VO (EU) 2021/782 vor
Zentrale Anspruchsvoraussetzung für die von der apf in ihrer Falleinschätzung geltend gemachte Fahrpreischädigung nach Art. 3 Z 17 iVm Art. 18 bzw. Art. 19 VO (EU) 2021/782 wäre das Vorliegen einer „Verspätung“. Diese wird in der Verordnung definiert als „die Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft am Zielbahnhof“ (Art. 3 Z 17 VO (EU) 2021/782). Konkrete Rechtsfolgen knüpften in weiterer Folge die Art. 18 bzw. Art. 19 der Verordnung zudem nur dann an eine Verspätung, wenn diese 60 Minuten oder mehr beträgt. Eine solche anspruchsauslösende Verspätung liegt im vorliegenden Fall nicht vor. Tatsächlich ist der NJ 490 am 15.6.2024 in Hamburg Hauptbahnhof bereits um 08:44 und damit drei Minuten früher angekommen (vgl. oben Punkt 1).

3.2 Auch eine verlängerte Reisezeit durch Abfahrt vor der planmäßigen Zeit ist keine Verspätung; zudem liegt keine verlängerte Reisezeit von 60 Minuten oder mehr vor
Im vorliegenden Fall ist der Zug früher abgefahren (um 19:08 statt um 20:10 Uhr), allerdings in weiterer Folge auch 3 Minuten früher am Zielort Hamburg angekommen (um 8:44 statt 8:47 Uhr). Insgesamt ist es dadurch nicht nur zu keiner Verspätung bei der Ankunft am Reiseziel gekommen, sondern hat sich die Reisezeit tatsächlich um nur 59 Minuten verlängert (vgl. oben Punkt 1).

Bereits in der Kommentarliteratur zur alten Fahrgastrechte-VO 1371/2007 wurde die Meinung vertreten, dass eine frühere (vorzeitige) Abfahrt nicht als Verspätung im Sinne von Art. 3 Z 12 VO (EG) 1371/2007 anzusehen ist, wenn und soweit sich dadurch keine prognostizierte oder tatsächliche Ankunftsverspätung oder ein Anschlussversäumnis ergibt (Beck Online Großkommentar zum Zivilrecht, Bahngastrechte-VO, Art. 3 Rn 110 und 112). Eine solche Ankunftsverspätung bzw. Anschlussversäumnis liegt im vorliegenden Fall nicht vor. Die bisherige Definition des Verspätungsbegriffs wurde in Art. 3 Z 17 der neuen Fahrgastrechte-VO (EU) 2021/782 beibehalten. Es ist daher davon auszugehen, dass die in der Kommentarliteratur dargestellte Sichtweise weiterhin anwendbar ist und somit allein wegen einer früheren Abfahrt und dadurch verlängerten Reisezeit ohne spätere Ankunft keine Verspätung im Sinne der neuen Fahrgastrechte-VO vorliegt. Damit greifen auch die allfälligen Rechtsfolgen der Art. 18 bzw. Art. 19 VO (EU) 2021/782 von vornherein weder analog noch direkt ein.

Im Übrigen hat die Verlängerung der Reisezeit im vorliegenden Fall tatsächlich nur 59 Minuten betragen. Selbst wenn man daher der Rechtsansicht der apf folgen würde, wonach ein Fahrgast eine Fahrpreischädigung gemäß Art. 19 VO (EU) 2021/782 nicht nur bei Vorliegen einer Verspätung ab 60 Minuten, sondern für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende verlängerte Reisezeiten ab 60 Minuten verlangen könnte, wäre daraus für den vorliegenden Fall nichts gewonnen. Denn eine Verlängerung der Reisezeit von 60 Minuten oder mehr liegt nicht vor.

Der Versuch der apf, den Verspätungsbegriff auf den Fall einer früheren Abfahrt / verlängerten Reisezeit ohne verspätete Ankunft am Zielort auszuweiten, mag aus Verbrauchersicht verständlich sein. Aber auch bei Berücksichtigung der ambitionierten Verbraucherschutzziele der VO (EU) 2021/782 findet die zulässige Auslegung des Verordnungstexts dort seine Grenze, wo die Interpretation des vorhandenen Textes mangels ausreichender Anknüpfungspunkte in einen

Akt der Rechtserzeugung umschlagen würde, was nicht in die Kompetenz der Gerichte und Verwaltungsbehörden fällt, sondern allein dem Verordnungsgesetzgeber vorbehalten ist (vgl. dazu näher unten Punkt 3.3).

3.3 Keine analoge Anwendung der Fahrgastrechte-VO für den Flugverkehr bzw. Busverkehr

Entgegen der Ansicht der apf sind die Regelungen für die Fahrgastrechte im Bereich des Busverkehrs gemäß der VO (EU) 181/2011 bzw. im Flugverkehr gemäß VO (EG) 261/2004 und die dazu ergangene Rechtsprechung bzw. allfällige Auslegungen durch die Europäische Kommission nicht analog auf die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr nach der VO (EU) 2021/782 übertragbar.

· Beim Busverkehr und beim Flugverkehr handelt es sich um gänzlich andere Verkehrssektoren und Verkehrsträger als bei der Bahn, die jeweils einen eigenständigen Regelungsrahmen aufweisen und speziellen (voneinander abweichenden) regulatorischen Vorgaben, technischen und faktischen Gegebenheiten und Rechtsvorschriften unterliegen. Im Jahr 2013 hat der EuGH demgemäß auch klar ausgesprochen, dass die jeweilige Lage der in verschiedenen Verkehrssektoren tätigen Unternehmen nicht miteinander vergleichbar ist, da die einzelnen Beförderungsformen unter Berücksichtigung ihrer Funktionsweise, ihrer Zugänglichkeit und der Aufteilung ihrer Netze hinsichtlich ihrer Nutzungsbedingungen nicht austauschbar sind. Unter diesen Umständen ist der Unionsgesetzgeber berechtigt, fahrgastrechtliche Vorschriften aufzustellen, die ein unterschiedliches Verbraucherschutzniveau vorsehen, je nachdem, welcher Verkehrssektor betroffen ist (vgl. EuGH C-509/11, Rn 47). Darauf aufbauend hat der EuGH in weiterer Folge konkret entschieden, dass die im Unionsrecht für die anderen Beförderungsformen (wie insbesondere Flug und Bus) vorgesehenen Ausschlussgründe (betreffend in dem Fall die Haftung als Beförderer, Anm.) nicht analog auf die Beförderung im Eisenbahnverkehr angewandt werden können (vgl. EuGH C-509/11, Rn 48). Die Grundsätze dieser Rechtsprechung sind auch auf den hier vorliegenden Fall anzuwenden. Das hat zur Folge, dass die Fahrgastrechte im Bus- bzw. Flugverkehr nach der VO (EU) 181/2011 bzw. der VO (EG) 2016/2004 und die dort einschlägige Rechtsprechung keinen Einfluss auf die im Bereich des Eisenbahnverkehrs geltenden fahrgastrechtlichen Regelungen haben können.

· Des Weiteren scheidet die Übertragung der Grundsätze und Rechtsprechung aus den Bereichen der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004 und der Busfahrgast-VO 181/2011 auch an einer abweichenden Regelungssystematik. In der Fluggastrechte-VO wird der Begriff der „Verspätung“ zwar verwendet, aber nicht legaldefiniert; nach Art. 6 Abs. 1 wird sie letztlich daran gemessen, dass sich „der Abflug [...] gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögert“. In der Busfahrgast-VO 181/2011 wiederum wird der Begriff der „Verspätung“ mit einer „Differenz zwischen der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Linienverkehrsdienstes gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen Abfahrt“ (Art. 3 lit. q) legaldefiniert. Daraus folgt, dass sowohl in der Fluggastrechte-VO als auch in der Busfahrgast-VO das Vorliegen einer Verspätung nach der tatsächlichen Abflugs- bzw. Abfahrtszeit richtet. Die für die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr relevante VO (EU) 2021/782 folgt hingegen einer anderen Systematik und stellt auf die tatsächliche oder erwartete Ankunft des Fahrgasts am Zielort ab (vgl. Art. 3 Z 17 der Verordnung). Damit fehlt es an einer gemeinsamen Regelungssystematik, die eine analoge Anwendung des Verspätungsbegriffs der Fluggastrechte-VO und der Busfahrgast-VO im vorliegenden Fall rechtfertigen könnte.

· Aus allen diesen Gründen gehen die Hinweise der apf auf die EuGH-Entscheidungen zur Fluggastrechte-VO 261/2004 von vornherein ins Leere. Auch der Hinweis der apf, wonach die Europäische Kommission im Busbereich die Sichtweise vertrete, dass eine vorzeitige Abfahrt als

Annullierung im Sinne der Verordnung (EU) 181/2011 behandelt werden sollte, weil sich der Passagier in einer vergleichbar unangenehmen Situation befindet, ist nicht zielführend. Die (analoge) Übertragung dieser Interpretation der Busfahrgast-VO (EU) 181/2011 auf die Fahrgastrechteverordnung im Eisenbahnsektor verbietet sich schon vor dem Hintergrund der in oben behandelten EuGH-Entscheidung in der Rs C-509/11. Im Übrigen ist die Auslegung der allein für den Busverkehr relevanten VO (EU) 181/2011 durch die Europäische Kommission auch in keiner Weise rechtsverbindlich. Zur (verbindlichen) Auslegung des EU-Rechts sind einzig und allein das EuG bzw. der EuGH zuständig (vgl. Art. 19 EUV). Zudem ergibt sich aus der Rechtsprechung des EuGH auch eindeutig, dass der Auslegungsvermerk einer Dienststelle der Europäischen Kommission keinesfalls die in einer Verordnung enthaltenen Vorschriften ändern kann (vgl. EuGH C-266/90, Rn 19).

Abgesehen davon kann mit einer Analogie auch nicht erreicht werden, dass der für den Eisenbahnbereich relevanten VO (EU) 2021/782 ein ergänzender Inhalt unterstellt wird, der sich aus ihrem Verordnungstext nicht herleiten lässt. Der äußerste mögliche Wortsinn bildet die Grenze jeglicher Auslegung. Die von der apf angestrebte Rechtsauffassung geht über diesen äußerst möglichen Wortsinn der Legaldefinition des Begriffs „Verspätung“ in Art. 3 Z 17 der VO (EU) 2021/782 weit hinaus und ist damit nicht zulässig. Wenn überhaupt und auch dann nur ausnahmsweise könnte nur eine planwidrige Unvollständigkeit, d.h. eine nicht gewollte Lücke, es ermöglichen, den Regelungsinhalt der VO (EU) 2021/782 durch Analogie über den Wortsinn hinaus zu erweitern (und es also z.B. ermöglichen, dass Vorliegen einer „Verspätung“ über die Legaldefinition in Art. 3 Z 17 hinaus auch dann anzunehmen bzw. die entsprechenden Rechtsfolgen von Art. 19 auch dann anzuwenden, wenn eine vorzeitige Abfahrt bzw. längere Reisezeit ohne verspätete Ankunft vorliegt). Das Vorliegen einer solchen planwidrigen Lücke ist aber schon deshalb nicht anzunehmen, weil die VO (EU) 2021/782 gerade erst im Jahr 2021 neu erlassen wurde und der Verordnungsgesetzgeber offenbar keinen Bedarf an einer Neuregelung bzw. Erweiterung des Verspätungsbegriffs gegenüber der Vorgängerregelung in Art. 3 Z 12 VO (EG) 1371/2007 hatte bzw. auf andere Weise die Situation einer früheren Abfahrt / längeren Reisezeit ohne Verspätung am Zielbahnhof erfassen wollte.

Diese Sichtweise steht nicht im Widerspruch zu der von der apf ins Treffen geführten Rechtsprechung des EuGH, wonach bei der Auslegung von Vorschriften des Unionsrechts nicht nur deren Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen sind. Denn am Ende des Tages bleibt die Grenze zwischen der kompetenzmäßig den Gerichten und Behörden zugewiesenen Rechtswahrung durch Auslegung und der ihnen gerade nicht (weder national noch im EU-Recht) zugewiesenen Aufgabe der Rechtserzeugung zu beachten. Im hier vorliegenden Fall hat der Rechtserzeuger (Verordnungsgesetzgeber) schon deutlich in der alten VO (EG) 1371/2007 und nun nochmals in der neuen Fahrgastverordnung für den Eisenbahnverkehr VO (EU) 2021/782 erkennen lassen, offenbar keinen Bedarf an einer geänderten bzw. erweiterten Verständnis des Verspätungsbegriffs bzw. des diesbezüglichen Verbraucherschutzniveaus zu haben. Insoweit können die Ziele und der Verbraucherschutzgedanke nicht dazu führen, einen vom Verordnungsgesetzgeber nicht abgedeckten Regelungsinhalt einzuführen.

4. Fazit

Aus den genannten Gründen vertritt die Ö*** zusammenfassend die Ansicht, dass die Auffassung der apf nicht zutrifft, dass ein Fahrgast eine Fahrpreischädigung gemäß Art. 19 VO (EU) 2021/782 nicht nur bei Vorliegen einer Verspätung ab 60 Minuten, sondern für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende verlängerte Reisezeiten ab 60

*Minuten verlangen kann. Außerdem betrug die Verlängerung der Reisezeit im konkreten Fall nur 59 Minuten. Im vorliegenden Fall bestünde daher selbst dann kein Anspruch auf eine Fahrpreischädigung aus den fahrgastrechtlichen Bestimmungen der VO (EU) 2021/782, wenn man der Rechtsauffassung der apf folgen würde. Im Übrigen wurde von Frau M*** auch kein tatsächlicher durch die frühere Abfahrt eingetretener Schaden behauptet bzw. geltend gemacht. Wir bitten daher um Verständnis, dass der Schlichtungsvorschlag der apf von uns vollumfänglich abgelehnt wird.“*

Mit **E-Mail vom 11.07.2024** informierte die apf die Beschwerdeführerin über die ablehnende Stellungnahme der Beschwerdegegnerin und ersuchte um Information, wann die Beschwerdeführerin am Bahnhof war bzw. wann die Beschwerdeführerin das E-Mail der Ö*** mit der Information zur verspäteten Abfahrt um 19:08 Uhr gelesen/erhalten hat.

Mit **E-Mail vom 12.07.2024** führte die Beschwerdeführerin im Wesentlichen wie folgt aus:

„Ich war ca. 18:20 Uhr am Wien Hauptbahnhof, damit ich mir vor Abfahrt noch etwas zu Essen holen konnte.

*Wie sie den Screenshots meiner SMS entnehmen können, hat die Ö*** mir um 18:26 Uhr geschrieben (Screenshot Nr.: Screenshot_20240711-133403 sowie E-Mail: NJ 490 Abfahrtsverspätung - Noreply.Reiseinfo-tickets@oebb.at - 2024-06-14 1826), dass der Zug ca. 30 min Verspätung hat.*

Anbei auch die Mails, in welchen angekündigt wurde, dass der Zug bereits um 18:38 Uhr abfahren und um 08:47 Uhr in Hamburg Hbf ankommen sollte.“

Mit **E-Mail vom 15.07.2024** an die Beschwerdegegnerin informierte die apf über die Stellungnahme der Beschwerdeführerin und schlug zur gütlichen Einigung, zumindest € 25 als Verspätungsentschädigung in Gutscheinform anzubieten, vor.

