

Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Friedrichstr. 95, 10117 Berlin

c/o Geschäftsstelle Bayern

Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

Referat E23-Eisenbahnrecht

Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

Mobil: +49 170 5853246  
E-Mail: [detlef.neuss@pro-bahn.de](mailto:detlef.neuss@pro-bahn.de)

Mittwoch, 8. August 2018

per Mail: [ref-E23@bmvi.bund.de](mailto:ref-E23@bmvi.bund.de)  
Kopie an: [susanne.wallenfels@bmvi.bund.de](mailto:susanne.wallenfels@bmvi.bund.de)

**Verspätete Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)**

Ihre Nachricht vom 14.06.2018 (die uns aber leider nicht erreicht hat)

Sehr geehrte Frau Wallenfels,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit einer verspäteten Stellungnahme zu dem Entwurf einer Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), da uns aus Gründen, die wir zur Zeit noch nicht nachvollziehen können, ihre elektronisch übersandte Nachricht leider nicht erreicht hat.

Wir sehen es als **positiv** an, diese **Verordnung zu entschlacken**, da sie ja Punkte enthält wie u.a. den § 35 über die Gepäckträger auf dem Bahnhof, der leider ja nicht mehr der Realität der Reisenden entspricht.

Dass die Bundesregierung sich bemüht, europäisches Recht in deutscher Gesetzgebung widerspruchsfrei umzusetzen, ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

Aus Sicht des Fahrgastverbands ist das aber kein ausreichender Ansatz.

Vielmehr sollte eine spezifisch deutsche Regelung gefunden werden, die sich natürlich innerhalb des europäischen Rechtsrahmens bewegen muss, aber in einzelnen Details einen eigenen Gestaltungswillen erkennen lässt.

Der Gestaltungswille, den der deutsche Gesetzgeber entfalten sollte, ergibt sich aktuell aus dem Koalitionsvertrag, der die Umgestaltung des deutschen Verkehrssystems in Richtung auf eine CO2-freie Zukunft vorsieht und dabei dem Schienenverkehr eine wesentliche Rolle zuweisen will.

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.  
Sitz Berlin  
Geschäftsstelle:  
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München  
Tel.: (030) 201817842  
E-Mail: [info@pro-bahn.de](mailto:info@pro-bahn.de)

Vorstand:  
Detlef Neuß (Vorsitzender)  
Stefan Barkleit, Jörg Bruchertseifer  
Lukas Iffländer, Marcel Drews  
Ehrevorsitzender: Karl-Peter Naumann

IBAN: DE07 3701 0050 0310 5485 00  
BIC: PBNKDEFF - Postbank Köln  
Gemeinnützigkeit:  
Steuernummer 27/653/57581  
Finanzamt Berlin

Mit dem Deutschland-Takt und dem fahrplanorientierten Ausbau des Schienennetzes soll die Voraussetzung geschaffen werden, den Verkehr auf der Schiene zu verdoppeln.

Hier sollte der Gestaltungswille für die Neugestaltung des kommerziellen Hintergrunds des Eisenbahnverkehrs, die Eisenbahnverkehrsordnung, ansetzen.

Deutschland-Takt bedeutet, dass der Fahrplan nicht von ungeregeltem Open Access, sondern von einem Taktsystem von vorab definierten Linien bestimmt wird.

Dies wiederum bedeutet, dass nicht zuggebundene Fernverkehrs-Tickets in den Zügen aller Anbieter freizügig anerkannt werden, dazu sind im Hintergrund entsprechende Clearing-Systeme zur Aufteilung der Einnahmen notwendig. Nur bei Sondertarifen kann es dann noch unternehmensspezifische Fahrkarten geben. Für solche Systeme gibt es u.a. in der Schweiz und in Großbritannien Vorbilder, die durchaus europäischem Recht entsprechen.

Es ist in keiner Weise erkennbar, wie der vorliegende Entwurf auf diese Herausforderung auch nur ansatzweise eingeht.

Wir beschäftigen uns auch intensiv mit der zur Zeit geltenden Fahrgastrechte-Verordnung, aber auch mit dem zur Zeit laufenden Revisionsverfahren zur Fahrgastrechte-Verordnung, welches sich nach dem Vorschlag der Kommission nun aktuell im Verhandlungsverfahren im Verkehrsausschuss des Parlamentes befindet.

Wir befürchten jedoch, dass nach einer möglichen Einigung des Parlamentes in den Verhandlungen der Schattenberichterstatter und einer Abstimmung des TRAN-Ausschusses vielleicht im Oktober dann im IV. Quartal eine endgültige Meinung des Parlamentes bestehen wird.

Unserer Kenntnis nach wird der Ministerrat sich jedoch erst im ersten Halbjahr 2019 damit befassen und somit möglicherweise ein TRILOG-Verfahren dann anfangen.

**Ob dies jedoch vor der Europa-Wahl abgeschlossen werden wird, wäre zu wünschen, ist aus unserer Sicht jedoch zweifelhaft.**

Deshalb wird nach einem TRILOG-Verfahren eine endgültige neue Verordnung voraussichtlich erst Ende 2019 oder später bestehen und daher wahrscheinlich erst 2022 (oder später) in Kraft treten und dann die Verordnung 1371/2007 durch eine Verordnung xxxx/2020 ersetzen, die dann ab 2022 in deutsches Recht umzusetzen ist.

Wir schliessen uns daher in unseren Überlegungen **nicht** der Auffassung des VDV (die uns vorliegt) an, dass eine Verordnung zur Bereinigung der EVO erst dann zu erlassen wäre, um sich dann an einer Nachfolge-Verordnung der Verordnung 1371/2007 zu orientieren.

