



Tarifverband der
Bundeseigenen und
Nichtbundeseigenen
Eisenbahnen in Deutschland

TBNE · Stephensonstr. 1 · 60326 Frankfurt am Main

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat E 23 - Eisenbahnrecht
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Datum: 9. November 2018
Zeichen: TBNE-Gf BRö
Bearbeitung: Bernd Rössner
Telefon: 069 265-6624
E-Mail: bernd.roessner@tbne.de

2. Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich; Ihre Mail vom 29.10.2018

Sehr geehrte Frau Wallenfels, sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die am 29. Oktober übersandten Unterlagen möchte ich für die Geschäftsführung des TBNE wie folgt Stellung nehmen:

Die Konzentration der Zuständigkeiten für die Fahrgastrechte bei einer einzigen Durchsetzungsstelle, wenn diese im Rahmen ihrer Tätigkeit die genehmigten und veröffentlichten Tarife zu berücksichtigen hat, erscheint sinnvoll. Gleiches gilt für den erleichterten Zugang der Fahrgäste zu den Tarifen (Veröffentlichung im Internet), die Angleichung der Bekanntmachungsfrist an die Regelungen des PBefG sowie die Regelungen zur Veröffentlichung der Entgelte.

Optimierungsmöglichkeiten sehen wir noch bei folgenden Punkten:

- 1. Änderungen zu § 5 AEG (b) – neuer Absatz 4a) bzw.**
- 2. § 5 a Absatz 8 wird wie folgt geändert:**

Die neu erfolgte ergänzende Zuordnung der Eisenbahnaufsicht für die §§ 10 und 12 a AEG sowie die Eisenbahnverkehrsordnung auf den Bund bzw. das Eisenbahnbundesamt erscheint nicht zweckmäßig. In § 12 a bezieht sich lediglich Absatz 2 auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wobei es hier vor allem um eine wettbewerbsrechtliche Thematik geht.

In § 10 AEG (Beförderungspflicht) geht es insbesondere um die Einhaltung von Beförderungsbedingungen, die gem. § 12 Abs. 1 Satz 1 AEG Bestandteil der Tarife sind. Entsprechend der Begründung (Tabelle „Die behördlichen Zuständigkeiten sollen danach wie folgt gestaltet werden:“) sind für die Einhaltung von Tarifen (Aufsicht) im SPNV jedoch die Landesbehörden vorgesehen und nicht etwa der Bund.

Vorsitzender:
Jörg Strubberg

Sprecher der NE:
Bastian Goßner

Geschäftsführer:
Bernd Rössner

Anreise:
📍 3, 4, 5, 6
bis Frankfurt (M) Galluswarte
Fußweg bis DB-Zentrale

Die ebenfalls angesprochene Eisenbahnverkehrsordnung adressiert überwiegend Themenbereiche der Tarife (z. B. Fahrausweise, Fahrpreise, Fahrgelderstattung etc.) und wäre daher bei den zuständigen Tarifaufsichtsbehörden deutlich zweckmäßiger verortet als beim EBA.

3. § 12 wird wie folgt geändert: bb)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt in vielen Fällen nicht selbst eine Internetseite, häufig erfolgt dies z. B. durch verbundene Unternehmen. Empfehlenswert wäre deshalb, auch den Verweis auf eine entsprechende Internetseite im Tarif zu ermöglichen.

Praxisfremd ist der vorgesehene Hinweis auf die Internetseite in den Fahrzeugen aus gleich mehreren Gründen. Wenn sich der Fahrgast bereits im Fahrzeug befindet, hat er in den allermeisten Fällen schon einen Beförderungsvertrag abgeschlossen, der Hinweis auf die entsprechende Internetseite hat dann keinen tatsächlichen Mehrwert für ihn.

Fahrzeuge werden zwischen Eisenbahnen des SPNV teilweise getauscht oder vermietet (z. B. bei Fahrzeugknappheit oder wenn aufgrund von Baustellen bestimmte Fahrzeuge eingesetzt werden müssen). Darüber hinaus gehen Besteller im SPNV verstärkt dazu über, Fahrzeugpools aufzubauen und den EVU diese Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, d. h. die EVU sind in diesen Fällen keine Eigentümer der Fahrzeuge.

Der wichtigste Grund, warum eine solche Regelung unzweckmäßig ist, ist jedoch dieser: Entscheidend für den zugrunde liegenden Tarif ist die vom Fahrgast vorgesehene Relation. Fährt ein Fahrgast in einem *RegionalExpress*, der z. B. zwischen Kassel und Düsseldorf verkehrt, kann es sich bereits um die Tarife der Verkehrsverbünde NVV, HST, VRL, VRR, den Westfalen-Tarif, den Landestarif NRW oder auch den DB-Tarif handeln. Außerdem verkehren Züge im Regelfall nicht nur auf einer Linie, sondern in sog. Umläufen, d. h. auf unterschiedlichen Strecken – und natürlich ändern sich solche Umläufe auch.

Wollte man also sicherstellen, dass dieser vorgesehene Regelung stets Genüge getan wird, müsste man die Fahrzeuge innen mit den Internetadressen von ca. 70 Verbund- und Landestarifern und 40 – 50 Eisenbahnverkehrsunternehmen „tapezieren“ – das dürfte die Fahrgäste bestenfalls abschrecken, aber ganz sicherlich nicht sinnvoll informieren.

4. § 12 Abs. 7 AEG - gestrichener Abschnitt e)

Keinerlei Begründung gibt es leider zu der Streichung der vorgesehenen praxistauglichen Anpassung von § 12 Abs. 7 AEG. Damit wird die Chance vertan, die Diskrepanz zwischen § 12 Abs. 1 (alle EVU sollen kooperieren) und Abs. 7 (nur der Nahverkehr darf kooperieren) endlich zu beseitigen.

Es erscheint widersinnig, dass einerseits „Durchgangsfahrkarten“ vehement gefordert werden, die Unternehmen darüber streng genommen jedoch eigentlich nicht sprechen dürften.

Gleiches gilt für die Umsetzung der Richtlinie (EU) Nr. 2016/2370 bei der Abstimmung übergreifender Notfallpläne im Falle von Großstörungen – wie könnte das unternehmensübergreifend ohne eine intensivere Kooperation funktionieren?

Auch ein Projekt wie der geplante „Deutschland-Takt“ ist ohne erweiterte Möglichkeiten der Kooperation zwischen den Unternehmen kaum zukunftsfähig. Die Streichung konterkariert auch die Ziele des aktuellen BMVI-Projektes „Zukunftsbündnis Schiene“, in dem ja gerade die Möglichkeiten einer über den heutigen Umfang hinausgehenden Kooperation der EVU thematisiert werden sollen.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte schlagen wir vor, die nunmehr gestrichene Anpassung von § 12 Abs. 7 AEG nochmals zu überprüfen – es geht nicht um einen Zwang zur Kooperation (es gibt durchaus Fallkonstellationen, in denen eine Kooperation nicht sinnvoll wäre), sondern um die Möglichkeit, in den Systemen Schiene und Öffentlicher Personenverkehr rechtssicher kooperieren zu können, wenn dies zweckmäßig und/oder erforderlich ist.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernd Rössner', with a large, stylized initial 'B'.

Bernd Rössner