Mit **E-Mail vom 23.07.2024** führte die Beschwerdegegnerin im Wesentlichen wie folgt aus:

„Wir bleiben bei unserer Position, dass die Verlängerung der Reisezeit im konkreten Fall nur 59 Minuten betrug und eine Fahrpreischädigung somit bereits aus diesem Grund nicht zusteht. Abgesehen davon halten wir weiterhin an der Rechtsauffassung fest, dass es nicht zutrifft, dass ein Fahrgast eine Fahrpreischädigung gemäß Art. 19 VO (EU) 2021/782 nicht nur bei Vorliegen einer Verspätung ab 60 Minuten, sondern für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende verlängerte Reisezeiten ab 60 Minuten verlangen kann. Im Übrigen ist festzuhalten, dass im vorliegenden Fall überhaupt keine Verspätung im Sinne der VO (EU) 2021/782 vorliegt. Tatsächlich ist der NJ 490 am 15.6.2024 in Hamburg Hauptbahnhof bereits um 08:44 und damit drei Minuten früher angekommen.

*Wir bitten daher um Verständnis, dass die bisher von der Ö*** im apf-Verfahren vertretene Sichtweise aufrechterhalten wird und daher auch der neue Schlichtungsvorschlag der apf von uns vollumfänglich abgelehnt wird.“*

Mit **E-Mail vom 24.07.2024** informierte die apf die Beschwerdeführerin über die ablehnende Stellungnahme der Beschwerdegegnerin. Die apf führte weiters aus, dass sie den Fall vermutlich ohne Erfolg einstellen werde müsse und weitere Schritte prüfen werde.

Mit **E-Mail vom 30.07.2024** führte die Beschwerdeführerin im Wesentlichen wie folgt aus:

*„Unabhängig davon, ob die Ö*** meint, dass die Fahrgastrechte nicht anwendbar seien, obwohl meine Fahrt über eine Stunde länger als vereinbart gedauert hat und somit eine Analogie zu den 60 Minuten Verspätung gezogen werden kann, da eine vergleichbare Interessenlage besteht und eine planwidrige gesetzliche Regelungslücke in der Fahrgastrechteverordnung vorliegt, bin ich auch der Ansicht, dass hier allgemeines Schadensersatz-/Mängelrecht Anwendung findet. Ich finde es auch schade, dass die Ö*** darauf nicht wirklich eingeht.*

Bei dem Kauf einer Fahrkarte für eine Bahnfahrt handelt es sich um einen gemischten Vertrag mit Leih-, Dienst- und Werkvertragsselementen. Vereinbart wurde, dass die Fahrt um 20:10 Uhr losgeht und um 08:47 Uhr endet. Dabei kann das Werk, die Beförderung auch unkörperlich sein. Der Unternehmer hat nach § 1165 ABGB – und das ist seine Hauptpflicht – das Werk herzustellen und rechtzeitig abzuliefern, aber auch für allfällige Mängel einzustehen (→ Gewährleistung) und nach allgemeinen Vorschriften für Schaden zu haften (→ Schadenersatz).

§ 1167 nF – in Geltung seit 1.1.2002 – erklärt bei „Mängeln des Werkes“, die allgemeinen, für entgeltliche Verträge geltenden Bestimmungen der §§ 922-933b ABGB für anwendbar. Damit wurden die für die kaufvertraglichen Gewährleistungsregeln der §§ 922 ff ABGB abweichende werkvertragliche Gewährleistungsregel beseitigt.

Der Unternehmer haftet nach allgemeinen (Gewährleistungs)Grundsätzen für den von ihm verschuldeten Schaden; §§ 933a und b ABGB.“

Mit **E-Mail vom 31.07.2024** übermittelte die apf die Stellungnahme der Beschwerdeführerin an die Beschwerdegegnerin und schlug letztmalig Gutscheine in Höhe von € 25 zur gütlichen Einigung vor.

Mit **E-Mail vom 05.08.2024** führte die Beschwerdegegnerin im Wesentlichen wie folgt aus:

„Ausgehend von der anwendbaren Sach- und Rechtslage können wir die Sichtweise der Schlichtungswerberin in der E-Mail der apf vom 31.7.2024 nicht teilen und halten diese auch nicht für grundsätzlich nachvollziehbar und schlüssig. Das ergibt sich aus den folgenden Gründen:

- *Der Beförderungsvertrag mit der Eisenbahn ist nach der Rechtsprechung grundsätzlich ein Werkvertrag; Voraussetzung für sein Zustandekommen ist in der Regel der Ankauf einer Fahrkarte durch den Reisenden (vgl. OGH 2 Ob 206/11z). Durch den Beförderungsvertrag wird der Unternehmer (hier: die Ö***) im Wesentlichen verpflichtet, die vereinbarte Beförderungsleistung zu erbringen und den Fahrgast (hier: Frau M***) an den von ihr bestimmten Ort zu bringen. Diese Aufgabe wurde erfüllt: Frau M*** ist in Hamburg am 15.6. um 08:44 (und damit sogar 3 Minuten früher als fahrplanmäßig geplant) angekommen.*

- *Auch wenn es sich beim Beförderungsvertrag grundsätzlich um einen Werkvertrag handelt, ist zu beachten, dass die Personenbeförderung zahlreiche rechtliche und faktische Besonderheiten aufweist, denen bei der Anwendung der Bestimmung des gesetzlichen Leitbilds „Werkvertrag“ auf angemessene Weise Rechnung zu tragen ist (vgl. grundsätzlich auch BGH X ZR 97/14, Rn 15; ebenso spricht auch die Kommentarliteratur davon, dass der Beförderungsvertrag eine spezielle Form eines Werkvertrags darstellt (vgl. Saxinger / Winnes,*

Recht des öffentlichen Personenverkehrs, § 22 PBefG, Rn 14). Das zeigt sich u.a. in folgenden Aspekten:

- *Beim Werkvertrag ist grundsätzlich vorgesehen, dass die Bezahlung erst nach der Vollendung des Werks erfolgt (§ 1170 ABGB). Diese Regelung, die letztlich bedeuten würde, dass das Beförderungsentgelt erst bei Ankunft am Zielort gezahlt wird, ist allerdings beim Massengeschäft der Fahrgastbeförderung nicht praktikabel. Dem hat auch der Gesetzgeber Rechnung getragen. Abweichend vom Werkvertragsrecht ist daher die Vorauszahlung des Beförderungspreises im Recht der Eisenbahnbeförderung ausdrücklich vorgesehen (vgl. Art. 4 FahrgastrechteVO (EU) 2021/782 iVm Anhang I, Titel II, Art. 8 Abs. 1).*
- *Abgesehen davon ist die Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten nur möglich, wenn die dafür benötigten Infrastrukturen wie Schienenstränge, Bahnhöfe und sonstige Serviceeinrichtungen vorhanden sind und entsprechend genutzt werden können. Damit ist die Eisenbahn eine klassische Netzwirtschaft, also ein Wirtschaftszweig, in dem die wesentlichen Dienstleistungen auf der Grundlage eines nicht beliebig vervielfältigbaren Netzes erbracht werden. Daraus folgt auch, dass die auf dem beschränkt vorhandenen Netz verkehrenden Züge nicht beliebig abfahren können, sondern sich in ein System eingliedern müssen und nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen und betrieblichen Anforderungen zahlreiche Wechselwirkungen zu beachten sind (z.B. Strecke frei bzw. Abwarten eines anderen Zugs, Verzögerungen durch Baustellen usw.). Die Eisenbahn ist somit ein komplexes ineinander verzahntes System, das gerade beim grenzüberschreitenden Verkehr auch zahlreiche Abhängigkeiten zu fremden Infrastrukturbetreibern und den Verkehren dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen aufweist. Dabei geht Sicherheit immer vor, was nicht zuletzt durch die zahllosen Sicherheitsvorschriften der vier Eisenbahnpakete und die TSI belegt ist. Daraus folgt, dass sich Abfahrts- und Ankunftszeiten, selbst wenn diese im Fahrplan entsprechend ausgewiesen sind, systembedingt immer wieder ändern können und sie das – nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen und betrieblichen Anforderungen – notgedrungen auch tun müssen. Nicht zuletzt deshalb schreibt die FahrgastrechteVO insbesondere in Art. 8-10 auch umfangreiche Informationspflichten betreffend die Reiseinformationen vor um einen auseichenden Informationsfluss sicherzustellen.*
- *Als Zwischenergebnis ist somit festzuhalten, dass es sich beim eisenbahnbezogenen Personenbeförderungsvertrag um eine spezielle Form des Werkvertrags im Sinne von §§ 1151 iVm § 1165ff ABGB handelt. Eine starre schematische Anwendung der Vorgaben des ABGB ist nicht sachgerecht, stattdessen ist in angemessener Weise den rechtlichen und faktischen Umständen des Systems Eisenbahn Rechnung zu tragen. Daher ist auch die pauschale und undifferenzierte Übertragung der für den Kauf von Waren (Sachen) entwickelten Gewährleistungsregeln nach §§ 922ff ABGB weder zielführend noch sachgerecht. Auch die Kommentarliteratur weist darauf hin, dass nicht alle Gewährleistungsfragen des Werkvertragsrechts sich mit dem primär auf Kaufverträge zugeschnittenen allgemeinen Gewährleistungsvorschriften ohne weiteres lösen lassen (KBB5 [2017] § 1167 Rn 1). Es ist daher eine differenzierte Betrachtung anzulegen; die formalistische und unzulässig vereinfachende Sichtweise, dass eine (angekündigte) frühere Abfahrt alleine für sich bereits eine Schlechterfüllung des Beförderungsvertrags darstelle und daher nach den allgemeinen Gewährleistungsgrundsätzen zu einer Preisminderung bzw. Schadenersatz berechtigt, greift somit schon aus diesem Grund zu kurz und ist unzutreffend.*

- *Im vorliegenden Fall wird außerdem der Beförderer (Ö***) mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet, den Reisenden sowie gegebenenfalls Reisegepäck zum Bestimmungsort zu befördern (vgl. Art. 4 FahrgastrechteVO (EU) 2021/782 iVm Anhang I, Titel II Art. 6 Abs. 1). Die Abfahrts- und Ankunftszeit wird in diesem Zusammenhang in der FahrgastrechteVO nicht erwähnt. Was allerdings klar vom Unionsrecht geregelt wird, ist, dass der Beförderungsvertrag in einem Beförderungsausweis festzuhalten ist, der dem Reisenden auszuhändigen ist (ebenda, Abs. 2). Der Beförderungsausweis dient ex lege bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages (ebenda, Abs. 3). Im vorliegenden Fall liegt der Beförderungsausweis in Form des für Frau M*** am 4.4.2024 ausgestellten Tickets vor (vgl. Beilage ./1 unserer Stellungnahme vom 11.7.2024). Auf dem Ticket findet sich der übliche Hinweis, die tatsächliche Abfahrtszeit vor dem Reiseantritt nochmals zu überprüfen („Please check departure time at oebb.at“). Es war somit – in Übereinstimmung mit der FahrgastrechteVO – bereits klar, dass sich die Abfahrtszeit noch ändern konnte und ist das auch – bis zum Beweis des Gegenteils – als Vertragsinhalt anzusehen.*
- *Im Zusammenhang damit darf im Rahmen der allgemeinen Lebenserfahrung auch vorausgesetzt werden, dass für einen durchschnittlichen Fahrgast schon vor seiner Buchung eines Fernverkehrszugs (ähnlich wie bei Flugreisen) bekannt ist, dass es bei der öffentlichen Personenbeförderung mit schienengebundenen Massenverkehrsmitteln aufgrund von betrieblichen Anforderungen, Bauarbeiten und anderen Infrastruktureinschränkungen letztlich immer zu geänderten Abfahrts- und Reisezeiten kommen kann – worüber die Ö*** auch im vorliegenden Fall wiederholt vor der Reise gewarnt bzw. informiert hat (vgl. dazu schon unsere Ausführungen in der Stellungnahme vom 11.7.2024, Punkt 2). So wurde Frau M*** am 24.5.2024 – somit mehr als 15 Tage vor der Abfahrt – bereits vorgewarnt, dass sich die Fahrzeit wegen Bauarbeiten auf der Strecke gegebenenfalls noch ändern könnte (insb. Fahrzeiten auch vorverlegt werden könnten) und wurde sie gebeten, diese vor dem Fahrtantritt nochmals zu prüfen (vgl. unsere Stellungnahme vom 11.7., Punkt 2 und Beilage 4a/b). Nach Punkt B.1.4.15.9.1 des Handbuch Auslandsreisen sowie Punkt B.1.1.9.1 des Handbuchs für Reisen mit dem Ö***-Nachtreisezug in Deutschland wäre eine Erstattung des Standardticket Nightjet grundsätzlich bis 1 Tag vor dem Gültigkeitstag ohne Gebühren möglich gewesen. Da Frau M*** davon keinen Gebrauch gemacht hat, ist umso mehr anzunehmen, dass sie konkludent die bevorstehende Fahrzeitanpassung akzeptiert hat.*
- *Auch sonst ist aus vertraglicher Sicht nicht zu erkennen, dass die Abfahrtszeit eine fix zugesagte unveränderliche Größe des Beförderungsvertrags dargestellt hätte. Das kann sie im Übrigen schon systembedingt nicht sein. Wie bereits oben ausgeführt, können sich im komplexen System Eisenbahn Abfahrts- und Ankunftszeiten, selbst wenn diese im Fahrplan entsprechend ausgewiesen sind, immer wieder aufgrund von wechselseitigen Abhängigkeiten und Sicherheitsgründen sowie betrieblichen Anforderungen heraus verschieben.*
- *Diese Möglichkeit ist auch sonst im Allgemeinen erkennbar. So enthält beispielsweise die Fahrplanauskunft Scotty im Rahmen der Funktion „Fahrplandetails drucken“ standardmäßig folgenden Hinweis: „Verbindungen gemäß Ihren gewählten Einstellungen. Keine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Information. Änderungen vorbehalten. Echtzeitangaben, Bahnsteig-, Gleis- und Bussteigangaben können aufgrund betrieblicher Erfordernisse abweichen. Bitte achten Sie auf die örtlichen Informationen.“*

