

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

Datum: 10. Juli 2018
Zeichen: TBNE-Gf BRö
Bearbeitung: Bernd Rössner
Telefon: 069 265-6624
E-Mail: bernd.roessner@tbne.de

Betreff: Verbändeanhörung - Entwurf einer Verordnung zur Bereini- gung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Sehr geehrte Frau Wallenfels,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zu den geplanten Veränderungen in der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) Stellung nehmen zu können, die wir gerne wahrnehmen.

Vorab möchten wir einige ergänzende Hinweise geben, anschließend werden wir zu einzelnen geplanten Änderungen Stellung beziehen:


- I. Es ist zu begrüßen, dass eine „Synchronisation“ zwischen den Maßgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und den Regelungsinhalten der EVO erfolgt. Aufgrund der geplanten Reduzierung des Regelungsumfangs der EVO stellt sich aus unserer Sicht die Frage, ob es nicht zweckmäßig sein könnte, die „verbleibenden“ Regelungen direkt in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) zu integrieren. Überlegenswert wäre außerdem, die Änderungen zusammen mit der geplanten Novelle der Fahrgastrechteverordnung durchzuführen, um später erneute Anpassungen zu vermeiden.
- II. In der Begründung der Änderungen wird unter „V. Regelungsfolgen“ ausgeführt, dass für die Wirtschaft (2.2) sowie die Verwaltungen der Länder (2.3 Nr. 2) kein Erfüllungsaufwand entstünde. Diese Annahme ist nicht korrekt – tatsächlich entstehen allein durch die Veränderung der Nummerierung der Paragraphen (ohne jedwede materielle Änderungen der Regelungsinhalte selbst) bereits umfangreiche personelle Mehraufwände bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Ländern sowie erhebliche finanzielle Aufwände für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU); beispielsweise:

Soweit es aufgrund eigener Einflussmöglichkeiten für uns durchführbar war, ist bereits heute in den Beförderungsbedingungen der einzelnen Tarifangebote ein Hinweis bei erheblich ermäßigten Fahrkarten i.S.v. § 5 EVO enthalten:

Vorsitzender:
Jörg Strubberg

Sprecher der NE:
Bastian Goßner

Geschäftsführer:
Bernd Rössner

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

„Es handelt sich bei dem Angebot um eine Fahrkarte mit erheblich ermäßigtem Beförderungsentgelt im Sinne von § 5 der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO). Ein Ersatz der erforderlichen Aufwendungen für die Nutzung eines anderen Zuges aufgrund § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO i. V. m. § 17 Abs. 2 EVO erfolgt daher nicht“.

Bereits für die Anpassung der Bezugsparagrafen sind kostenpflichtige Tarifanträge erforderlich. Allein bei der DB Regio betrifft dies beispielsweise fast 90 Tarifangebote, für die bis zu fünf Tarifgenehmigungsbehörden der Länder Tarifgenehmigungen erteilen müssen. Je nach Geltungsbereich sind hierzu durch diese Behörden Anhörungsverfahren bei den betroffenen Bundesländern durchzuführen (bei bundesweiten Angeboten muss das für die DB Regio AG und die DB RegioNetz Verkehrs-GmbH zuständige Regierungspräsidium Darmstadt dazu beispielsweise 17 andere Genehmigungsbehörden der Länder vor einer Entscheidung anhören).

Hinzu kommt, dass durch den Wegfall der sog. „Rahmengenewhmigung“ mit der AEG-Novelle 2007 auch die Situation eintritt, dass Genehmigungsbehörden, die einem identischen Tarifantrag bereits in einem Anhörungsverfahren zugestimmt haben, für EVU mit Sitz in ihrem eigenem Zuständigkeitsbereich dennoch selbst ein eigenes Anhörungs- und Genehmigungsverfahren durchführen müssen.

