

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

per Mail: ref-E23@bmvi.bund.de

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Aufgabenträger des SPNV e.V.

Wilmersdorfer Str. 50/51
10627 Berlin
Tel. 030 81 61 60 99-0
Fax 030 81 61 60 99-9
info@bag-spnv.de
www.bag-spnv.de

Annett Metzke
Tel. 030 81 61 60 99 2
metzke@bag-spnv.de

Berlin, 12.07.2018

Verbändeanhörung - Entwurf einer Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zu o.g. Gesetzesvorhaben eine Stellungnahme abgeben zu können.

Bei grundsätzlicher Begrüßung einer Reform der EVO und Übereinstimmung mit der Zielstellung, sich überschneidende Regelungen möglichst zu vermeiden, sehen wir die Gefahr, dass sich an anderer Stelle inkonsistente Regelungen ergeben, was der Intention des Gesetzesvorhabens entgegensteht und daher unbedingt vermieden werden sollte.

Aus Sicht der BAG-SPNV sind einige der geplanten Änderungen durchaus kritisch zu sehen. So wird unserer Auffassung nach nicht ausreichend bedacht, dass der größte Teil der Beförderung mit Eisenbahnen im SPNV erfolgt. Davon findet wiederum der größte Teil in Verkehrsverbänden statt, in denen Beförderungsbedingungen gelten, die auch die Beförderung im Bereich des PBefG (Bus- und Straßenbahn) abdecken müssen. Gelten nun für den SPNV andere Regeln als für den straßengebundenen Verkehr nach dem PBefG, stehen die Verbände vor der Herausforderung, diese Unterscheidung dem Fahrgast vermitteln zu müssen.

Ein verdeutlichendes Beispiel dafür sind die vorgesehenen Änderungen beim erhöhten Beförderungsentgelt, heute § 12 EVO, zukünftig § 3 in Verbindung mit der VO 1371/2007.

Die heutige Regelung in § 12 Abs. 3 EVO, wonach der Fahrgast eine Woche Zeit hat, einen ggf. vorhandenen Fahrschein nachzureichen, entspricht der Regelung in § 9 Abs. 3 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Die Regelungen für straßengebundenen und den schienengebundenen Verkehr sind also identisch. Wird die EVO wie vorgeschlagen angepasst, würde die tarifeinheitliche Regelung gefährdet. Im Verbundgebiet ermöglicht z.B. die Zeitkarte die beliebige Nutzung aller verfügbaren

Verkehrsmittel innerhalb des Tarifgebietes. Aufgrund dieses Umstandes sehen die gemeinsamen Beförderungsbedingungen bei bestimmten Fahrkarten die Möglichkeit vor, diese innerhalb einer Frist von 7 Tagen vorzuzeigen und dadurch das erhöhte Beförderungsentgelt zu senken. Die jetzt vorgesehene verlängerte Frist von 4 Wochen für den Bereich SPNV, die von der allgemein gültigen Regelung abweicht, lässt sich praktisch kaum umsetzen, da es das Wesen des Verbundfahrscheins ist, dass er verkehrsmittelübergreifend gilt.

Aus Sicht von Verkehrsverbänden ist diese vorgeschlagene Regelung daher nicht praktikabel und sollte unterbleiben. Wenn die Systematik auf eine bloße Ergänzung der Regelungen in Anhang I Artikel 9 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 umgestellt werden soll, dann sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass durch diese Harmonisierung nicht eine neue Kollisionslage mit den Regelungen für den Bereich des PBefG entsteht. Denkbar wäre z. B., die Änderung dahingehend zu ergänzen, dass es für den Bereich des SPNV / Nahverkehrs bei der Regelung von einer Woche für die Vorlage des Fahrscheins bleibt.

Generell kritisch zu sehen sind auch komplette Streichungen von Normen, wie etwa die des § 10 (Betreten der Bahnsteige) oder auch die des § 12 (Erhöhter Fahrpreis). So spielt die Möglichkeit, Bahnsteige zu einem fahrkartenpflichtigen Bereich zu erklären, in vielen Verbänden ohne Zutrittsschranken zum System durchaus immer noch eine große Rolle. Denn ohne eine Fahrkartenpflicht können sie an den Ab- und Zugängen zu Stationen keine Kontrollen durchführen. Es ist zwar weiterhin möglich, diese Regelungen in den Beförderungsbedingungen zu verankern. Allerdings sind Regelungen in den Beförderungsbedingungen, die nicht durch die EVO vorgegeben / gedeckt sind, der vollen gerichtlichen Inhaltskontrolle nach dem AGB-Recht unterworfen, was bisher so nicht der Fall ist.

Wir sehen daher die Gefahr der Entstehung eines Flickenteppichs, der sich aus unterschiedlicher Rechtsprechung ergeben kann. Das ist abzulehnen, die bisherigen Regelungen sollten erhalten bleiben.

Dies gilt auch für die Regelungen des § 12 EVO. In Anhang I Artikel 9 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird lediglich geregelt, dass die Beförderungsbedingungen einen Zuschlag / ein EBE vorsehen „können“. In der EVO wird heute in § 12 klar vorgegeben, dass ein EBE gezahlt werden „muss“ und dass es mindestens 60 € beträgt. Die bisherige Regelung in § 12 ist eine vom Gericht nicht überprüfbare gesetzgeberische Vorgabe. Die vorgesehene Neuregelung stellt dem Wortlaut nach hingegen nur noch eine Möglichkeit dar, die ausgeübt werden kann. Eine solche Rechtsvorschrift mit Ermessensspielräumen eröffnet wiederum die gerichtliche Überprüfbarkeit. Die Regelung sollte daher nicht nur an die VO 1371/2007 „andocken“, sondern als selbständige nationale Regelung erhalten bleiben. Ansonsten droht eine Zersplitterung der Rechtslage je nach „lokaler“ Rechtsprechung zu Fragen des EBE.

Zusammengefasst sollte nach Auffassung der BAG-SPNV bei der Reform der EVO auf folgendes verstärkt geachtet werden:

- Einen Gleichklang der Regelungen mit den entsprechenden Regelungen aus dem Bereich des PBefG (Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen)
- Den Erhalt der Funktion, dass die EVO durch die gesetzliche Vorgabe bestimmter Regelungsinhalte dieser einer individuellen Inhaltskontrolle durch die Gerichte entzieht und so für eine bundesweit einheitliche Regelung bestimmter Sachverhalte sorgt.

Wird dies nicht ausreichend berücksichtigt ist zu erwarten, dass der Aufwand, der in den Verbänden für die Vermittlung der verschiedenen Regelungen für verschiedene Verkehrsmittel betrieben werden muss, weiter ansteigen wird. Das kann in Zeiten eines angestrebten Mobilitätsverbundes, der aus Sicht des Fahrgastes die Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln gerade einebnen soll, nicht im Interesse des Gesetzgebers sein.

Wir würden uns daher freuen, wenn unsere Anmerkungen bei dem Gesetzesvorhaben Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen



Frank Zerban
Hauptgeschäftsführer