- *Aus alledem folgt, dass beim Beförderungsvertrag das Werk der Beförderungserfolg ist, d. h. die sichere (und meist auch pünktliche) Beförderung der Personen und/oder Güter, wobei allerdings die fahrplanmäßige Abfahrts- bzw. Ankunftszeit schon systembedingt keine fix zugesagte und unveränderliche Eigenschaft des Werks darstellt bzw. darstellen kann.*
- *Vor diesem Hintergrund stellt im vorliegenden Fall die Änderung der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit keine Schlechterfüllung und keinen „Mangel“ dar, der Gewährleistungsfolgen wie etwa eine Preisminderung oder einen Schadenersatzanspruch gemäß § 922ff ABGB auszulösen vermag. Für solche Situationen hat der Unionsgesetzgeber stattdessen als speziellere Regel die unmittelbar anwendbare FahrgastrechteVO 2021/782 erlassen, deren Rechtsfolgen sich aber nicht an die Abfahrtszeit, sondern an die Ankunftszeit (und daraus allenfalls folgende Verspätung knüpfen). Im vorliegenden Fall haben wir bereits in der Stellungnahme vom 11.7. dargestellt, warum im vorliegenden Fall mangels einer Verspätung kein Fahrpreisersatz nach dieser Verordnung zu leisten ist. Würde man nun parallel einen pauschalen Anspruch auf Preisminderung wegen früherer Abfahrt / verlängerter Reisezeit ohne Verspätung am Zielort aus dem Titel der Gewährleistung zulassen, würde das vom Unionsgesetzgeber mit der FahrgastrechteVO als lex specialis geschaffene Regelungsregime unterlaufen, die Besonderheiten des Beförderungsvertrags ignoriert und die im Eisenbahnverkehr systemimmanenten wechselseitigen Abhängigkeiten eines netzgebundenen Massenverkehrsmittels in unangemessener Weise unberücksichtigt bleiben (siehe dazu oben). Auch aus der Kommentarliteratur folgt, dass Sonderregeln gegenüber dem allgemeinen Gewährleistungsrecht Vorrang genießen (vgl. KBB5 (2017) § 922 Rn 2).*
- *Abgesehen davon wurde im vorliegenden Fall der geschuldete Beförderungserfolg erreicht (der Zug kam am 15.6. um 08:44 drei Minuten vor der fahrplanmäßigen Ankunftszeit im Hamburg an). Ein Schaden im Zusammenhang mit einer nicht rechtzeitigen Ankunft kann somit von vornherein nicht vorliegen; auch sonst wurde keine Schädigung während der Reise mit dem NJ 490 von Wien nach Hamburg bzw. eine Mangelhaftigkeit der Reise behauptet). Einzig und allein ist der Zug – anders als ursprünglich beim Ticketkauf geplant – am 14.6. nicht um 20:10, sondern – wie kommuniziert – um 19:08 abgefahren. Auch in diesem Zusammenhang hat Frau M*** keinen konkreten, dadurch entstandenen Schaden behauptet oder bewiesen. Damit scheidet aber auch ein Schadenersatzanspruch jedenfalls aus.*

*Fazit: Aus den genannten Gründen vertritt die Ö*** zusammenfassend die Ansicht, dass die Auffassung der apf nicht zutrifft, dass im vorliegenden Fall allgemeines Gewährleistungs- bzw. Schadenersatzrecht einen Ersatzanspruch bzw. eine Fahrpreischädigung begründen kann. Hinsichtlich unserer Ausführungen zur FahrgastrechteVO (EU) 2021/782 verweisen wir im Übrigen auf unsere Stellungnahmen vom 11.7. und 23.7.2024.“*

Mit E-Mail vom 05.09.2024 an die Beschwerdegegnerin führte die apf im Wesentlichen wie folgt aus:

„in Bezug auf das Telefonat vom 28. 8. 2024 wollten wir uns erkundigen, ob es hier schon eine Entscheidung gibt.

Wie bereits telefonisch angemerkt, ersuchen wir hier um eine angemessene und kundenfreundliche Lösung für den Fahrgast und hoffen auf eine gütliche Einigung.

*Ungeachtet der juristischen Meinungsdivergenzen zwischen der Ö*** und der apf betreffend Entschädigung bei verlängerter Reisezeit und betreffend der für die AS letztlich gültigen Abfahrtszeit, steht die Unannehmlichkeit für die AS außer Streit.*

In vergleichbaren Fällen erzielen wir meistens eine Einigung im Schlichtungsweg, mit welcher beiden Seiten gedient ist. In diesem Sinne haben wir zuletzt Gutscheine in Höhe von € 25 vorgeschlagen.“

Mit **E-Mail vom 06.09.2024** führte die Beschwerdegegnerin im Wesentlichen wie folgt aus:

„bezugnehmend auf Ihre E-Mail vom 05.09.2024 und unser Telefonat vom 28.08.2024 darf ich nach interner Rücksprache mitteilen, dass wir unsere rechtliche Position, wie in unseren Stellungnahmen vom 05.08.2024 und 11.07.2024 dargelegt, weiterhin aufrechterhalten.

Wir bitten daher um Verständnis, dass der Schlichtungsvorschlag der apf von uns vollumfänglich abgelehnt wird.“

Mit **E-Mail vom 27.09.2024** an die Beschwerdegegnerin führte die apf im Wesentlichen wie folgt aus:

„vielen Dank für Ihre Rückmeldung, auch wenn wir sehr bedauern, dass voraussichtlich keine Einigung im Schlichtungsverfahren möglich war.

Gem. § 6 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte stellen wir daher abschließend fest:

*Die AS buchte am 04.04.2024 den NJ 490 mit der Abfahrtszeit in Wien Hbf am 14.6.2024 um 20:10 Uhr und der Ankunftszeit in Hamburg Hbf am 15.6.2024 um 08:47 Uhr um € 144,9. Am 25.05.2024, 08:13 Uhr erhielt die AS die Information, dass die Abfahrtszeit auf 18:38 Uhr vorverlegt wurde. Die AS erhielt am 14.06.2024, 18:27 Uhr, also 11 Minuten vor der bisherigen Abfahrtszeit, die Information, dass die Abfahrtszeit auf 19:08 Uhr verlegt wurde. Zu dieser Zeit war die AS naturgemäß bereits auf dem Weg bzw. am Hauptbahnhof Wien, damit sie den Zug rechtzeitig erreichen kann. Von der Wohnadresse der AS bis zum Wien Hbf benötigt man mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ca. 30 Minuten. Laut Ö*** kam der Zug schlussendlich am 15.6.2024 um 08:44 Uhr (statt um 08:47 Uhr) in Hamburg Hbf an.*

Grundsätzlich sehen wir hier die Begründungen rund um den Werkvertrag nicht als zielführend an. Viel mehr möchten wir uns an der geltenden Fahrgastrechte-VO orientieren. In dieser wird eine Verspätungsentschädigung bereits ab 60min zugesagt. Unserer Auffassung nach (wenn auch rechtlich umstritten) umfassen diese 60min die gesamte Reisezeit des Fahrgastes. Die AS war bereits am Bahnhof, als sie von der erneuten Änderung der Abfahrtszeit informiert wurde. Die Zeit, in der die AS zusätzlich am Bahnhof warten musste und die tatsächliche Abfahrt des Zuges ist in der insgesamt Reisezeit mit inbegriffen und muss auch bezüglich einer Entschädigung zumindest iSd Fahrgastes berücksichtigt werden.

Unumstritten ist, dass für die AS Unannehmlichkeiten auftraten, die so nicht eingetreten wären, hätte der Zug die Abfahrtszeit beibehalten bzw. wäre die AS nicht erst knapp vor Abfahrt über die geänderte Zeit informiert worden.

Zumindest im Flugverkehr gibt es mittlerweile verbindliche EuGH-Entscheidungen bzw. im Busverkehr - rechtlich unverbindliche - Auslegungen der EU-Kommission. Die Entscheidungen des EuGH im Flugverkehr bzw. die Auslegung der EU-Kommission im Busverkehr deuten jedoch daraufhin, dass Ähnliches wohl auch im Bahnverkehr gelten könnte.

Gemäß Europäischer Kommission sollte eine vorzeitige Abfahrt dahingehend ausgelegt werden, dass die Busfahrt als Annullierung interpretiert werden kann, weil sich der Passagier in einer vergleichbar unangenehmen Situation befindet.

Diese Auslegung wird durch das EuGH-Urteil in der Flug-Rechtssache C-83/10 (aus dem Jahr 2011), Sousa Rodríguez, gestützt. Das Urteil 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. In gleicher Weise heißt es in Erwägungsgrund Nr. 16 der Bus-Fahrgastrechteverordnung, dass die „Unannehmlichkeiten, die den Fahrgästen aufgrund einer Annullierung oder erheblichen Verspätung ihrer Reise entstehen, verringert werden sollten“.

Der EuGH hat in diesem Urteil auch betont, dass das Ziel der Fluggastrechteverordnung 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. Gleiches gilt für die Bus-Fahrgastrechteverordnung, der Wortlaut des jeweiligen 1. Erwägungsgrundes beider Verordnungen ist hinsichtlich des Ziels der Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für Fluggäste identisch.

Daher sollte laut Europäischer Kommission, unter Berücksichtigung aller vorstehenden Erwägungen, eine „vorzeitige Abfahrt“ als „Annullierung“ im Sinne der Bus-Fahrgastrechteverordnung behandelt werden.

Diese Auslegung wird mittlerweile auch durch ein weiteres EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C 146/20, C 188/20, C 196/20 und C 270/20 (C-146/20 - Azurair u.a., Urteil vom 21.12.2021) gestützt. Das Urteil lautet: „Art. 2 lit. 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.“ Damit hat der EuGH diese Auslegungsfrage zumindest für den Flugbereich geklärt.

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 2021/782 verfolgten Ziele sind in ihren Erwägungsgründen genannt. So wird in ihrem Erwägungsgrund Nr. 2 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 3 und 4 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)). Aus dem 33. Erwägungsgrund dieser Verordnung geht hervor, dass es wünschenswert ist, 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. Im 35. Erwägungsgrund wird daraufhin gewiesen, dass die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen erreicht werden soll.

Bei Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung 2021/782, Art. 3 Z 17 iVm. Art. 18 und 19 der Verordnung 2021/782 ist diese unseres Erachtens dahingehend auszulegen, dass ein Fahrgast eine Entschädigung gemäß Art. 19 Verordnung 2021/782 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. Bei der Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung 2021/782 und in Analogie zu den anderen Verkehrsträgern, gilt eine Abfahrt vor der planmäßigen Zeit als Zugausfall und der Fahrgast besitzt einen Anspruch auf eine Entschädigung gemäß Art. 19 Verordnung 2021/782 ab einer Verspätung bzw. Reisezeitverlängerung von 60 Minuten.

Durch die rechtzeitig erfolgte Information, dass die Abfahrtszeit von 20:10 Uhr auf 18:38 Uhr vorverlegt wurde, ist einzig diese neue Abfahrtszeit relevant. Die erneute Änderung auf 19:08 Uhr, wenige Minuten vor der Abfahrt des Zuges um 18:38 Uhr ist irrelevant, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die AS dies noch bei der Reiseplanung berücksichtigen konnte.

Die apf empfiehlt daher gem. § 6 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte die Zuerkennung der Entschädigung in Höhe von € 36,23 (25% Entschädigung des Ö***-Ticketpreises von € 144,9) für die verlängerte Reisezeit von 89 Minuten.

Für Ihre abschließende inhaltliche Stellungnahme merken wir uns spätestens Freitag, den 11. Oktober 2024 vor. Sofern bis zu diesem Zeitpunkt keine weitere Stellungnahme erfolgt, schließen wir das Verfahren mangels Einigung und legen den Fall gem. § 78a Abs. 6 EisbG der Schienen-Control Kommission vor.“

Mit **E-Mail vom 27.09.2024** informierte die apf die Beschwerdeführerin ausführlich über die bisherigen schriftlichen und telefonischen Aktivitäten und die ablehnenden Stellungnahmen der Beschwerdegegnerin. Gem. § 6 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte übermittelte die apf auch eine abschließende Stellungnahme an die Beschwerdeführerin, welche wie folgt lautete:

„Die apf hat daher der Ö*** gem. § 6 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte die Zuerkennung der Entschädigung in Höhe von € 36,23 (25% Entschädigung des Ö***-Ticketpreises von € 144,9) für die verlängerte Reisezeit von 89 Minuten empfohlen und dem Bahnunternehmen abschließend eine 2-wöchige Frist gegeben.

*Sollte die Ö*** ihren Standpunkt nicht ändern und Ihnen die Entschädigung erneut verweigern, würden wir das Schlichtungsverfahren einstellen und Ihren Fall der Schienen-Control Kommission vorlegen.“*

Mit **E-Mail vom 04.10.2024** führte die Beschwerdegegnerin im Wesentlichen wie folgt aus:

*„bezugnehmend auf Ihre E-Mail vom 27.9.2024 in der Angelegenheit zu GZ: BAHN-24-0666 nimmt die Ö*** („Ö***“) abschließend Stellung wie folgt:*

*Wir bleiben bei unserer Position, dass die Verlängerung der Reisezeit im konkreten Fall nur 59 Minuten betrug und eine Fahrpreischädigung somit bereits aus diesem Grund nicht zusteht. Abgesehen davon halten wir an der Rechtsauffassung fest, dass es nicht zutrifft, dass ein Fahrgast eine Fahrpreischädigung gemäß Art. 19 VO (EU) 2021/782 nicht nur bei Vorliegen einer Verspätung ab 60 Minuten, sondern für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende verlängerte Reisezeiten ab 60 Minuten verlangen kann. Im Übrigen ist festzuhalten, dass im vorliegenden Fall überhaupt keine Verspätung im Sinne der VO (EU) 2021/782 vorliegt. Tatsächlich ist der NJ 490 am 15.6.2024 in Hamburg Hauptbahnhof bereits um 08:44 und damit drei Minuten früher als lt. Fahrplan angekommen. Auch sonst wurde im apf-Schlichtungsverfahren von Frau M*** kein durch die geänderte Reisezeit verursachter Schaden behauptet oder bewiesen. Im Einzelnen verweisen wir zu alledem auf unsere Stellungnahmen vom 11.7.2024, 23.7.2024, 5.8.2024 und 6.9.2024.*

*Wir bitten daher um Verständnis, dass die bisher von der Ö*** im apf-Verfahren vertretene Sichtweise abschließend aufrechterhalten wird und wir daher auch den zuletzt von der apf in der E-Mail vom 27.9. dargestellten Schlichtungsvorschlag bzw. die entsprechende Empfehlung der apf über die Zuerkennung einer Entschädigung vollumfänglich und abschließend ablehnen.“*

Mit **E-Mail vom 06.11.2024** informiert die apf die Beschwerdeführerin über die ablehnende Stellungnahme der Beschwerdeführerin und stellt das Verfahren mangels Einigung ein und informiert beide Verfahrensparteien darüber, dass der Fall erneut der Schienen-Control Kommission vorgelegt wird.

In der **Sitzung vom 07.11.2024** wurde die Schienen-Control Kommission von der apf gem. § 78a Abs. 6 EisbG darüber informiert, dass es im Schlichtungsverfahren zu GZ: BAHN-24-0666 zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission eröffnete ein aufsichtsbehördliches Verfahren.

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

Die Schienen-Control Kommission stellt folgenden Sachverhalt fest:

Beförderungsbedingungen

In den am 04.04.2024 (gültig ab 01.03.2024 bis 16.04.2024) und auch aktuell geltenden Beförderungsbedingungen *„Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich“¹* der Beschwerdegegnerin 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. und A.5.1.4.1. Folgendes normiert:

„A.5.1.1. Verspätungsentschädigung bei Einzeltickets im Fernverkehr

A.5.1.1.1. 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.

