

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat E23 - Eisenbahnrecht  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

Datum: 19. Oktober 2018  
Zeichen: TBNE-Gf BRö  
Bearbeitung: Bernd Rössner  
Telefon: 069 265-6624  
E-Mail: bernd.roessner@tbne.de

**Betreff: 2. Runde Verbändeabstimmung; überarbeiteter Entwurf einer  
Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)**

Sehr geehrte Frau Wallenfels,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum überarbeiteten Entwurf Stellung  
beziehen zu können und haben positiv registriert, dass unsere Hinweise  
bereits teilweise berücksichtigt werden konnten.

Wir möchten uns in unserer heutigen Stellungnahme auf zwei Punkte kon-  
zentrieren, bei denen wir noch Anpassungspotential erkannt haben.

**I. 5. § 7 wird § 3 und wie folgt geändert: (...)**

„Sonderabmachungen“ stellen im Gegensatz zu allgemein gültigen Ta-  
rifen überwiegend maßgeschneiderte Angebote für konkrete Kunden-  
gruppen dar. Daher möchten wir ergänzend noch anregen, nicht nur  
abweichende Entgelte, sondern auch abweichende Bedingungen zu  
ermöglichen und Abs. 1 Satz 1 entsprechend zu ergänzen:

*„(1) Die Eisenbahn kann ohne Bindung an die Tarife Entgelte **und**  
**Bedingungen** vereinbaren (Sonderabmachungen) mit (...)“.*

**II. In 4. § 5 wird § 2 und wie folgt geändert**

c) Folgende Sätze werden angefügt:

*„Erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte sind solche, die im Tarif  
ausdrücklich so benannt sind und eine Ersparnis gegenüber dem  
gewöhnlichen Fahrpreis von mehr als 50 Prozent gewähren.  
Zeitfahrkarten gelten nicht als ermäßigte Beförderungsentgelte im  
Sinne von Satz 3.“*


1. „Zeitfahrkarten“:

„Zeitfahrkarten“ sind in Art. 3 Nr. 13 der Verordnung (EG) Nr.  
1371/2007 folgendermaßen definiert:

Vorsitzender:  
Jörg Strubberg

Sprecher der NE:  
Bastian Goßner

Geschäftsführer:  
Bernd Rössner

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

„13. „Zeitfahrkarte“ eine für eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten gültige Fahrkarte, die es dem berechtigten Inhaber erlaubt, auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Netz während eines festgelegten Zeitraums mit der Eisenbahn zu reisen;“

Damit fallen in den Bereich der „Zeitfahrkarten“ unterschiedliche Angebotsgruppen:

- Streckenzeitkarten (Woche / Monat / Jahr / Abo)
- Schülerzeitkarten (Woche / Monat / Jahr / Abo)
- Netz-Zeitkarten (z. B. BahnCard 100) & Teilnetz-Zeitkarten (aktuell keine Angebote)
- Pass-Angebote (z. B. InterRail-Ticket, German Rail Pass)
- andere Zeitfahrkarten (vor allem sog. „Pauschalpreis-Tickets“ wie Schönes Wochenende-Ticket, Quer-durchs-Land-Ticket, Länder-Tickets etc.).

In der Begründung des „Gesetzes zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ (vgl. BT-Drucksache 16/11607 vom 14. Januar 2009) wird klargestellt, dass mit erheblich ermäßigten Beförderungsentgelten insbesondere der Bereich der sog. „Pauschalpreisangebote“ im Eisenbahnverkehr gemeint ist; exemplarisch werden dabei das Schönes-Wochenende-Ticket und die Ländertickets auch explizit genannt:

*„Aus dem zweiten Satz des neu gefassten § 5 EVO ergibt sich, unter welchen Voraussetzungen das Eisenbahnverkehrsunternehmen ausnahmsweise zu Ungunsten der Reisenden in den Beförderungsbedingungen von § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO abweichen kann.*

*Nach dem vorgeschlagenen neuen § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO hat der Vertragspartner des Reisenden Verspätungsfolgen bereits dann zu tragen, wenn der Reisende mindestens 20 Minuten verspätet am Zielort ankommt. **Diese Rechtsfolge erscheint bei einem erheblich ermäßigten Beförderungsentgelt – wie bei dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ und Ländertickets – nicht sachlich gerechtfertigt.**“*

Durch die Verwendung des Begriffes „Zeitfahrkarten“ in der EVO würden jedoch auch die Pauschalpreisangebote nicht mehr als Angebote mit einem erheblich ermäßigten Beförderungsentgelt ausgenommen werden können. obwohl dies gem. der Gesetzesbegründung ja explizit ermöglicht werden sollte.

Wir möchten deshalb anregen, den Begriff „Zeitfahrkarte“ an dieser Stelle in der EVO durch eine alternative Formulierung zu ersetzen und werden hierfür weiter unten einen Vorschlag vorstellen.