Eine Tarifgenehmigung kostet nach unseren Erfahrungen (abhängig von Art und Umfang der Genehmigung sowie der Gebührenordnung des jeweiligen Landes) bis zu 2.000 Euro. Projiziert man diese Kosten auf bis zu 90 Angebote bei bis zu fünf zuständigen Tarifgenehmigungsbehörden, erhält man eine ungefähre Vorstellung, was nur die Änderung der Paragraphennummern 5 und 17 an Aufwendungen allein für die DB Regio und deren zuständige Behörden auslöst. Dies berücksichtigt noch nicht, dass eine Vielzahl von Landestarifen, Verbundtarifen und natürlich auch die Tarife der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) hiervon in gleicher Weise betroffen wären bzw. betroffen sein können.

Insoweit plädieren wir dafür, auf eine Änderung von Paragraphennummern so weit wie irgend möglich zu verzichten und empfehlen, außerdem zur Aufwandsminimierung bei Eisenbahnen und Genehmigungsbehörden eine Wiederaufnahme der Möglichkeit einer Rahmengenewhmigung in das Allgemeine Eisenbahngesetz zu prüfen.

Bezüglich der Inkraftsetzung von Änderungen der EVO möchten wir Sie außerdem bitten zu beachten, dass allein aufgrund der gesetzlichen Fristen (Genehmigungsfristen der zuständigen Behörden von sechs Wochen und ggf. Veröffentlichungsfrist von einem Monat) inkl. organisatorischer Vorläufe (z. B. TVA-Veröffentlichung) allein bereits drei Monate Vorlauf vor einem Inkrafttreten erforderlich sind.

- III. Die beabsichtigten Änderungen der EVO lassen die Tendenz erkennen, Regelungen aus dem Rechtrahmen der EVO möglichst in die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu überführen. So nachvollziehbar dies auf den ersten Blick erscheint, sind vertragsrechtliche Regelungen vielfach nicht „wirkungsgleich“. Besonders deutlich wird dies an der Frage, in welchem Umfang Vertragsregelungen überhaupt wirksam werden können, wenn überhaupt kein Vertragsverhältnis vorliegt bzw. dessen Vorliegen bestritten wird.

Sehr anschaulich wird diese Thematik in „Fahrgastrechte und –pflichten der ÖPNV-Linienverkehre nach dem PBefG“ (Autor: Thomas Hilpert) unter „4. Gesetzliche Schuldverhältnisse“ (S. 85 ff.) erörtert. Beispielsweise wäre ein Wegfall der Regelungen in § 12 EVO (erhöhter Fahrpreis) praktisch eine „Lizenz zum Schwarzfahren Minderjähriger“, da ein gesetzlicher Vertreter jederzeit einwenden könnte, natürlich keinesfalls eine Zustimmung zum „Schwarzfahren“ gegeben zu haben.

Wichtig ist ferner, dass durch die geplanten Streichungen erhebliche Rechtsunsicherheiten entstehen können, weil die Regelungen nach §§ 305 ff. BGB vollumfänglich wirken würden, wenngleich dies in der praktischen Ausgestaltung kaum möglich wäre: Wie sollte z. B. ein „deutlich sichtbarer Aushang [der Tarife als AGB] am Ort des Vertragsschlusses“ funktionieren, zumal nicht nur Eisenbahntarife (es gibt ja nicht nur eine einzige Eisenbahn in Deutschland), sondern vielfach auch Verbund- und / oder Landestarife (je nach gewünschter Relation) gelten können – eine derartige Ansinnen wäre abseits jeglicher Lebenswirklichkeit des öffentlichen Verkehrs.