A.5.1.4. Wann erhalten Sie keine Verspätungsentschädigung

A.5.1.4.1. Sie haben keinen Anspruch auf Verspätungsentschädigung, wenn:

- *Sie vor dem Ticketkauf über mögliche Verspätungen informiert werden.*
- *Sie die Reise mit einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel oder über eine andere Strecke fortsetzen können und Sie deshalb weniger als 60 Minuten verspätet am Zielort sind; Tickets nach Punkt A.5.1.2 sind hiervon nicht betroffen.*
- *die Verspätung, der verpasste Anschluss oder der Zugausfall als direkte Folge von oder in untrennbarem Zusammenhang mit folgenden Umständen aufgetreten ist:*
 - *außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende, außergewöhnliche Umstände wie extreme Witterungsbedingungen, große Naturkatastrophen oder schwere Krisen im Bereich der öffentlichen Gesundheit, die das Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte,*
 - *Verschulden des Fahrgasts oder*
 - *Verhalten eines Dritten wie Betreten der Gleise, Kabeldiebstahl, Notfälle im Zug, Strafverfolgungsmaßnahmen, Sabotage oder Terrorismus, das das Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte.“*

In den am 04.04.2024 (gültig ab 01.01.2024 bis 16.04.2024) und auch aktuell geltenden Beförderungsbedingungen *„Handbuch für Reisen mit der Ö*** ins Ausland“²* der Beschwerdegegnerin 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 Erlittene Verspätungen

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

¹ https://www.oebb.at/static/tarife/de/handbuch_fuer_reisen_mit_den_oebb_in_oesterreich/index.html

² https://www.oebb.at/static/tarife/de/handbuch_fuer_reisen_mit_den_oebb_ins_ausland/index.html

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.1.10.2 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.*

A.1.10.5.1.2 Ferner ist der Beförderer von seiner Haftung für erlittene Verspätungen (Punkt A.1.10.2 vorstehend) befreit, wenn der Reisende vor Kauf des Beförderungsausweises über mögliche Verspätungen informiert wurde oder wenn bei der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder eine andere Strecke die Verspätung bei seiner Ankunft am Zielort gemäss Beförderungsvertrag weniger als 60 Minuten beträgt.

A.1.10.5.1.3 Der Beförderer ist von seiner Haftung zur Zahlung einer Entschädigung (Punkt A.1.10.2.1.1 vorstehend) befreit, wenn das Ereignis zurückzuführen ist auf:

- *außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte;*
- *Verschulden des Reisenden;*
- *Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; der Infrastrukturbetreiber oder ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gelten nicht als Dritte;*

Ab 15.09.2024 wurde in den Beförderungsbedingungen **„Handbuch für Reisen mit der Ö*** ins Ausland“** in A.2.1.1.1.12 *Besondere Beförderungsbedingungen der Ö**** zusätzlich Folgendes normiert:

*„A.2 Besondere Beförderungsbedingungen der Ö****

A.2.1.1.1.12 Abweichend von A.1.10.5.1.3 gilt Artikel 19 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR).“

Sachverhalt

Die Beschwerdeführerin buchte am 04.04.2024 den Zug NJ 490 mit der Abfahrtszeit in Wien Hbf am 14.6.2024 um 20:10 Uhr und der Ankunftszeit in Hamburg Hbf am 15.6.2024 um 08:47 Uhr um € 144,9.

Die Beschwerdeführerin erwarb laut den übermittelten Unterlagen bei der Ö*** eine Standard-Fahrkarte mit Vorteils-card-Ermäßigung (DB BahnCard 25 2. Klasse) für 1 Erwachsene lautend auf den Namen M*** zum Gesamtpreis von € 144,90 für einen Liegeplatz im Abteil Comfort Liegewagen 4er Belegung auf der Strecke Wien HBF (Österreich) – Hamburg HBF (Deutschland), Abfahrt am 14.06.2024, 20:10 Uhr, Ankunft am 15.06.2024, 08:47 Uhr mit dem Zug NJ 490. Kaufdatum: 04.04.2024.

Die Beschwerdeführerin bekam laut den übermittelten Unterlagen mehrfach E-Mails oder Push-Benachrichtigungen der Beschwerdegegnerin über Abweichungen; z. B.:

- am 20.04.2024, 08:11 Uhr: Die geplante Ankunftszeit von NJ 490 in Hamburg Hbf hat sich von 08:47 (09.05.2024) auf 09:09 (09.05.2024) geändert.
- am 24.05.2024, 08:13 Uhr: Allgemeine Meldung: NJ 490: Bauarbeiten - Umleitung/Halte entfallen/vorverlegte Fahrzeiten. Aktualisierung des Fahrplans für Ihre Verbindung: Die Abfahrts- und Ankunftszeit des NJ 490 (14.06.2024) von Wien Hbf nach Hamburg Hbf kann sich ggf. noch ändern. Bitte prüfen Sie vor Fahrtantritt nochmals unter fahrplan.oebb.at Ihre Verbindung.
- am 25.05.2024, 08:13 Uhr: Geänderte Abfahrtszeit: NJ 490 von 20:10 (14.06.2024) auf 18:38 (14.06.2024). Aktualisierung des Fahrplans für Ihre Verbindung: Der Fahrplan für NJ 490 (14.06.2024) wurde aktualisiert. Bitte beachten Sie die geänderten Fahrtzeiten: Wien Hbf ab 18:38, Hamburg Hbf an 08:47.
- am 14.06.2024, 11:36 Uhr: NJ 490 (14.06.2024, 18:38) Richtung Hamburg-Altona fährt in Wien Hbf geändert von Bahnsteig 5 ab.
- am 14.06.2024, 18:27 Uhr: Die Verbindung von Wien Hbf (14.06.2024, 18:38) nach Hamburg Hbf fährt in Wien Hbf (NJ 490) um +30 Minuten später ab.

Am 25.05.2024, 08:13 Uhr erhielt die Beschwerdeführerin die Information, dass die Abfahrtszeit auf 18:38 Uhr vorverlegt wurde. Laut Beschwerdegegnerin kam es zu einer Streckensperre im Zuge von Bauarbeiten in Deutschland bei Passau. Daher wurden die Züge über Salzburg umgeleitet, weshalb es erforderlich wurde, die Abfahrtszeit des hier verfahrensgegenständlichen NJ 490 in Wien Hbf auf 18:38 Uhr vorzuverlegen.

Die Beschwerdeführerin erhielt am 14.06.2024, 18:27 Uhr, also 11 Minuten vor der bisherigen Abfahrtszeit, die Information, dass die Abfahrtszeit auf 19:08 Uhr verlegt wurde. Dies bestätigte auch die Beschwerdegegnerin. Zu dieser Zeit – laut Beschwerdeführerin ca. ab 18:20 Uhr - war die Beschwerdeführerin bereits am Hauptbahnhof Wien, damit sie vor Abfahrt noch etwas zu Essen holen konnte und den Zug rechtzeitig erreichen kann. Von der Wohnadresse der Beschwerdeführerin bis zum Wien Hbf benötigt man mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ca. 30 Minuten.

Laut Beschwerdegegnerin kam der Zug schlussendlich am 15.6.2024 um 08:44 Uhr (statt um 08:47 Uhr) in Hamburg Hbf an.

Mittels Beschwerdeformular vom 27.06.2024 wandte sich die Beschwerdeführerin an die apf um Unterstützung.

Mit E-Mail vom 27.06.2024 eröffnete die apf ein förmliches kostenpflichtiges Schlichtungsverfahren zu GZ: BAHN-24-0666 gegen die Beschwerdegegnerin gem. § 78a Abs. 2 und 6 EiszG. Die apf ersuchte um Auszahlung einer Fahrpreisschädigung in Höhe von € 36,23 (25% Fahrpreisschädigung ab 60 Minuten Verspätung) für die von der Beschwerdeführerin erworbenen Ö***-Tickets gem. Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 für die Annullierung und die dadurch verlängerte Reisezeit von 89 Minuten.

Auch nach einem umfangreichen Schriftwechsel und telefonischem Kontakt stellte die apf fest, dass voraussichtlich keine einvernehmliche Lösung möglich ist. Die Beschwerdegegnerin war weder bereit, die Fahrpreisschädigung in Höhe von € 36,23 gem. Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782, noch im Schlichtungsweg im Wege der Vermittlung Gutscheine in Höhe von € 25 der Beschwerdeführerin anzubieten.

Mit E-Mail vom 27.09.2024 an die Beschwerdegegnerin gab die apf eine schriftliche Empfehlung gem. § 6 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte ab. Die apf empfahl die Zuerkennung der Entschädigung in Höhe von € 36,23 (25% Entschädigung des Ö***-Ticketpreises von € 144,9).

Mit E-Mail der Beschwerdegegnerin vom 04.10.2024 lehnte die Beschwerdegegnerin die Empfehlung der apf über die Zuerkennung einer Entschädigung vollumfänglich und abschließend ab.

Mit E-Mail vom 06.11.2024 informierte die apf die Beschwerdeführerin über die ablehnende Stellungnahme der Beschwerdegegnerin und über die Einstellung des Verfahrens mangels Einigung. Weiters informierte die apf, dass sie den Beschwerdefall der Schienen-Control Kommission gem. § 78a Abs. 6 EiszG mangels einvernehmlicher Lösung vorlegen werde.

In der Sitzung der Schienen-Control Kommission vom 07.11.2024 wurde diese von der apf gem. § 78a Abs. 6 EiszG darüber informiert, dass es im Schlichtungsverfahren zu GZ: BAHN-24-0666 zu keiner einvernehmlichen Lösung gekommen ist. Die Schienen-Control Kommission eröffnete ein aufsichtsbehördliches Verfahren.

Die Feststellungen beruhen auf folgender Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu den Unterlagen (Fahrkarte, Antrag auf Fahrpreiseschädigung mittels Kontaktformular, Korrespondenz, E-Mails oder Push-Benachrichtigungen über Abweichungen oder Informationen, Zuglaufdaten des NJ 490 am 14./15.06.2024 in Österreich bzw. im Ausland) 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 www.oebb.at der Beschwerdegegnerin unter <https://www.oebb.at/static/tarife/de/index.html> als *Nationale Tarifbestimmungen* bzw. *Internationale Tarifbestimmungen* 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 (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 172 vom 17.5.2021 S. 1, des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes (EisbBFG) BGBl. I Nr. 40/2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2024 oder der Beilage 1 der Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets BGBl. II Nr. 363/2021, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 310/2024, sowie wegen behaupteter rechtswidriger Regelungen in den Beförderungsbedingungen einschließlich der Entschädigungsbedingungen (§ 22a) bei der apf einbringen.

Gemäß § 78a Abs. 6 EisbG hat die apf die Schienen-Control Kommission über gemäß § 78a Abs. 2 EisbG behandelte Beschwerden zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt. Die Schienen-Control Kommission kann bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreiseschädigung, Erstattung sowie Hilfeleistung bei Verspätungen oder Zugausfällen aussprechen, dass die Empfehlung der apf wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EU) 2021/782, des EisbBFG oder der Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets 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 (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) für Österreich als eine der nationalen Stellen zur Durchsetzung der Fahrgastrechte gemäß Art. 31 der Verordnung (EU) 2021/782 benannt. In dieser Funktion ist die Schienen-Control Kommission für die Durchsetzung der in der 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 (am 6. Juni 2023 außer Kraft getretenen) Verordnung Nr. 1371/2007 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.³ Seit dem 7. Juni 2023 gilt die Verordnung (EU) 2021/782.

In Anbetracht der in den Erwägungsgründen Nr. 1 bis 3 der Verordnung (EG) 1371/2007 (bzw. Erwägungsgründen Nr. 1 bis 4 und 35 der Verordnung (EU) 2021/782) 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.⁴ Dies gilt sinngemäß auch für die Verordnung (EU) 2021/782.

Bei der bescheidgegenständlichen Beschwerde eines Fahrgasts handelt es sich um eine Fahrpreischädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen gem. § 78a Abs. 2 EiszG. Als solche unterliegt sie - wenn es wie im vorliegenden Beschwerdefall zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt - der Entscheidungsbefugnis der Schienen-Control Kommission gem. § 78a Abs. 6 EiszG, welche die Empfehlung der apf wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EU) 2021/782, des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastretegesetzes oder der Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets für verbindlich erklären kann.

Die Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission ist damit gegeben.

Zu den weiteren rechtlichen Erwägungen:

§ 78a EiszG lautet wie folgt:

„[...] (2) Unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte können Interessenvertretungen und Fahrgäste insbesondere auch Beschwerden wegen behaupteter Verstöße gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EU) 2021/782, des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastretegesetzes oder der Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets BGBl. II Nr. 363/2021, in der Fassung BGBl. II Nr. 136/2024, 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. [...]

(6) Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte hat die Schienen-Control Kommission über gemäß Abs. 2 behandelte Beschwerden zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt. Die Schienen-Control Kommission kann bei einer Beschwerde eines Fahrgasts über die Fahrpreischädigung, Erstattung sowie Hilfeleistung bei Verspätungen oder

³ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 64.

⁴ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 65.

Zugausfällen, über den erhöhtem Fahrpreis oder sonstige Nebengebühren sowie über den Ausschluss von der Beförderung aussprechen, dass die Empfehlung der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte wegen eines behaupteten Verstoßes gegen anzuwendende Bestimmungen der Verordnung (EU) 2021/782, des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtesgesetzes oder der Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets für verbindlich erklärt wird.“

Erwägungsgründe 1 bis 4, 33 und 35 der Verordnung (EU) 2021/782 lauten wie folgt:

„(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ist in einigen Punkten zu ändern, damit die Fahrgäste besser geschützt werden und um die Zunahme des Schienenverkehrs zu fördern, insbesondere unter gebührender Berücksichtigung der Artikel 11, 12 und 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Angesichts dieser Änderungen und aus Gründen der Klarheit sollte die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 daher neu gefasst werden.

(2) 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.

(3) Trotz beträchtlicher Fortschritte beim Schutz der Verbraucher in der Union sind noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nötig.

(4) Insbesondere da der Fahrgast im Eisenbahnverkehr die schwächere Partei eines Beförderungsvertrags ist, sollten die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr geschützt werden.

(33) 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.

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

Art. 3 Z 17 der Verordnung (EU) 2021/782 lautet:

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

Art. 3 Z 20 der Verordnung (EU) 2021/782 lautet:

„verpasster Anschluss“ die Situation, in der ein Fahrgast während einer in Form einer Durchgangsfahrkarte verkauften Eisenbahnfahrt einen oder mehrere Dienste infolge der

Verspätung oder des Ausfalls eines oder mehrerer vorheriger Dienste oder der Abfahrt eines Dienstes vor der planmäßigen Abfahrtszeit verpasst;

KAPITEL IV der Verordnung (EU) 2021/782 lautet:

„VERSPÄTUNGEN, VERPASSTE ANSCHLÜSSE UND ZUGAUSFÄLLE“

Art. 19 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/782 lautet:

„(1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, hat ein Fahrgast bei Verspätungen Anspruch auf eine Entschädigung durch das Eisenbahnunternehmen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte oder Durchgangsfahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 18 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.*

(2) Absatz 1 gilt auch für Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen. Wenn diesen Fahrgästen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, haben sie Anspruch auf eine angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt. Treten während der Gültigkeitsdauer der Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen von weniger als 60 Minuten auf, so können diese Verspätungen zusammengerechnet werden, und die Fahrgäste können dafür gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens entschädigt werden.