**Wenn daher die jetzige Bundesregierung in der jetzigen Legislaturperiode eine Bereinigung der EVO durchführen will, dann findet dies unsere Zustimmung.**

Wir haben nicht die notwendige juristische Kenntnis im Gesetzgebungsprozess, aber wäre es nicht vielleicht sinnvoll eine Verordnung mit Beginn vom 08.09.1938, die natürlich immer geändert wurde und nun in der Fassung vom 19.02.2016 existiert, einfach zu einem bestimmten Zeitpunkt ausser Kraft zu setzen und dann zu sagen, dass ab diesem Zeitpunkt eine neue EVO gilt ?

Es ist bei Ihren Revisionsüberlegungen auch zu beachten, dass sich sowohl im Fernverkehr (wenn auch bisher nur mit 4 Zügen des Unternehmens FLIXTRAIN) als auch im Personennahverkehr viele unterschiedliche Betreiber im Rahmen von Ausschreibungen oder im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Betriebes auf dem Markt befinden.

Es ist auch zu beachten, dass sich Züge anderer Unternehmen eines anderen Mitgliedslandes (SNCF mit TGV) auf deutschem Gebiet befinden, auf denen dann die EVO gilt. Oder auch andere Unternehmen wie THALYS inzwischen auf deutschem Gebiet fahren.

Es gibt weiterhin auch Personennahverkehrsunternehmen, die inzwischen grenzüberschreitenden Betrieb von Deutschland in andere Mitgliedsländer fahren und es ist vielleicht auch zu erwarten, dass dies in Zukunft auch von anderen Ländern, die Deutschland umgeben, nach Deutschland hinein der Fall sein könnte.

Allen diesen Situationen, auf dem deutschen Staatsgebiet, müsste dann eine EVO, die ja wahrscheinlich nur auf dem deutschen Staatsgebiet gelten kann, gerecht werden.

Aber unabhängig von diesen Überlegungen nehmen wir zu den von Ihnen nun vorgelegten Änderungsvorschlägen wie folgt Stellung:

zum möglichen § 1:

keine Änderungsvorschläge

zum möglichen § 2:

Es ist aus unserer Sicht notwendig, dass die Aufsicht über die Durchführung der Fahrgastrechte wie auch die Aufsicht über die Beförderungsbedingungen der unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen nicht gesplittet ist zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und den entsprechenden Stellen der Eisenbahnaufsicht der Länder, sondern sich zentral an einer Stelle beim Eisenbahn-Bundesamt befindet. Nur dann können unterschiedlichste Unternehmen dort die Beförderungsbedingungen einreichen und genehmigen lassen und es entsteht ein einheitliches Bild, welches der Fahrgast verstehen kann und nicht ein Flickenteppich.

zum möglichen § 3:

Auch hier ist die Regelung noch zu kompliziert.

Entweder gibt es überall ein einheitliches erhöhtes Beförderungsentgelt von 60 EUR und die Möglichkeit einer Ermäßigung auf 7 EUR, wenn ich nachträglich eine gültige Fahrkarte nachweisen kann. Dies mit dem Fahrpreis in Verbindung bringen, ist unrealistisch und nicht praktikabel für die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personennahverkehr und im Personenfernverkehr.

In unserem Verband gibt es aber auch die Überlegungen, ob nicht ein „Schwarzfahrer“ im Wiederholungsfall 120 EUR und im weiteren Wiederholungsfall 180 EUR zahlen sollte. Dies würde aber voraussetzen, dass analog der Verkehrssünder-Datei in Flensburg eine Schwarzfahrer-Datei eingerichtet würde.

zum möglichen § 4:

Keine Einwendungen - die Information der Fahrgäste ist oberste Priorität.

zum möglichen § 5

Die Formulierungen erscheinen hier zu umfangreich. Sie vermischen Situationen von Pendler (die auch Pendler im Fernverkehr täglich über längere Strecken sein können) mit Fernverkehrsreisenden.

Die Fahrgastrechte-Verordnung beschäftigt sich eigentlich nur mit Fernverkehrsreisenden und läßt die Reisenden im Nahverkehr ausser Betracht.

Es muss hier eine sinnvolle Regelung gefunden werden, die allen Typen aller Reisenden gerecht wird.

Es besteht unsererseits auch die Frage, ob in diesem Paragraphen die Summe der erforderlichen Aufwendungen in einem Betrag festgeschrieben werden sollte. Der hier in Betracht kommende Fall kann eine Taxifahrt sein, wenn der Reisende nicht mehr ans Ziel kommt (dann könnten die 80 EUR möglicherweise ausreichend sein) oder eine Hotelübernachtung (dann ist vielleicht der Betrag von 80 EUR inzwischen nicht mehr realistisch).

Der Gesetzgeber sollte daher hier überlegen, welche realistischen Formulierungen gewählt werden könnten, die eine EVO auch nach Jahren praktikabel und für den Fahrgast sinnvoll machen.

zum möglichen § 6:

Sind hier die Absätze 1 bis 6 der bereinigten EVO wirklich nötig und reicht nicht allein der Verweise auf die Fahrgastrechte-Verordnung?

zum möglichen § 7:

Reicht hier nicht einfach der Verweis auf die existierende Schlichtungsstelle, die ja die Anerkennung nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz hat?

Mit freundlichen Grüßen



Detlef Neuß  
Bundsvorsitzender