Zu den geplanten Anpassungen nehmen wir im Folgenden Stellung:

Änderungen in § 5:

§ 5 wird in § 2 geändert:

Durch die geplante Änderung der Paragraphenfolge in der EVO entsteht ein erheblicher personeller und insbesondere auch finanzieller Erfüllungsaufwand (Tarifgenehmigungskosten) für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (vgl. die Ausführungen unter II. oben) .

neuer Satz 3:

„Erheblich ermäßigte Beförderungsentgelte sind solche, die im Tarif ausdrücklich so benannt sind und eine Ersparnis gegenüber dem Normalpreis von mindestens 50 Prozent gewähren.“

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 hierbei 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 Verpätungsfolgen 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.**“*

Für Tickets, deren Gültigkeit sich teilweise über das Territorium eines oder mehrere Bundesländer bzw. sogar die Bundesrepublik insgesamt erstrecken, geht der Vergleich mit dem Normalpreis für eine bestimmte Relation ins Leere, zumal die meisten dieser Angebote auch für eine unbegrenzte Anzahl an Fahrten innerhalb des Gültigkeitszeitraums und auch für unterschiedliche Fahrtverbindungen genutzt werden können.

Die Bezugnahme auf den Normalpreis führt hier also bestenfalls dazu, dass die Sachverhalte unklarer statt eindeutiger werden. Daher ist eine solche Festlegung nicht zweckmäßig. Nach unserer Auffassung ist der Sachverhalt durch die Beschreibung „erheblich ermäßigt“ bereits hinreichend definiert.

Sollte dennoch eine solche Definition erfolgen, müsste sie sich an dem Normalpreis für die längste mögliche Fahrtrelation im Gültigkeitsbereich und an der möglichen Anzahl von Fahrten im Gültigkeitszeitraum für eine Person orientieren. Nur dann wäre eine transparente Regelung ansatzweise darzustellen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wenden nicht nur eigene Tarife an, sondern überwiegend Landes- und Verbundtarife, auf deren inhaltliche Gestaltung mitunter kaum Einflussmöglichkeiten für die Eisenbahnen bestehen. Einer Regelung, nach der die Wirksamkeit einer Abweichung von § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO (alt) nur dann gegeben ist, wenn dies in den jeweiligen Beförderungsbedingungen zuvor normiert wurde, müssen wir energisch widersprechen:

Die Tarifgeber von Landes- und Verbundtarifen sind i.d.R. nicht von den Auswirkungen betroffen, wenn sie keine entsprechenden Anpassungen in ihren Tarifen vorsehen. Betroffen würden hier ausschließlich die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die selbst aber vielfach keine Möglichkeit haben, von sich aus entsprechende Anpassungen von Landes- und Verbundtarifen durchzusetzen.

Weiterhin regen wir zu § 5 (alt) bzw. § 2 (neu) noch folgende Ergänzungen an:

1. Es sollte klargestellt werden, dass auch Zeit(fahr)karten den Fahrscheinen mit erheblich ermäßigten Entgelten zuzuordnen sind.
2. Es sollte möglich sein, von der EVO abweichende Regelungen vorzusehen. Hintergrund dieses Vorschlages ist, dass die EVU des SPNV vielfach auch nach Landes- und Verbund-Tarifen verkehren, deren Regelungen sich an teilweise abweichende Rechtsvorschriften (PBefG, VO-ABB) anlehnen. Zu Vermeidung von Rechtsunsicherheiten sollten für diese Fälle auch von der EVO abweichende Regelungen zulässig sein.

Aufhebung von § 7 (Sonderabmachungen):

Die in der Begründung unter „V. Regelungsfolgen“ getroffenen Feststellungen, dass durch die Streichung von § 7 EVO keine Erfüllungsaufwände für Wirtschaft und Verwaltung entstünden, sind nach unserer Einschätzung nicht zutreffend. Dies gilt in gleicher Weise für die hierdurch induzierten Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau:

Die ausschließliche Fokussierung der Argumentation auf die entfallene Genehmigungspflicht für die Höhe der Beförderungsentgelte als Begründung für die Streichung von § 7 EVO greift zu kurz und berücksichtigt nicht, dass in Tarifen die Beförderungsbedingungen (inkl. Entgeltbedingungen) weiterhin genehmigungspflichtig sind. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass Tarifen und Sonderabmachungen im Regelfall zwei völlig unterschiedliche Marktsituationen zugrunde liegen:

Veröffentlichte Tarife richten sich abstrakt an eine Vielzahl „anonymer“ Kunden. Sonderabmachungen werden hingegen in einem wettbewerblichen Umfeld geschlossen, d. h. vielfach geht es um konkrete Kundengruppen, denen gegenüber ein Angebot im Wettbewerb zu anderen Anbietern (z. B. Bus-Charter-Gesellschaften) unterbreitet wird. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass auch neue Mobilitätsformen hier verstärkt in den Wettbewerb zu den Eisenbahnen eintreten werden, die aufgrund der „Experimentierklausel“ in § 2 Abs. 7 PBefG anders als die Eisenbahnen weitgehende Freiheitsgrade genießen.

Durch die geplante Streichung würde der Wettbewerb – zu Lasten der Eisenbahnen wie auch zu Lasten der Verbraucher – eingeschränkt:

Ein typischer Anwendungsfall der Möglichkeit von Sonderabmachungen sind z. B. Schulfahrten. Würde § 7 EVO entfallen, blieben Eisenbahnverkehrsunternehmen zwei Möglichkeiten:

1. Man kann zwar der Schule eine Indikation zu Preis und Beförderungsbedingungen unterbreiten, müsste diese jedoch unter den Vorbehalt einer vorherigen Tarifgenehmigung stellen, die bis zu drei Monaten dauern kann – aber welche Schule ist bereit, ein Vierteljahr zu warten, ob das Angebot denn letztlich auch wirklich gilt?
2. Man könnte für solche Fälle einen „Standard-Tarif“ genehmigen lassen und veröffentlichen. Jeder potentielle Wettbewerber kann dann im veröffentlichten Tarif nachschauen, welchen Preis der Eisenbahn er unterbieten muss – damit würde Wettbewerb –auch zu Lasten der Verbraucher– faktisch ausgeschlossen.

Sonderabmachungen gibt es übrigens z. B. auch für Bedienstete verschiedener Bundesländer, Freiwillig Wehrdienst Leistende und auch für Mandatsträger gem. Art. 8 § 4 ENeuOG.

Wir plädieren deshalb dafür, dass § 7 EVO erhalten bleibt und schlagen ergänzend vor, dass ohne Bindungen an Tarife nicht nur Entgelte, sondern auch Bedingungen vereinbart werden können, weil für konkrete Nutzergruppen auch die Möglichkeit „maßgeschneiderter“ Lösungsangebote eröffnet werden sollte.

Aufhebung von § 9 (Fahrausweise):

Eine Streichung sollte nur dann erfolgen, wenn rechtsverbindlich sichergestellt ist, dass die Regelungen der CIV auch tatsächlich ihre Wirkung entfalten.

Exemplarisch für diese Problematik ist die durch den EUGH festgestellte Unwirksamkeit von Art. 32 CIV, die dazu führt, dass die Eisenbahnen als einziges Verkehrsmittel auch für „höhere Gewalt“ gegenüber den Reisenden haften müssen, weil ein Verweis im Verordnungstext auf eine entsprechende Bezugsstelle in der Anlage zur Verordnung fehlt.

Die Argumentation für eine Streichung von § 9 Abs. 2 EVO, die Regelung habe keine Bedeutung für den Internet-, Mobilfunk- oder Automatenkauf, ist widersinnig. Gerade weil Fahrgäste selbst zu jedem beliebigen Zeitpunkt in der Lage sind, auf elektronischem Wege eine Fahrkarte zu erwerben muss zweifelsfrei definiert sein, bis zu welchem Zeitpunkt dies für eine Fahrt „legal“ möglich ist.

§ 9 Abs. 3 Buchst. c):

Der als Begründung für die Streichung angeführte Art. 9 Abs. 1 Satz 1 CIV entspricht der EVO in einem ganz wesentlichen Punkt nicht – die CIV sieht das Vorzeigen, nicht jedoch das Aushändigen vor, was jedoch eine wesentliche Voraussetzung ist, weil bestimmte Sicherheitskriterien gegen Fälschungen nur so erkannt werden können. Im Falle elektronische Tickets (Spiegelungen im Display) oder auch BahnCards ist die Aushändigung unabdingbar.