[...]“

Art. 32 CIV des Anhang I der Verordnung (EU) 2021/782 lautet:

„(1) Der Beförderer haftet dem Reisenden für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Der Schadensersatz umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten.

(2) Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

- a) außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte,*
- b) Verschulden des Reisenden oder*
- c) Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.*

(3) Ob und inwieweit der Beförderer für andere als die in Absatz 1 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht. Artikel 44 bleibt unberührt.“

Leitlinien zur Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr:

Ziffer 2.2. Begriff der „Verspätung“ (Art. 3 Abs. 12) lautet:

„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. erster Absatz über Zugausfälle lautet:

„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 (EU) 2021/782 trat am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft und gilt ab dem 7. Juni 2023 unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Besitzer von Einzelfahrkarten bekommen gemäß Art. 19 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/782 ab einer Verspätung von 60 Minuten eine Entschädigung, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte oder Durchgangsfahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet. 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 wird die Entschädigung gemäß Art. 19 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2021/782 für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des Fahrpreises berechnet, der auf der Fahrkarte für die betreffende Teilstrecke angegeben ist. Wenn der Fahrpreis für die Einzelstrecken der Reise nicht angegeben ist, wird die Entschädigung auf der Grundlage des halben gezahlten Preises berechnet.

Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 regelt hauptsächlich die Entschädigung für Verspätungen für Einzelfahrkarten. Beim Entschädigungsmodell für Einzelfahrkarten gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 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 anderen Absätzen des Art. 19 werden diverse Ergänzungen und Ausschlüsse des Anspruchs geregelt.

In den Beförderungsbedingungen „*Handbuch für Reisen mit der Ö*** in Österreich*“⁵ der Beschwerdegegnerin 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:

„A.5.1.1.1. 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*“⁶ der Beschwerdegegnerin wurde in Ziffer „A.1.10 Verspätungen, A.1.10.2 Erlittene Verspätungen in A.1.10.2.1.1 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.“

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 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, der wichtigsten Tarifbestimmung bzw. Beförderungsbedingung für Fahrten von Österreich ins Ausland mit der Ö***, umgesetzt.

Die Beschwerdegegnerin entschädigt nur bei Verspätungen ab 60 Minuten. Darunter fallen laut Beschwerdegegnerin keine Unannehmlichkeiten durch eine aufgrund einer ab 60 Minuten vorverlegten Abfahrt oder wegen einer vorverlegten Abfahrt verlängerten Reisezeit ab 60 Minuten. Die sonstigen von der Beschwerdegegnerin normierten Ausnahmen für eine Entschädigung, z. B. bei Verspätungen für Verkehrsleistungen, welche durch andere Verkehrsträger (Luftfahrt, Busverkehr oder See- und Binnenschifffahrt) oder die vollständig außerhalb des Gebiets eines EU-Mitgliedstaates, der Schweiz und von Norwegen erbracht

⁵ https://www.oebb.at/static/tarife/de/handbuch_fuer_reisen_mit_den_oebb_in_oesterreich/index.html

⁶ https://www.oebb.at/static/tarife/de/handbuch_fuer_reisen_mit_den_oebb_ins_ausland/index.html

wurden oder wenn der Reisende vor Kauf des Beförderungsausweises über mögliche Verspätungen informiert wurde, sind im konkreten Beschwerdefall nicht relevant.

Art. 17 der Verordnung (EU) 2021/782 des Kapitels IV „Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle“ (bzw. Art. 15 der Verordnung (EG) 1371/2007) sieht vor, dass die Haftung von Eisenbahnunternehmen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle vorbehaltlich der Art. 18 bis 20 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 16 bis 18 der Verordnung (EG) 1371/2007) dieser Verordnung in Art. 32 CIV geregelt ist.⁷

Art. 19 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1371/2007) sieht Mindestentschädigungen für Verspätungen von Eisenbahnunternehmen vor, deren Höhe sich nach dem Preis der Fahrkarte richtet.⁸ Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007) entschädigt auf Grundlage des Preises der Fahrkarte die nicht wie vereinbart erbrachte Gegenleistung durch das Eisenbahnunternehmen.⁹

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

Es gelten grundsätzlich die gleichen wie bei der Auslegung nationalen Rechts herangezogenen Kriterien des Wortlauts der Gesetzesgenese, der Gesetzessystematik und des Gesetzeszwecks. Erwägungsgründe sind zwar unverbindlich, können jedoch in ihrer erläuternden Funktion den Zweck eines Rechtsaktes zum Ausdruck bringen.¹⁰ Im Ausgangspunkt der Auslegung steht zunächst der Wortlaut, d.h. die Ermittlung des gewöhnlichen Sprachgebrauchs.¹¹ Hierbei ist die Auslegung gleichwohl nicht auf den auszulegenden Begriff selbst zu beschränken, sondern im Kontext des gesamten Rechtsakts inklusive etwaig vorhandener Definitionen und Erwägungsgründe auszuleuchten.¹²

Dem Sinn und Zweck der Regelung kommt bei der Auslegung von Unionsprivatrecht eine entscheidende Rolle zu, wobei primär auf den Willen des historischen Gesetzgebers abzustellen ist. Zu berücksichtigen ist im Rahmen der teleologischen Auslegung auch der effet utile, d.h. das Gebot der praktischen Wirksamkeit von Normen. Dabei kann dies aus zwei Blickwinkeln erfolgen: einerseits kann betrachtet werden, nach welcher Auslegung einer Regelung nicht jegliche praktische Wirksamkeit genommen wird, andererseits kann eruiert werden, nach welcher Auslegung das Regelungsziel bestmöglich erreicht werden kann.¹³

Die in Art. 3 Z 17 der Verordnung (EU) 2021/782 vorhandene Definition von „Verspätung“ lautet *„die Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit des Fahrgasts gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt seiner tatsächlichen oder erwarteten Ankunft am Zielbahnhof;“*.

⁷ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 32.

⁸ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 29.

⁹ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 37,38.

¹⁰ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 1 Rn. 27.

¹¹ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 1 Rn. 28.

¹² BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 1 Rn. 26.

¹³ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 1 Rn. 31

Die in Art. 2 Z 15 des Verordnungsvorschlags der EU-Kommission für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr¹⁴ enthaltene Fassung berücksichtigte gegenüber der Verordnung (EU) 2021/782 neben der Ankunftsverspätung auch die Abfahrtsverspätung und stellte nicht nur auf die Informationen des veröffentlichten Fahrplans, sondern auf den Fahrgästen zugereichte Unterlagen sowie den Netzfahrplan ab.¹⁵ Mit der 1. Lesung des Parlaments wurde zur Vereinfachung eine Beschränkung auf Ankunftsverspätungen gemäß Fahrplan vorgeschlagen, wobei allerdings übersehen wurde, dass an anderer Stelle des Entwurfs weiterhin auch Abfahrtsverspätungen, verpasste Zuganschlüsse und Zugausfälle vorausgesetzt wurden.¹⁶

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 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 und lässt wenig Spielraum für eine verlängerte Reisezeit aufgrund einer Vorverlegung der Abfahrtszeit.

Aber was war der objektiv in der Norm zum Ausdruck kommenden Zweck der Bestimmungen der Verordnung (EU) 2021/782 bzw. - vor dem 07.06.2023 - der Verordnung (EG) 1371/2007? Das EuGH-Urteil in der Rechtssache C-509/11 ÖBB-Personenverkehr AG stellt klar, dass es sich bei der Fahrpreisschädigung nach Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 (bzw. Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782) 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.¹⁷

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 mit dem Einklang mit dem Beförderungsvertrag aus, z. B.

¹⁴ Europäische Kommission, Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, KOM (2004) 143 final, 16, Bahngastrechte-VO-E 2004.

¹⁵ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 104.1.

¹⁶ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 104.4.

¹⁷ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 38.

- 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 oder
- wenn das Eisenbahnunternehmen keine alternative Fahrt organisieren kann und sich der Fahrgast selbst eine Alternative organisiert, entweder mit einem anderen Eisenbahnunternehmen oder mit einem Busunternehmen oder
- wenn es kaum Alternativen gibt und ggf. die einzige angemessene Alternative per Bahn oder per Bus früher am Abfahrtsort abfährt und daher auch früher oder jedenfalls maximal 59 Minuten verspätet im Vergleich zur ursprünglichen Ankunftszeit am Zielort ankommt oder
- wenn wie im verfahrensrelevanten Fall das Eisenbahnunternehmen die Abfahrtszeit mehrfach verändert und um mehr als 60 Minuten vorverlegt und sich dadurch die Reisezeit deutlich zur ursprünglichen Fahrzeit verlängert.

Soll der betroffene Fahrgast trotz aller Unannehmlichkeiten, des Stresses, der Ungewissheit, ob und wann er am Ziel ankommt oder wann er schlussendlich abfährt, der verkürzten Zeit am Abfahrtsort, usw. im Gegensatz zu einer Verspätung ab 60 Minuten keinerlei fahrgastrechtlichen Anspruch auf Preiskompensation haben, obwohl sich seine Reisezeit im Vergleich zum Beförderungsvertrag 60 Minuten oder mehr verlängert hat?

Oder ist die erbrachte Dienstleistung jedenfalls nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag, wenn der Fahrgast gemäß Art. 18 iVm. Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 mehr als die in der Verordnung (EU) 2021/782 genannte Schwelle von 60 Minuten oder länger unterwegs ist, unabhängig davon, ob dies am Anfang und/oder am Ende der Beförderung geschieht?

In Art. 32 Ziffer 3 zweiter Satz der 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.“*¹⁸

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 verfahrensrelevanten Fall hat die Beschwerdeführerin aufgrund der um 92 Minuten (laut Ö***-Information über die Abfahrtszeit am 25.05.2024) bzw. um 62 Minuten (laut Ö***-

¹⁸ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 41.

Information über die Abfahrtszeit am 14.06.2024) vorverlegten Abfahrtszeit eine deutlich längere Reisezeit. Laut Beschwerdegegnerin kam der Zug schlussendlich um 3 Minuten vor der planmäßigen Ankunftszeit am Zielbahnhof an. Die Reisezeit der Beschwerdeführerin verlängerte sich schlussendlich je nachdem welche Abfahrtszeit herangezogen wird, um 59 oder um 89 Minuten.

Dem Begriff der Verspätung kommt innerhalb der Verordnung (EU) 2021/782 als Umschreibung einer der für den Fahrgast relevantesten Leistungsstörungen im Schienenpersonenverkehr eine zentrale Bedeutung zu (vgl. Erwägungsgründe Nr. 27, 33, 35, 36). Er bildet die Grundlage für die Haftung von Eisenbahnunternehmen für Leistungsstörungen nach den Art. 17 ff. Hierbei wird tatbestandlich entweder an eine prognostizierte (Art. 18) oder eine tatsächlich eingetretene (Art. 19, 20) Verspätung angeknüpft.¹⁹

Der Verspätungsbegriff wird laut der Kommentarliteratur innerhalb der Verordnung (EG) 1371/2007 infolge von unbedachten Anpassungen im Rahmen des legislativen Prozesses uneinheitlich verwandt und ist daher stark auslegungsbedürftig.²⁰ Gleiches gilt wohl auch für die Verordnung (EU) 2021/782. Dies spricht dafür, den Verspätungsbegriff des Art. 3 Z 17 der Verordnung (EU) 2021/782 weit auszulegen.²¹

Die vorgeschlagene weite Auslegung der Verspätung ist unter Berücksichtigung des Zusammenhangs und der Ziele der Verordnung (EU) 2021/782 und 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. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 normiert, ist wohl gleichzustellen, wenn die Reisezeit der Fahrt 60 Minuten oder mehr aufgrund einer vorverlegten Abfahrt und ggf. Verspätung am Ankunftsort länger dauert. Beides stellt 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.

Die Ziele der Verordnung (EU) 2021/782 lauten:

- die Verordnung (EG) 1371/2007 in einigen Punkten zu ändern, damit die Fahrgäste besser geschützt werden und um die Zunahme des Schienenverkehrs zu fördern,
- 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 und
- 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.

¹⁹ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 105.

²⁰ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 106.

²¹ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 110.2.

Eine enge Auslegung des Begriffs „Verspätung“ würde die Ziele der Verordnung (EU) 2021/782 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. Bei Verspätungen unterhalb von 60 Minuten bestünde kein Anspruch auf eine Fahrpreischädigung, auch wenn die Verlängerung der Reisezeit durch eine Vorverlegung der Abfahrt, ggf. in Kombination mit einer Verspätung, über 60 Minuten beträgt.

Die in den Erwägungsgründen genannten Zwecke der Verordnung (EU) 2021/782 können nur durch eine weite Auslegung erreicht werden. Wie bereits der EuGH im Urteil C-509/11 ausführte, handelt es sich bei der in Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 (Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782) 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. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 geforderte Schwelle von 60 Minuten für eine Verspätung 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 dem Zweck und den Zielen der Verordnung (EU) 2021/782 entsprechende korrekte Auslegung 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 Minuten gem. Art. 19 Abs. 1 lit a der Verordnung (EU) 2021/782 bzw. ab 120 Minuten gem. Art. 19 Abs. 1 lit b der Verordnung (EU) 2021/782 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 die Ansprüche gem. Art. 18 lit. b oder c der Verordnung (EU) 2021/782. 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 Eisenbahnunternehmen oder mit einem anderen Verkehrsdienst bzw. Verkehrsmittel wie etwa einem Linienbus vorgenommen wird.

Unter diesen Umständen hätte eine abweichende Auslegung von Art. 3 Z 17 iVm. Art. 18 und 19 der Verordnung (EU) 2021/782 zur Folge, dass die mit ihr verfolgten und in ihren Erwägungsgründen Nr. 1, 2, 3, 4, 33 und 35 angesprochenen Ziele in Frage gestellt würden.

Wie dargelegt, spricht die Zielsetzung der Verordnung (EU) 2021/782 dafür, dass Art. 3 Z 17 iVm. Art. 18 und 19 der Verordnung (EU) 2021/782 bei Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung (EU) 2021/782 dahingehend auszulegen ist, dass ein Fahrgast Anspruch auf eine

Fahrpreisschädigung gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 nicht nur bei einer Verspätung ab 60 Minuten, sondern für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende verlängerte Reisezeiten durch vorzeitige Abfahrten, ggf. in Verbindung mit einer verspäteten Ankunft, ab 60 Minuten hat. 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.