## 2. „Ersparnis gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis“:

Wir hatten in unserer ersten Stellungnahme auf die Problematik einer entfernungsabhängigen Ermäßigungsdefinition für relationslose Angebote (z. B. Schönes Wochenende-Ticket, Ländertickets etc) hingewiesen. Wir gehen allerdings davon aus, dass diese Passage für relationslose Angebote dahingehend zu interpretieren ist, dass für eine Vergleichsberechnung maximal nutzbare Entfernungen im Geltungsbereich in Kombination mit den möglichen Fahrtenanzahlen im Gültigkeitszeitraum zugrunde gelegt werden können. Außerdem ergibt sich der Wille des Gesetzgebers, welche Fahrkartenarten ausgenommen werden können sollen, aus der oben zitierten Begründung.

### 3. „mehr als 50%“:

Neben den bereits angesprochenen Pauschalpreisangeboten im Nahverkehr, die Zeitfahrkarten darstellen, existieren im Nahverkehr außerdem eine Vielzahl von relations- oder entfernungsabhängigen Pauschalpreisangeboten, die bislang ebenfalls unter den Begriff „erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte“ fallen.

Die neue Definition von mehr als 50% Ermäßigung würde allerdings dazu führen, dass ein Teil dieser Angebote zukünftig nicht mehr als erheblich ermäßigte Angebote gelten würden. Es handelt sich dabei vor allem um Kurzstreckenangebote im Wettbewerb zum motorisierten Individualverkehr (sog. „Hopper-Tickets“ bis 50 km für Hin- und Rückfahrt, betroffen sind hier insbesondere Angebote in verschiedenen Regionen des Freistaates Bayern) sowie um stark ermäßigte Angebote für die einfache Fahrt in strukturschwachen bzw. nachfrageschwachen Regionen (überwiegend Angebote in den „neuen Bundesländern“, vor allem die Angebote „Regio 120“ bzw. „Regio 120 Plus“).

Diese Angebote sind relativ eng an den Kosten kalkuliert, deshalb würden zusätzliche Kostenrisiken wie der Entfall des Status als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt möglicherweise dazu führen, dass diese nicht mehr fortgeführt werden können.

Konkret betroffen sind hiervon insbesondere folgende Angebote:

- Hopper-Ticket Bayern
- Franken-Hopper-Ticket
- Hopper-Ticket Allgäu 50
- Hopper-Ticket 50 München-Nürnberg
- Hopper-Ticket Werdenfels
- Regio 120 Ticket (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Anschl. in angrenzende BL)
- Regio 120 Plus Ticket (Geltungsbereich analog Regio 120)
- STADT-LAND-MEER-TICKET (Berlin – Mecklenburg-Vorpommern / Ostsee)
- S5 Paderborn Spezial

Da diese Definition neu eingeführt werden soll, haben wir nach vergleichbaren gesetzlichen Regelungen gesucht, in denen der Begriff „erheblich“ oder aber ein vergleichbarer Sachverhalt prozentual definiert sind. Fündig geworden sind wir im Kartellrecht: Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) definiert in § 18 Absatz 4 eine „Marktbeherrschung“: *„Es wird vermutet, dass ein Unternehmen marktbeherrschend ist, wenn es einen Marktanteil von mindestens 40 Prozent hat.“*

Ein „marktbeherrschendes Unternehmen“ hat ohne Zweifel einen „erheblichen“ Einfluss auf den betroffenen Markt (sonst wäre es ja nicht „beherrschend“), insoweit könnte man u. E. die hier bereits eingeführte prozentuale Definition auch für die Definition der erheblichen Ermäßigung nutzen. Damit würden auch die im Bestand gefährdeten oben dargestellten Tickets weiterhin der Definition eines „erheblich ermäßigten Beförderungsentgeltes“ unterfallen und könnten ohne Probleme fortgeführt werden.

### 4. „im Tarif ausdrücklich so benannt“:

Etwa 20% der Fahrten in Schienenpersonennahverkehr unterliegen den Tarifen der Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst, die anderen hingegen den Preisen und Beförderungsbedingungen von ca. 70 Verkehrsverbänden und Landestarifen.

Auf die Gestaltung der Beförderungsbedingungen in Verkehrsverbänden und Landestariften haben die Eisenbahnen selbst jedoch keine oder nur geringe Einflussmöglichkeiten, d. h. sie können dem Problem der Notwendigkeit einer expliziten Erwähnung in den Tarifen selbst nicht abhelfen, müssen jedoch die Konsequenzen tragen – beinahe so, wie bei den Passagierrechten im Falle von „höherer Gewalt“.