§ 9 Abs. 3 Buchst. d):

Fahrgastverbände weisen zu Recht darauf hin, dass ein Fahren ohne gültigen Fahrausweis nicht zu einer pauschalen Diskriminierung von Reisenden führen darf, die eine Fahrkarte nicht erwerben konnten oder sie z. B. vergessen haben. Gerade deshalb ist es erforderlich, solche Sachverhalte auch differenziert zu betrachten, wie dies in der aktuellen Regelung berücksichtigt wird.

Aufhebung von § 11 (Fahrpreise):

Die Streichung von § 11 Abs. 1 EVO ist zu begrüßen und seit langem überfällig, weil sie den Realitäten des heutigen Verkehrsmarktes nicht mehr entspricht (Was sind besetzte Bahnhöfe? Wer ist für die Bereithaltung von Tarifen verantwortlich? Was ist mit Tarifen, die durch dort verkehrende EVU nicht erstellt oder gar nicht angewendet werden?). Dieser Anachronismus generiert keinerlei echten Kundennutzen.

§ 12 (alt) bzw. neu eingefügter § 3:

*„In Ergänzung zu Anhang I Artikel 9 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gilt:
1. **Sehen die Beförderungsbedingungen einen Zuschlag vor, beträgt der erhöhte Fahrpreis das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises für die vom Reisenden zurückgelegte Strecke, ...**“*

§ 3 Nr. 1 (neu) ist missverständlich formuliert und bedarf dringend einer Überarbeitung:

Der aktuelle Text legt die Vermutung nahe, dass ein erhöhtes Beförderungsentgelt **nur noch** dann erhoben werden kann, wenn die Beförderungsbedingungen einen Zuschlag vorsehen –

im Umkehrschluss wäre das Reisen ohne gültigen Fahrausweis im Nahverkehr zukünftig uningeschränkt gestattet, weil dort im Regelfall keine Zuschläge in den Beförderungsbedingungen existieren – diese „verunglückte“ Formulierung sollte unbedingt geändert werden.

Die Problematik EVO-Regelung vs. vertragsrechtliche Regelungen im Rahmen von Beförderungsbedingungen haben wir bereits ausführlich oben unter III. beleuchtet. Deshalb sind für uns folgende Anforderungen unverzichtbar:

- Der erhöhte Fahrpreis muss weiterhin Regelungsgegenstand der EVO sein.
- Die Regelungen zum erhöhten Fahrpreis müssen generell anwendbar sein, nicht nur, wenn die Beförderungsbedingungen einen Zuschlag vorsehen.

§ 3 Nr. 2 (neu):

§ 3 Nr. 2 (neu) sieht zukünftig eine vierwöchige Frist für den Nachweis vor, dass der/die Reisende zum Zeitpunkt der Kontrolle Inhaber/in eines gültigen Fahrausweises war. Dies erscheint mit Rücksicht auf Urlaubszeiten zunächst einleuchtend. Wir möchten in diesem Zusammenhang allerdings darauf hinweisen, dass eine solche Regelung für Betroffene auch nachteilig wirken kann:

Die Verdoppelung der zulässigen Reaktionsfrist kann dazu führen, dass eine Nacherhebung zunächst nicht beachtet („Hat ja noch Zeit.“) und später vergessen wird. Auch wenn es auf den ersten Blick widersinnig erscheint, empfehlen wir hier zum Nutzen der Reisenden, bei der bisherigen Frist zu bleiben, die einen stärkere „Handlungsmotivation“ erzeugt.