Andererseits entspricht die Rechtsansicht der Beschwerdegegnerin, zuletzt ausgeführt im Schriftsatz vom 08.01.2025, zumindest in Teilen der herrschenden Rechtsansicht bzw. Kommentarliteratur. Insbesondere der Wortsinn des Begriffs „Verspätung“ und der Umstand, dass im Bahnverkehr nur auf die Verspätung bzw. auf die planmäßige Ankunftszeit des Fahrgasts am Zielbahnhof und nicht auf die Abfahrtszeit abgestellt wird, würde auch für eine eher enge Auslegung sprechen. Damit einhergehend gegen einen Anspruch auf Fahrpreisschädigung gemäß Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 für sämtliche im Vergleich zum Beförderungsvertrag abweichende verlängerte Reisezeiten ab 60 Minuten. Auch wenn dies gegen die grundsätzliche Zielsetzung der Verordnung (EU) 2021/782 wäre, da damit weder die Fahrgäste als schwächere Partei insbesondere bei der Entschädigung für Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen besser geschützt werden, noch die Zunahme des Schienenverkehrs gefördert wird.

Daher hat sich die Schienen-Control Kommission mit der zweiten möglichen Auslegung, dass eine Abfahrt vor der planmäßigen Zeit zumindest in bestimmten Fällen als Zugausfall gelten könnte, eingehend beschäftigt.

2. Abfahrt vor der planmäßigen Zeit als Zugausfall

Grundsätzlich muss wie bereits ausgeführt 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 oder Durchgangsfahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort nicht im Einklang mit dem Beförderungsvertrag und der Fahrgast hat - abgesehen von Art. 19 Abs. 9 und 10 der Verordnung (EU) 2021/782 - Anspruch auf eine Entschädigung bei einer Verspätung gem. Art. 19 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/782.

Besteht dieser Anspruch auch, wenn wie im verfahrensrelevanten Fall das Eisenbahnunternehmen die planmäßige Abfahrtszeit mehrfach ändert und dadurch die Abfahrt deutlich, nämlich über 60 Minuten vorverlegt wird?

Soll der betroffene Fahrgast trotz aller vergleichbaren Unannehmlichkeiten, des Stresses, der Ungewissheit, ob und wann er abfährt oder am Ziel ankommt, der verkürzten Zeit am Abfahrtsort, usw. im Gegensatz zu einer Verspätung ab 60 Minuten keinerlei fahrgastrechtlichen Anspruch auf Preiskompensation haben, obwohl die Abfahrtszeit um 60 Minuten oder mehr vorverlegt wird?

Vergleich mit anderen Verkehrssektoren

Im Folgenden zuerst ein Vergleich mit der Rechtslage bzw. Rechtsprechung in den anderen Verkehrssektoren.

Ein Gleichlauf mit den übrigen Passagierrechtverordnungen besteht derzeit nur in Ansätzen. So sieht derzeit nur Art. 19 der Verordnung (EU) 1177/2010 im Schiffsverkehr eine vergleichbare Regelung, d.h. eine Entschädigung bei verspäteter Ankunft in Abhängigkeit des Umfangs der Ankunftsverspätung und der planmäßigen Fahrtdauer vor. Art. 19 Abs. 2 der Verordnung (EU) 181/2011 im Kraftomnibusverkehr verfolgt indes eine andere Konzeption. Die Regelung gewährt eine Fahrpreischädigung nur bei einer Annullierung der Abfahrt oder einer um mehr als 120 Minuten verzögerten Abfahrt von einem Busbahnhof vor. Der Anspruch auf Entschädigung in Höhe von 50 % des Fahrpreises steht zudem nur dann zu, wenn dem Fahrgast keine Wahlmöglichkeit zwischen Reisefortsetzung und -abbruch angeboten wird. Die Verordnung (EG) 261/2004 im Flugverkehr gewährt – zumindest dem Wortlaut nach - lediglich bei Annullierungen einen sowohl bei Reiseabbruch wie bei Reisefortsetzung bestehenden „Ausgleichsanspruch“ gem. Art. 5 Abs. 1 lit. c, Art. 7 der Verordnung (EG) 261/2004. Der EuGH hat diesen Anspruch aber über den Wortlaut hinaus rechtsfortbildend auch auf die Ankunftsverspätung bzw. auf die Flugvorverlegung um mehr als eine Stunde als Annullierung erstreckt.²²

Die Beschwerdegegnerin weist zuletzt im Schriftsatz vom 08.01.2025, S. 6 richtigerweise auf das EUGH-Urteil C-509/11 gegen die Beschwerdegegnerin hin. Dort hat der EuGH ausgesprochen, dass die jeweilige Lage der in den verschiedenen Verkehrssektoren tätigen Unternehmen nicht miteinander vergleichbar ist, da die einzelnen Beförderungsformen unter Berücksichtigung ihrer Funktionsweise, ihrer Zugänglichkeit und der Aufteilung ihrer Netze hinsichtlich ihrer Nutzungsbedingungen nicht austauschbar sind. Unter diesen Umständen war der Unionsgesetzgeber berechtigt, Vorschriften aufzustellen, die ein unterschiedliches Verbraucherschutzniveau vorsehen, je nachdem, welcher Verkehrssektor betroffen ist.²³

Die verschiedenen Verkehrssektoren Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsverkehr sind naturgemäß nicht in allen Sachverhalten vergleichbar, da in den einzelnen Beförderungsformen unterschiedliche Rahmenbedingungen herrschen. Im EuGH Verfahren C-509/11 ging es um den Ausschluss der Entschädigung für Verspätungen im Fall der höheren Gewalt. Bei anderen Sachverhalten ist ein Vergleich bzw. eine analoge Anwendung mit den anderen Verkehrssektoren grundsätzlich weiterhin zulässig. Den Ausführungen der Beschwerdegegnerin im Schriftsatz vom 08.01.2025, S 6 und 7, kann daher nicht vollinhaltlich gefolgt werden, warum die faktischen Gegebenheiten des Eisenbahnverkehrs generell gegen einen Vergleich beispielsweise mit dem Flug- oder Busverkehr sprechen. Nicht nur der Eisenbahnverkehr, sondern alle Verkehrssektoren weisen ein komplexes System auf, welches aufgrund interner und externer Faktoren störungsanfällig ist. So sind An- und Abflugverfahren auf großen Flughäfen oder die sichere Einteilung des Luftraums sicherlich ähnlich komplex wie etwa die Wechselwirkungen auf der Schieneninfrastruktur im Eisenbahnverkehr, im Busverkehr kommt

²² BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 17 Rn. 4.

²³ EuGH 26.09.2013, C-509/11 Rn 47.

beispielsweise dazu, dass die Buslinien die Infrastruktur mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen müssen und von Staus, Grenzkontrollen, usw. besonders abhängig sind.

Grundsätzlich kann daher davon ausgegangen werden, dass die verschiedenen Verkehrssektoren bei aller Unterschiedlichkeit bei der Vorverlegung von Abfahrtszeiten durchaus miteinander verglichen werden können. Das Ziel der Stärkung der Fahr- und Fluggastrechte findet sich in allen vier Verkehrsträgern, z. B. in den Erwägungsgründen Nr. 1, 3, 4 des Flug-, in den Erwägungsgründen Nr. 1, 2, 25 des Bus- und in den Erwägungsgründen Nr. 1, 2, 27 des Schiffsverkehrs.

Die Passagierrechte im Bahnverkehr verfolgen aber zusätzlich das übergeordnete Ziel, durch die Stärkung der Fahrgastrechte zu einer höheren Attraktivität und stärkeren Nutzung des Schienenpersonenverkehrs beizutragen.²⁴ Der Normzweck ist im Rahmen des übergeordneten Anspruchs der Verordnung zu sehen, ein hohes Qualitäts- und Verbraucherschutzniveau zu erreichen, um so die Schienenpersonenverkehrsdienste in der Gemeinschaft - auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern - attraktiver zu machen, vgl. Erwägungsgründe Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 8, 47, 51, 52, 54 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Nr. 1, 2, 3, 4, 10, 24 der Verordnung (EG) 1371/2007)). Konkret soll im Einzelnen durch derartige Ansprüche auch ein Anreiz geschaffen werden, Leistungsstörungen „zum Nutzen der Fahrgäste“ zu minimieren, vgl. Erwägungsgrund Nr. 35 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Erwägungsgrund Nr. 13 der Verordnung (EG) 1371/2007)).²⁵

- **Verordnung (EU) 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr im Busverkehr**

Erwägungsgrund Nr. 16 der Verordnung (EU) 181/2011 lautet wie folgt:

„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

²⁴ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 15 Rn. 20.

²⁵ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 17 Rn. 3.

Sachverhalt der Vorverlegung der Abfahrt ist in der Verordnung (EU) 181/2011 ebenfalls nicht geregelt. Allerdings heißt es in Erwägungsgrund Nr. 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 Fahrgastrechtere Regelungen (Bahn-, Schiffs- und Flugbereich) wird diese Situation ebenfalls nicht abgedeckt (vgl. aber das 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. Laut 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.

Ein Urteil bzw. Auslegung des EuGH zu dieser Thematik ist nicht bekannt.

- **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. I 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.“

Im EuGH-Urteil in der Rechtssache C-83/10 gegen Air France SA wurde daran erinnert, dass nach Art. 2 lit. I der Verordnung unter „Annullierung“ die *„Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war“*, zu verstehen ist.²⁶ 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.²⁷

Im EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C 402/07, C 432/07 gegen Condor Flugdienst GmbH, Air France SA wurde entschieden, dass die Fluggäste einen Ausgleichsanspruch auch erlangen, wenn sie gegenüber der ursprünglich von dem Luftfahrtunternehmen angesetzten Dauer einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden.²⁸

Im EuGH-Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-146/20, C-188/20, C-196/20 und C-270/20 gegen Corendon Airlines, alltours flugreisen GmbH, flightright GmbH, Austrian Airlines AG wurde entschieden, dass die Art. 2 lit. I und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung 261/2004 dahin auszulegen sind, 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“*.²⁹

In den Fluggastrechten gilt seit dieser EuGH-Entscheidung eine wesentliche Vorverlegung eines Fluges als Annullierung. Konkret hat der EuGH entschieden, dass eine Flugvorverlegung um mehr als eine Stunde als Annullierung zu werten ist. In diesem Fall muss das Luftfahrtunternehmen dem Fluggast eine anderweitige Beförderung anbieten.

Der EuGH hat in diesen Urteilen 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.³⁰

Bei nur unwesentlichen Flugplanänderungen erscheint laut Kommentarliteratur fraglich, ob überhaupt ein „Ärgernis“ bzw. „große Unannehmlichkeiten“ (Erwägungsgrund Nr. 2 der Verordnung (EG) 261/2004) vorliegen. Dies gilt erst recht bei den Passagieren zum Vorteil gereichenden Flugplanänderungen. Eine wesentliche Vorverlegung des Fluges ist allerdings keine Bagatelle und muss auch keineswegs für den Fluggast vorteilhaft sein. Ob es dogmatisch überzeugt, diesen Fall als Annullierung einzuordnen, erscheint laut Kommentarliteratur zwar fraglich, ist vom EuGH³¹ jedoch für Vorverlegungen um mehr als eine Stunde positiv beschieden worden.³²

²⁶ EuGH 13.10.2011, C-83/10 Rn 26.

²⁷ EuGH 13.10.2011, C-83/10 Rn 31.

²⁸ EuGH 19.11.2009, C 402/07, C 432/07, Rn. 57.

²⁹ EuGH 21.12.2021, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20, Rn. 76.

³⁰ EuGH 21.12.2021, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20, Rn. 78.

³¹ EuGH 21.12.2021, C-263/20, Rn. 28.

³² BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 2 Rn. 97.

Abermals hat der EuGH³³ hier mit Blick auf das hohe Schutzniveau für Fluggäste und in Ansehung der schwerwiegenden Unannehmlichkeiten, die mit einer Vorverlegung des Abflugzeitpunkts einhergehen, der teleologischen Auslegung gegenüber den äußersten semantischen Grenzen der Verordnung Vorrang eingeräumt. Mit einer vergleichenden Betrachtung von Verspätung und Vorverlegung anhand des Art. 5 Abs. 1 lit. c der Verordnung (EG) 261/2004 sieht der EuGH die selbst gesteckte „Erheblichkeitsschwelle“ als überschritten an, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen den Flug um mehr als eine Stunde vorverlegt.³⁴ Dabei soll nicht unerwähnt werden, dass dieses Urteil in der Kommentarliteratur durchaus kritisch gesehen wird, da das konkrete Maß der Unannehmlichkeiten für den Fluggast nur anhand einzelfallbezogener Kriterien besser bemessen lässt als ein starres Zeitkriterium.³⁵

Nationales Eisenbahnrecht

Gem. § 116 Abs. 6 der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisBBV) dürfen personenbefördernde Züge grundsätzlich nicht vor der öffentlich verlaublichen Abfahrtszeit abfahren.

Gem. § 8 Abs. 1 Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG) hat das Eisenbahnunternehmen bei einer Verspätung des Zuges gemäß Art. 18 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/782, einem Ausfall des Zuges, eines versäumten Anschlusses aufgrund einer Zugverspätung oder bei einer Zugräumung aufgrund einer Überfüllung des Zuges, soweit erforderlich, die Geltungsdauer des Fahrausweises zu verlängern und diesen für eine Zuggattung mit höherem Fahrpreis gültig zu schreiben, sofern der Fahrgast seine Fahrt fortsetzt oder die unentgeltliche Rückbeförderung samt Hand- bzw. Reisegepäck zum Fahrtantrittsbahnhof bzw. -haltestelle beansprucht.

Gem. § 20 Abs. 3 EisbBFG sind die Fahrgäste über allfällige Störungen, über Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen wie Verspätungen oder Zugausfällen von Verkehrsdiensten führen, und die voraussichtlichen Auswirkungen, zu informieren. Dies hat angemessen, nach Verfügbarkeit und je nach Umfang und Zeitpunkt des Bekanntwerdens der Störung zu geschehen. Die Informationen sind über die verfügbaren Informationskanäle wie über die jeweilige Internetseite des Eisenbahnunternehmens, am Bahnhof oder im Zug bereitzustellen, beispielsweise am Fahrkartenschalter, vom Zugbegleiter, über Monitore oder Aushänge oder auf sonstige geeignete Weise. Bei personenbezogenen Buchungen wie Reservierungen besteht eine erhöhte Informationsverpflichtung über sonstige Informationstechniken, sofern die Kontaktdaten dem Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft bekannt sind.

Gem. § 20 Abs. 4 EisbBFG hat sich der Fahrgast angemessen und rechtzeitig über allfällige Störungen wie Verspätungen oder Zugausfälle zu informieren.

³³ EuGH 21.12.2021, C-263/20, Rn. 32.

³⁴ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 2 Rn. 97.

³⁵ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 2 Rn. 97.

Im nationalen Recht finden sich im Zusammenhang mit Störungen wie Verspätungen, versäumten Anschlüssen, Zugausfällen oder vorverlegten Abfahrtszeiten u.a. folgende Bestimmungen:

- Züge dürfen grundsätzlich nicht vor der öffentlich verlautbarten Abfahrtszeit abfahren,
- Fahrgäste haben u. a. bei einem Ausfall des Zuges bestimmte Rechte, etwa auf Verlängerung der Geltungsdauer des Fahrausweises und
- Fahrgäste sind über allfällige Störungen, über Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen wie Verspätungen oder Zugausfällen von Verkehrsdiensten führen, und die voraussichtlichen Auswirkungen, umfassend zu informieren.