Ein weiteres logisches Problem ergibt sich, wenn im Rahmen von Sonderabmachungen erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte existieren. Diese können nicht in den Beförderungsbedingungen benannt werden, weil für Sonderabmachungen ja keine (veröffentlichten) Beförderungsbedingungen existieren.

Deshalb halten wir es für zweckmäßig, auf die Verpflichtung einer expliziten Benennung in den Beförderungsbedingungen zu verzichten – insbesondere dann, wenn ja zukünftig bereits eine feste Definition in der Rechtsgrundlage EVO eingeführt wird.

Falls dies nicht möglich sein sollte, regen wir zumindest eine dahingehende Ergänzung an, dass dies auch auf dem Fahrausweis erfolgen kann. Dies löst zwar nicht das oben geschilderte Dilemma der Eisenbahnen, versetzt sie aber wenigstens in die Lage, in ihrem eigenen Verantwortungsbereich alle ihnen möglichen Anstrengungen zu unternehmen, diese Sachverhalte selbst zu beeinflussen.

#### 5. Vorschlag und Herleitung einer angepassten Formulierung:

„Erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte sind solche, die im Tarif **oder auf dem Beförderungsausweis** ausdrücklich so benannt sind und eine Ersparnis gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis von ~~mehr als 50~~ **mindestens 40** Prozent gewähren.  
Zeitfahrkarten **Strecken- und Schülerzeitkarten sowie eine tarifliche Kinderermäßigung selbst** gelten nicht als ermäßigte Beförderungsentgelte im Sinne von Satz 3.“

- „oder auf dem Beförderungsausweis“:

→ siehe 4.; dies ermöglicht es den EVU, zumindest die ihnen selbst möglichen Anstrengungen zu unternehmen, soweit sie eine explizite Benennung in den Beförderungsbedingungen nicht oder kaum beeinflussen können.

- „mindestens 40%“:

→ siehe 3., Analogie zur „Marktbeherrschung“ in § 18 Abs. 4 GWB

- „Strecken- und Schülerzeitkarten sowie eine tarifliche Kinderermäßigung selbst“:

→ Strecken- und Schülerzeitkarten sind in den Beförderungsbedingungen der DB (TfV 600 B. Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung von Zeitkarten (Zeitkarten) - B.1 Zeitkarten: „Zeitkarten sind die Strecken- und die Schülerzeitkarten.“ definiert, diese seit vielen Jahren gültige Definition könnte hier Anwendung finden. Eine Orientierung an der Anzahl zusammenhängender Gültigkeitstage könnte problematisch sein: Das Schöne-Wochenende-Ticket war in seiner Anfangszeit zwei Tage gültig. In Zeiten flexibler Arbeitszeitmodelle sind auch Wochenkarten für Teilzeitpendler, z. B. für drei Tage („Di-Mi-Do“), ein denkbares Angebot.

Andere Formen der Zeitfahrkarten können hier außer Acht gelassen werden weil sie üblicherweise für Nah- und Fernverkehr gelten und sich § 17 Abs. 1 Nr. EVO (alt) nur auf reine Nahverkehrsfahrkarten bezieht:

Die BahnCard 100 ist eine Netz-Zeitkarte für Fern- und Nahverkehr, Paßangebote wie Interrail / German Rail Pass gelten ebenfalls für Nah- und Fernverkehr.

Ermäßigungskarten zum Zwecke der Kundenbindung (BahnCard 25 / 50) können ebenfalls außer Acht gelassen werden, weil es dem Sinn eines Kundenbindungsinstrumentes abträglich wäre, genau diesen Kundenkreis dann anschließend „schlechter“ zu behandeln als „Gelegenheitskunden“.

Die Nennung der „Kinderermäßigung“ erscheint sinnvoll, damit nicht als „Kollateralschaden“ einer Definition von „mindestens 40%“ eine höhere Kinderermäßigung zu einer Einstufung als „erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt“ führt. Hier geht es allerdings um die prozentuale Höhe der Kinderermäßigung als solches – hat ein Angebot mit „erheblich ermäßigtem Beförderungsentgelt“ eine Variante mit Kinderermäßigung, soll dies natürlich nicht dazu führen, dass die Einstufung als erheblich ermäßigtes Entgelt für Kinder plötzlich wieder entfällt.

Wir hoffen, dass wir mit dieser sehr ausführlichen Darstellung ein gut nachvollziehbares Bild der Komplexität des Begriffes der „Zeitfahrkarte“ zeichnen konnten und unser Vorschlag zur Anpassung für Sie möglich und akzeptabel ist.

Der Wunsch nach einem Erörterungstermin bestünde unsererseits lediglich, wenn Sie unseren Vorschlägen oben nicht folgen können.

Für Rückfragen und weitergehende Erörterungen stehen wir unabhängig davon aber sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Bernd Rössner