Darüber hinaus ist es nach unserer Auffassung dringend geboten, eine inhaltliche Schärfung vorzusehen, dass der Nachweis nur für personengebundene Fahrausweise erbracht werden kann. Schienenpersonennahverkehr findet heute überwiegend unter Beförderungsbedingungen von Landestarifen und Verkehrsverbänden statt, deren Regelungen sich vor allem auf die „Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen“ (VO-ABB) gründen.

§ 9 Abs. 3 der VO-ABB legt dazu fest:

*Das erhöhte Beförderungsentgelt ermäßigt sich im Falle von Absatz 1 Nr. 2 auf 7 Euro, wenn der Fahrgast innerhalb einer Woche ab dem Feststellungstag bei der Verwaltung des Unternehmers nachweist, daß er **im Zeitpunkt der Feststellung Inhaber einer gültigen persönlichen Zeitkarte** war.*

Im Sinne einer möglichst einheitlichen Rechtsanwendung im ÖPNV sollte hier in der EVO eine analoge Regelung aufgenommen werden.

Aufhebung von § 13 (Unterbringung der Reisenden):

Diese Vorschrift muss erhalten bleiben. Ein wesentliches Merkmal des deutschen Schienenpersonenverkehrs ist, dass es sich um ein „offenes“ System handelt, d. h. Fahrgäste können im Normalfall auch dann mitgenommen werden, wenn ggf. kein Sitzplatz für sie vorhanden ist. Würde ein Minderungsanspruch entstehen, wenn kein Sitzplatz angeboten werden kann, müsste darüber nachgedacht werden, ob man zu einem geschlossenen System übergehen muss, d. h. eine Abweisung von Kunden, wenn keine freien Sitzplätze vorhanden sind (bzw. ein solcher Zustand im Laufe der Zugfahrt aufgrund bestehender Reservierungen absehbar ist), Zugangssperren am Bahnsteigt etc. – damit würde jedoch im Endeffekt nicht mehr, sondern weniger „Verkehr“ auf die Schiene gebracht werden.

§ 14 (wird § 4):

Die in Absatz 2 formulierte Anforderung einer Information über Dienstleistungen im Zug im Schienenpersonennahverkehr ist nicht erforderlich. Bietet das EVU tatsächlich besondere Dienstleistungen an, hat es bereits ein eigenes wirtschaftliches Interesse, diese auch zu kommunizieren. Sind hingegen keine zusätzlichen Dienstleistungen vorhanden, hätte die Bekanntgabe, dass diese nicht vorhanden sind, für Fahrgäste auch keinen Mehrwert.

§ 17 wird § 5:

Hier gilt das für die Änderung der Paragraphierung für § 5 (alt) = § 2 (neu) Gesagte:
Die Änderung ist für Verwaltung und Unternehmen nicht aufwandsneutral; vielmehr entstehen Personal- und Sachkostenaufwände, außerdem für jedes betroffene Tarifangebot Tarifgenehmigungskosten ausschließlich für die Änderung der Bezugsparagraphen in den einzelnen Beförderungsbedingungen.

§ 18 wird § 6 und wie folgt geändert:

Absatz 2 wird aufgehoben.

Die Vorschrift muss erhalten bleiben. Wenn Angebote bereits stark ermäßigt sind, muss auch die Möglichkeit bestehen, eine Erstattung auszuschließen (Kosten-Nutzen-Verhältnis).

§ 19 wird aufgehoben.

Wir plädieren für eine Beibehaltung der Vorschrift. Sie erleichtert es dem Zugpersonal zumindest argumentativ klarzustellen, auf welcher Rechtsgrundlage sie handeln.

Artikel 3 (Inkrafttreten am Tage nach der Verkündung):

Hinsichtlich des Inkrafttretens der Verordnung möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass zwischen Verkündung und Inkrafttreten ein Zeitraum von mindestens drei Monaten liegen sollte, weil dieser Mindestzeitraum bereits aufgrund der gesetzlichen genehmigungs- und Bekanntmachungsfristen erforderlich ist.

Für Rückfragen und weitergehende Erörterungen stehen wir selbstverständlich sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Bernd Rössner