Völker-/Unionsrecht im Eisenbahnverkehr

Gem. Art. 6 CIV wird durch den Beförderungsvertrag der Beförderer verpflichtet, den Reisenden sowie gegebenenfalls Reisegepäck und Fahrzeuge zum Bestimmungsort zu befördern und das Reisegepäck und die Fahrzeuge am Bestimmungsort auszuliefern.

Die Beförderungsverträge weisen als Vertrag zwischen dem Fahrgast und einem Eisenbahnunternehmen oder Fahrkartenverkäufer, privatrechtlichen Charakter auf. Soweit als Hauptleistungspflicht auch eine (erfolgreiche) Beförderungsleistung geschuldet ist, stehen werkvertragliche Elemente im Vordergrund, wengleich auch unentgeltliche Beförderungsverträge abgeschlossen werden können. Ganz überwiegend wird daher der Beförderungsvertrag im Allgemeinen wie auch der Eisenbahnbeförderungsvertrag im Speziellen dem Werkvertragsrecht zugeordnet.³⁶

Die Art. 18-20 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 16-18 der Verordnung (EG) 1371/2007) sehen für den Fall von bestimmten Leistungsstörungen (Verspätung, Zugausfall, Anschlussversäumnis) im Rahmen der Personenbeförderung ein eigenständiges System unionsrechtlicher, pauschal-standardisierter Erstattungs- und Hilfeleistungsansprüche vor, für welche die beteiligten Eisenbahnunternehmen verschuldensunabhängig und auch bei Vorliegen betriebsfremder Ursachen haften.³⁷ Laut Kommentarliteratur erscheint vorzugswürdig, in der Fahrpreiserstattung nach Art. 19 der Verordnung (EU) 2021/782 einen unionsrechtlichen, pauschalstandardisierten Ausgleichsanspruch sui generis zu sehen.³⁸

Anders als in den Fluggastrechten, wo mittlerweile eine Vorverlegung des Abflugs um mehr als eine Stunde als Annullierung gilt, fehlt eine entsprechende Regelung oder ein entsprechendes Gerichtsurteil betreffend Vorverlegung der Abfahrt im Eisenbahnrecht.

³⁶ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 4 Rn. 8.

³⁷ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 15 Rn. 4.

³⁸ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 17 Rn. 8.

Definition Zugausfall

Der Begriff des Zugausfalls (teilweise auch: Annullierung) ist weder in der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Verordnung (EG) 1371/2007) noch in der CIV legaldefiniert oder dem Wortlaut nach von Art. 3 Z 17 VO (EU) 2021/872 umfasst. Er umschreibt eine Situation, in welcher eine geplante Zugverbindung nicht durchgeführt wird.³⁹

Im Bahnverkehr findet sich - wie auch die Beschwerdegegnerin zuletzt im Schriftsatz vom 08.01.2025 zurecht hinweist - keine zu Art. 5 der Verordnung (EG) 261/2004 vergleichbare Regelung bzw. eine zu Art. 3 lit. I der Verordnung (EG) 261/2004 vergleichbare Begriffsbestimmung über die „Annullierung“ bzw. „Zugausfall“.

Ungeachtet dessen findet sich in der Verordnung (EU) 2021/782 mehrfach der Begriff des Zugausfalls, etwa

- in den Erwägungsgründen Nr. 33 und 35,
- in der Überschrift von Kapitel IV über Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle,
- in den Art. 1 (Gegenstand und Ziele), Art 3 Z 20 (Begriffsbestimmung „verpasster Anschluss“), Art. 17 (Haftung für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle), Art. 18 (Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung), Art. 19 (Entschädigung), Art. 20 (Hilfeleistung) und Art. 30 (Information der Fahrgäste über ihre Rechte),
- in den Art. 11 (Ausfall und Verspätung eines Zuges. Anschlussversäumnis) und Art. 32 (Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis) der CIV im ANHANG I bzw.
- in den Mindestnormen für die Qualität der Dienste im ANHANG III.

Auch in Art. 19 Abs. 2 zweiter Satz der Verordnung (EU) 2021/782 wird für Zeitkarten normiert, dass der Anspruch auf eine angemessene Entschädigung nicht nur bei wiederholten Verspätungen, sondern auch bei Zugausfällen besteht.

Daher ist davon auszugehen, dass auch in der Fahrgastrechten im Bahnverkehr der Begriff Zugausfall relevant ist. Nach ständiger Rechtsprechung sind 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.⁴⁰

Die mit der Verordnung (EU) 2021/782 verfolgten Ziele sind in ihren Erwägungsgründen genannt:⁴¹

- Aus Erwägungsgrund Nr. 1 geht hervor, dass die Neufassung der Verordnung (EG) 1371/2007, die Verordnung (EU) 2021/782, in einigen Punkten geändert wird, damit die Fahrgäste noch besser geschützt werden und um die Zunahme des Schienenverkehrs zu fördern.

³⁹ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 110.1.

⁴⁰ EuGH 22.11.2012, C-136/11 Rn 33.

⁴¹ EuGH 22.11.2012, C-136/11 Rn 34.

- So wird in ihrem Erwägungsgrund Nr. 2 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, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.
- Aus den Erwägungsgründen Nr. 3 und 4 geht hervor, dass trotz beträchtlicher Fortschritte beim Schutz der Verbraucher in der Union noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nötig sind und dass der Fahrgast als schwächere Partei eines Beförderungsvertrags geschützt werden muss.
- Im Erwägungsgrund Nr. 33 wird zum Ausdruck gebracht, dass es wünschenswert ist, 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.
- Auch der 35. Erwägungsgrund strebt die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistungen bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen an, welche auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr führen soll.

In der verfahrensrelevanten Verordnung (EU) 2021/782 wird die Zielrichtung an mehreren Stellen im Vergleich zur Verordnung (EG) 1371/2007 noch gestärkt.

Im Verordnungsvorschlag der EU-Kommission fand sich noch folgende Begriffsbestimmung in Art. 2 Z 16:

„Zugausfall“ ist die Streichung eines planmäßigen grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes oder grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehrsdienstes;“⁴²

Der Vorschlag für die Verordnung sah die Geltung nur für grenzüberschreitende Fahrten innerhalb der Gemeinschaft vor. Die Definition des Begriffs des Zugausfalls im Art. 2 Z 16 des Verordnungsvorschlags wurde im Gemeinsamen Standpunkt des Rates ersatzlos und ohne nähere Begründung gestrichen.⁴³

Unter Berücksichtigung des Umstands, dass es die Einschränkung des Anwendungsbereichs auf grenzüberschreitende Fahrten weder in der Verordnung (EG) 1371/2007 gab, noch in der Verordnung (EU) 2021/782 gibt, ist unter einem Zugausfall wohl *„der Wegfall oder die Streichung eines planmäßigen Verkehrsdienstes“* zu verstehen.

Abfahrtszeit

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Frage, welche Abfahrtszeit schlussendlich relevant ist, sowohl für die Verspätung wie auch für die Frage des Zugausfalls.

Die Beschwerdeführerin

⁴² BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 104.3.

⁴³ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 104.5.

- buchte am 04.04.2024 das Ticket für den 14.6.2024 mit der Abfahrtszeit um 20:10 Uhr,
- erhielt am 25.05.2024, 08:13 Uhr die Information, dass die Abfahrtszeit auf 18:38 Uhr vorverlegt wurde,
- erhielt am 14.06.2024, 18:27 Uhr, also 11 Minuten vor der bisherigen Abfahrtszeit, die Information, dass die Abfahrtszeit auf 19:08 Uhr verlegt wurde.

Am 14.06.2024 um 18:27 Uhr war die Beschwerdeführerin naturgemäß bereits auf dem Weg bzw. am Hauptbahnhof Wien, damit sie den Zug rechtzeitig erreichen kann. Von der Wohnadresse der Beschwerdeführerin bis zum Wien Hbf benötigt man mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ca. 30 Minuten, zudem benötigt man auch am Hauptbahnhof Wien eine längere Zeit, um zu den Bahnsteigen zu gelangen.

Als wichtiger Aspekt des Art. 5 der Verordnung (EG) 261/2004 über die Annullierung erweist sich die Bekanntmachung der Annullierung gegenüber dem Fluggast. Ob und wann die Annullierung dem Fluggast bekanntgegeben wird, wirkt sich jedenfalls auf die Ansprüche auf Ausgleichszahlung aus.⁴⁴ Nicht nur im Flugverkehr, sondern auch bei den Fahrgastrechten im Bahnverkehr ist die relevante Abfahrtszeit entscheidend. Dies gilt für den Zugausfall genauso, wie auch bei anderen Ansprüchen, etwa bei der Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung gem. Art. 18, der Entschädigung gem. Art. 19 oder der Hilfeleistung gem. Art. 20 der Verordnung (EU) 2021/782.

Gem. Art. 4 der Verordnung (EU) 2021/782 unterliegen der Abschluss und die Ausführung eines Beförderungsvertrags sowie die Bereitstellung von Informationen und Fahrkarten den Bestimmungen in Anhang I Titel II und III, vorbehaltlich der Bestimmungen des Kapitels II der Verordnung (EU) 2021/782. Gem. Art. 6 CIV wird „durch den Beförderungsvertrag der Beförderer verpflichtet, den Reisenden sowie gegebenenfalls Reisegepäck und Fahrzeuge zum Bestimmungsort zu befördern und das Reisegepäck und die Fahrzeuge am Bestimmungsort auszuliefern.“, normiert. In Art. 7 Abs. 2 CIV werden bestimmte Mindestangaben des Beförderungsausweises normiert, etwa die Angabe des/der Beförderer/s.

Im verfahrensrelevanten Fall spielt auch der relevante Zeitpunkt für die Bekanntmachung der geänderten Abfahrtszeit gegenüber dem Fahrgast eine Rolle, auch wenn im Endeffekt keine Entscheidende, da die Abfahrt in jedem Fall um mehr als 60 Minuten vorverlegt wird. Die Beschwerdegegnerin führt im Schreiben vom 08.01.2025 auf Seite 2 aus, dass *„dann nicht zwingend etwas dagegen spricht, für die Berechnung der verlängerten Reisezeit bei der Abfahrtszeit auf die letzte von der Ö*** ordnungsgemäß gegenüber dem Fahrgast kommunizierte neue planmäßige Abfahrtszeit abzustellen. Dabei handelt es sich im vorliegenden Fall eben nicht um die im Vorfeld ebenfalls an den Fahrgast kommunizierte geänderte Abfahrtszeit um 18:38 Uhr, sondern um die sowohl per E-Mail (Push-Benachrichtigung) als auch via SMS zuletzt an Frau M*** am 14.6.2024 um 18:26:45 Uhr ordnungsgemäß kommunizierte Abfahrtszeit um 19:08 Uhr“*.

Im Schreiben vom 08.01.2025 auf Seite 7 führt die Beschwerdegegnerin weiters aus: *„Der Beförderer wird mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet, den Reisenden sowie gegebenenfalls Reisegepäck zum Bestimmungsort zu befördern (vgl. Art. 4 VO (EU) 2021/782 iVm Anhang I, Titel*

⁴⁴ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 5 Rn. 4.

II Art. 6 Abs. 1). Die Abfahrts- und Ankunftszeit wird in diesem Zusammenhang in der Verordnung nicht erwähnt. [...] Auch sonst ist nicht zu erkennen, dass die Abfahrtszeit eine fix zugesagte, unveränderliche Größe des Beförderungsvertrags dargestellt hätte.“

Die Ausführungen der Beschwerdegegnerin überzeugen nicht vollinhaltlich. Es ist richtig, dass die Abfahrtszeit wie auch die Ankunftszeit weder in Art. 6 noch in Art. 7 CIV explizit genannt werden, auch nicht in § 13 Abs. 2 EisBFG. Dies ändert aber nichts daran, dass neben der Beförderung naturgemäß auch die konkreten Beförderungszeiten, sprich die Abfahrts- und Ankunftszeit, ein wichtiger Teil des Beförderungsvertrags sind. Diese Information findet sich im konkreten Fall auch auf dem Fahrausweis der Beschwerdeführerin.

Die von den Beförderungsausweisen zu unterscheidenden Beförderungsverträge weisen als Vertrag zwischen dem Fahrgast und einem Eisenbahnunternehmen oder Fahrkartenverkäufer, privatrechtlichen Charakter auf. Soweit als Hauptleistungspflicht auch eine (erfolgreiche) Beförderungsleistung geschuldet ist, stehen werkvertragliche Elemente im Vordergrund, wenngleich auch unentgeltliche Beförderungsverträge abgeschlossen werden können. Ganz überwiegend wird daher der Beförderungsvertrag im Allgemeinen wie auch der Eisenbahnbeförderungsvertrag im Speziellen dem Werkvertragsrecht zugeordnet.⁴⁵

Beförderungsverträge im Personenverkehr, einschließlich Eisenbahnbeförderungsverträgen, werden rechtlich als "relative Fixgeschäfte" im Sinne des § 919 zweiter Satz ABGB angesehen. Dies wurde zwar explizit für Personenbeförderungsvertrag mittels Luftfahrzeuge festgestellt⁴⁶, ist aber aufgrund der vergleichbaren Natur auch auf den Eisenbahnverkehr anwendbar. Die Charakterisierung als relatives Fixgeschäft bedeutet, dass Natur und Zweck der vereinbarten Beförderungstermine erkennen lassen, dass der Fahrgast an einer verspäteten Leistung kein Interesse mehr hat.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten sind somit wesentliche Bestandteile eines Beförderungsvertrags und haben erhebliche rechtliche Bedeutung. Sie sind maßgeblich für die Beurteilung von Leistungsstörungen sowie für etwaige Entschädigungsansprüche bei Verspätungen. Insbesondere die Art. 18-20 der Verordnung (EU) 2021/782 sehen für den Fall von bestimmten Leistungsstörungen (Verspätung, Zugausfall, Anschlussversäumnis) im Rahmen der Personenbeförderung ein eigenständiges System unionsrechtlicher, pauschalstandardisierter Erstattungs- und Hilfeleistungsansprüche vor, für welche die beteiligten Eisenbahnunternehmen verschuldensunabhängig und auch bei Vorliegen betriebsfremder Ursachen haften, vor.⁴⁷

Unterrichtet ist der Fluggast dann, wenn ihn die Nachricht erreicht hat. Die Nachricht muss also in den Machtbereich des Empfängers geraten sein, sodass er die Möglichkeit der Kenntnisnahme hat. Das Absenden der Informationen seitens der Flugunternehmen ist nicht entscheidend.⁴⁸ Unstrittig ist, dass die Beschwerdegegnerin die Beschwerdeführerin am 14.6.2024 um 18:26:45 Uhr über die erneut geänderte Abfahrtszeit von 18:38 Uhr auf 19:08 Uhr informierte (vgl. Push-Benachrichtigung und E-Mail der Beschwerdegegnerin). Laut

⁴⁵ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 4 Rn. 8.

⁴⁶ OGH 16.11.1989, 6 Ob 644/89.

⁴⁷ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 15 Rn. 4.

⁴⁸ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 5 Rn. 21.

Beschwerdeführerin war diese ca. um 18:20 Uhr am Hauptbahnhof Wien (vgl. E-Mail der Beschwerdeführerin an die apf vom 12.07.2024, 22:42 Uhr). Die Information über die geänderten Abfahrtszeiten erhielt die Beschwerdeführerin daher erst zu einem Zeitpunkt, als diese bereits unstrittig am Abfahrtsort war, da ca. 11 Minuten später die zuvor bekannt gegebene Abfahrtszeit war.

Würde man der Rechtsansicht der Beschwerdegegnerin folgen, könnte das Eisenbahnunternehmen völlig frei die bisherige Abfahrtszeit ändern. Dies würde sogar dazu führen, dass Fahrgäste bei kurzfristigen Vorverlegungen von Abfahrtszeiten den Zug nicht mehr erreichen können und trotzdem keinen fahrgastrechtlichen Anspruch hätten. Dies entspricht nicht den Zielsetzungen der Fahrgastrechte. Auch in Ziffer 4.3. der – rechtlich unverbindlichen - Leitlinien zur Verordnung (EG) 1371/2007, wird ausgeführt, dass ein Anspruch bei einem Zugausfall gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) 1371/2007 besteht, wenn der Fahrgast nicht angemessen und rechtzeitig im Voraus über den Ausfall informiert wird.

Die Verordnung (EU) 2021/782 sieht als Ausgleich ohnehin zeitliche Grenzen etwa von 60 oder 100 Minuten für die Geltung von fahrgastrechtlichen Ansprüchen bei abweichenden Abfahrts- oder Ankunftszeiten vor, vgl. etwa die Art. 18 Abs. 1 und 3, 19 Abs. 1, 2 und 9, 20 Abs. 1 und 2 und 24 lit. e der Verordnung (EU) 2021/782.

Daher wird festgestellt, dass die Information am 14.06.2024 um 18:27 Uhr über die Verlegung der Abfahrtszeit auf 19:08 Uhr nicht mehr rechtzeitig war und daher die rechtzeitig bekannt gegebene Abfahrtszeit um 18:38 Uhr für sämtliche Ansprüche heranzuziehen ist.

Vorzeitige Abfahrt als Zugausfall

Im Schreiben vom 08.01.2025 führt die Beschwerdegegnerin auf Seite 2 aus, dass Bauarbeiten im deutschen Streckenabschnitt der Grund für die geänderte Abfahrtszeit sind. Der Grund für die Annullierung ist für deren Vorliegen jedenfalls unerheblich.⁴⁹

In systematischer Sicht ist laut Kommentarliteratur auch der Begriff des Zugausfalls Teil einer Fallgruppe von Nicht- oder Schlechtleistungen, auf welche häufig insgesamt verwiesen wird. Zudem wird der Begriff teils eigenständig neben dem Verspätungsbegriff verwendet, teils als Unterfall des Verspätungsbegriffs gesehen. So definiert Art. 19 Abs. 1 S. 1 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 17 Abs. 1 S. 1 der Verordnung (EG) 1371/2007) die allgemeinen Voraussetzungen einer Fahrpreiseschädigung bei „Verspätung“, führt sodann allerdings in Art. 19 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 17 Abs. 1 S. 3 der Verordnung (EG) 1371/2007) für den Fall von „Verspätungen oder Zugausfälle[n]“ die besonderen Bedingungen aus, unter denen Inhaber von Zeitfahrkarten diese Entschädigung beanspruchen können. Dies spricht dafür, den Verspätungsbegriff des Art. 3 Z 17 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 3 Z 12 der Verordnung (EG) 1371/2007) weit auszulegen. Aus genetischer Sicht ist hierin ein legislatives Versehen zu erblicken, welches zu korrigieren ist. Aus teleologischen Gründen ist auch der Zugausfall als Verspätung iSd Art. 3 Z 17 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 3 Z

⁴⁹ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 2 Rn. 98.

12 der Verordnung (EG) 1371/2007) zu werten, soweit sich dadurch eine prognostizierte oder tatsächliche Ankunftsverspätung oder ein Anschlussversäumnis ergibt.⁵⁰

Auch der Fall der vorzeitigen Abfahrt ist als Verspätung iSd Art. 3 Z 17 der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Art. 3 Z 12 der Verordnung (EG) 1371/2007) zu sehen, soweit sich dadurch eine prognostizierte oder tatsächliche Ankunftsverspätung oder ein Anschlussversäumnis ergibt. Sie ist, da zur vereinbarten Leistungszeit kein Beförderungsangebot erfolgt, als Unterfall der Nichtbeförderung zu sehen.⁵¹

Der Zugausfall ist laut Kommentarliteratur jedenfalls vom Verspätungsbegriff der Verordnung (EU) 2021/782 (bzw. Verordnung (EG) 1371/2007) umfasst, soweit sich dadurch eine prognostizierte oder tatsächliche Ankunftsverspätung oder ein Anschlussversäumnis ergibt.⁵²

In weiterer Folge ist daher nur noch zu beurteilen, wie eine vorzeitige Abfahrt ohne eine prognostizierte oder tatsächliche Ankunftsverspätung ab 60 Minuten rechtlich einzustufen ist.

Wie bereits ausgeführt sind die Ziele der Verordnung (EU) 2021/872:

- die bisherige Verordnung (EG) 1371/2007 in einigen Punkten zu ändern, damit die Fahrgäste besser geschützt werden und um die Zunahme des Schienenverkehrs zu fördern,
- 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,
- die Rechte der Fahrgäste als schwächere Partei des Beförderungsvertrags zu schützen,
- ein hohes Schutzniveau für die Fahrgäste zu erreichen, da noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nötig sind,
- 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 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.

Im Busverkehr fehlt ein entsprechendes EuGH-Urteil zur Vorverlegung der Abfahrt, aber es gibt eine unverbindliche Auslegung durch die Europäische Kommission.

Im Flugverkehr hat aber der EuGH bereits entschieden, dass ein Flug als „annulliert“ zu betrachten ist, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen ihn um mehr als eine Stunde vorverlegt. Der EuGH hat im Flugverkehr in den verbundenen Rechtssachen C 402/07, C 432/07 zuerst entschieden, dass die Fluggäste einen Ausgleichsanspruch erlangen, wenn sie gegenüber der ursprünglich von dem Luftfahrtunternehmen angesetzten Dauer einen Zeitverlust von drei

⁵⁰ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 110.2.

⁵¹ BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 112.

⁵² BeckOGK/Sliwiok-Born Bahngastrechte-VO Art. 3 Rn. 110.

Stunden oder mehr erleiden.⁵³ In weiterer Folge hat der EuGH in den verbundenen Rechtssachen C-146/20, C-188/20, C-196/20 und C-270/20 entschieden, dass sich eine Vorverlegung von einer Verspätung 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 lit. c Ziff. iii der Verordnung 261/2004 Verspätungen von weniger als zwei Stunden für akzeptabel erachtet, während Vorverlegungen eine Stunde nicht überschreiten dürfen.⁵⁴ 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.

Grundsätzlich hat der Fluggast bei einer Annullierung auch den Ausgleichsanspruch des Art. 7 der Verordnung (EG) 261/2004.⁵⁵ Über eine zeitlich gestaffelte Lösung gesteht der europäische Normgeber den ausführenden Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit zu, sich der Ausgleichszahlungspflicht nach Art. 7 zu entziehen. Maßgebliche Voraussetzung dafür ist die rechtzeitige Unterrichtung des Fluggastes über den Ausfall des Fluges, bei kurzfristigerer Information tritt eine anderweitige Beförderungsofferte hinzu. Die lit. c i-iii sind als Ausnahme zur allgemeinen Regel des Art. 5 Abs. 1 lit. c, wonach im Grundsatz ein Ausgleichsanspruch besteht, eng auszulegen.⁵⁶ Ob die Annullierung selbst kurzfristig erfolgt ist oder bereits länger feststeht, ist demgegenüber unerheblich.⁵⁷

In den Fahrgastrechten im Bahnverkehr gibt keine zu Art. 5 Abs. 1 lit. c der Verordnung (EG) 261/2004 vergleichbare Regelung. In Art. 19 Abs. 9 der Verordnung (EU) 2021/782 finden sich jedoch ebenfalls Gründe, bei welchen der Fahrgast keinen Anspruch auf Entschädigung hat, wenn der Fahrgast bereits vor dem Fahrkartenkauf über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

Den Einwänden der Beschwerdeführerin zuletzt im Schreiben vom 08.01.2025, S. 5 bis 8 insbesondere betreffend Ausführungen zum äußersten möglichen Wortsinn als Grenze für die Auslegung bzw. der vorzeitigen Abfahrt eines Zuges als Zugausfall sind die EuGH-Urteile im Flugverkehr, u.a. in den verbundenen Rechtssachen C-146/20, C-188/20, C-196/20 und C-270/20 oder in der Rechtssache C-263/20, entgegenzuhalten.

Es ist durchaus plausibel, die Auslegung des EuGH im Flugverkehr sinngemäß auch für den Bahnverkehr - ohne einer mit Art. 5 Abs. 1 lit. c der Verordnung (EG) 261/2004 vergleichbaren Regelung - heranzuziehen, da auch im Bahnverkehr der Fahrgast tätig werden muss, damit er den Zug trotz der Vorverlegung erreichen kann. Dies unabhängig davon, ob die Abfahrt durch das Eisenbahnunternehmen vorverlegt wird oder der Fahrgast im Rahmen des Art. 18 der Verordnung (EU) 2021/782 selbst die alternative Fahrt organisieren muss und sich ggf. mangels vergleichbarer Bedingungen ein Verkehrsmittel mit früherer Abfahrt als Alternative wählt.

⁵³ EuGH 19.11.2009, C 402/07, C 432/07, Rn. 57.

⁵⁴ EuGH 21.12.2021, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20, Rn. 83.

⁵⁵ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 5 Rn. 14.

⁵⁶ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 5 Rn. 15.

⁵⁷ BeckOGK/Steinrötter/Bohlsen Fluggastrechte-VO Art. 5 Rn. 15.1.

Im Flugverkehr erhält der Fluggast nach aktueller EuGH-Rechtsprechung erst ab 3 Stunden Verspätung eine Ausgleichsleistung gem. Art. 7 der Verordnung (EG) 261/2004, welche in ihrer Funktion der Entschädigung gemäß Art. 19 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/872 entspricht. Im Vergleich dazu erhält der Fahrgast im Bahnverkehr bereits ab 1 Stunde (60 Minuten) eine Entschädigung für Verspätungen.

Im Flugverkehr erachtet der EuGH eine Vorverlegung des Abflugs ab einer Stunde bereits für ausreichend, dass der Flug als annulliert gilt und der Fluggast Anspruch auf die Ausgleichsleistung hat. Auch unter Berücksichtigung, dass es im Bahnverkehr keine dem Art. 5 Abs. 1 lit. c der Verordnung 261/2004 vergleichbare Regelung gibt, erscheint es daher zweckmäßig und angemessen, dass auch in den Fahrgastrechten im Bahnverkehr die Vorverlegung einer Abfahrt zumindest ab einer Stunde als Zugverspätung (Annullierung) zu werten. Im Gegensatz zum Flugverkehr hat eine Vorverlegung einer Abfahrt im Bahnverkehr deutlich größere praktische Auswirkungen. Im Flugverkehr müssen sich Passagiere aufgrund der Sicherheitskontrollen, Gepäckabgabezeiten und dem Schließen des Abfluggates deutlich rechtzeitig am Abflugort einfinden. Diese Verpflichtungen bestehen im Bahnverkehr normalerweise nicht, in vielen Fällen kommen Züge erst kurz vor der Abfahrt am Bahnsteig an. Im Bahnverkehr ist es im Gegensatz zum Flugverkehr üblich, dass sich die Fahrgäste nur einige Minuten vor Abfahrt am Bahnsteig einfinden. Systembedingt hat daher eine Vorverlegung der Abfahrt im Bahnverkehr eine größere negative Auswirkung auf den Fahrgast.

Die Position der Beschwerdegegnerin zur verfahrensrelevanten Thematik ist aus diversen Schlichtungsverfahren bei der apf und aus dem aufsichtsbehördlichen Verfahren mit der GZ: SCK-23-0018 bei der Schienen-Control Kommission hinlänglich bekannt.

Nach Abwägung aller vorliegenden Argumente wird festgestellt, dass bei der Auslegung nach Zusammenhang und Ziel der Verordnung (EU) 2021/872, in Analogie zu den anderen Verkehrsträgern und insbesondere bei Berücksichtigung der EuGH-Urteile⁵⁸ im Flugverkehr, eine ab 60 Minuten vorverlegte Abfahrt vor der planmäßigen Abfahrtszeit gemäß Beförderungsvertrag oder der rechtzeitig dem Fahrgast bekannt gegebenen Abfahrtszeit einem Zugausfall gleich zu setzen ist und der Fahrgast einen Anspruch auf eine Entschädigung gemäß Art. 19 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2021/872 besitzt, sofern keine Fahrpreiserstattung nach Art. 18 der Verordnung (EU) 2021/872 erfolgt ist.

Die in den Erwägungsgründen genannten Ziele und Zwecke der Verordnung (EU) 2021/872 können nur durch die vorgenommene Auslegung erreicht werden. Die korrekte Auslegung der Verordnung (EU) 2021/872 kann daher trotz im Detail unterschiedlicher Regelungen in den einzelnen Verkehrsträgern nicht sein, dass im Gegensatz zu den Passagierrechten im Flug- oder Busverkehr eine Abfahrt vor der planmäßigen Zeit nicht als Annullierung bzw. 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. Dies wird im Eisenbahnverkehr noch zusätzlich durch das übergeordnete Ziel, ein hohes Qualitäts- und Verbraucherschutzniveau zu erreichen, um so die Schienenpersonenverkehrsdienste in der

⁵⁸ u.a. EuGH 21.12.2021, C-263/20; EuGH 21.12.2021, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20.

Gemeinschaft - auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern - attraktiver zu machen, verstärkt.

Naturgemäß ist auch eine enge Auslegung zulässig, sodass eine um mehr als eine Stunde vorverlegte Abfahrt vor der planmäßigen Abfahrtszeit gemäß Beförderungsvertrag oder der rechtzeitig dem Fahrgast bekannt gegebenen Abfahrtszeit nicht wie im Flugverkehr als Zugausfall gilt. Im Bahnverkehr fehlen vergleichbare Urteile, welche der EuGH im Flugverkehr bereits gefällt hat. Für den Fall, dass Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben wird, regt die Schienen-Control Kommission die Vorlage dieser Auslegungsfragen an den EuGH an.

Zum Spruch:

Im Spruch verpflichtet die Schienen-Control Kommission die Beschwerdegegnerin, der Beschwerdeführerin einen Betrag von € 36,23 binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen. Dieser Betrag entspricht 25% des Gesamtpreises von € 144,9 für die Ö***-Fahrkarte für 1 Erwachsene für die Strecke Wien HBF (Österreich) – Hamburg HBF (Deutschland). Damit wird die Empfehlung der apf iSd § 78a Abs. 6 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 21.05.2025

Schienen-Control Kommission
Der Vorsitzende:

Dr. Robert Streller

Ergeht an:
M*** mit RSb
Ö*** mit RSb