

## Entwurf einer Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)

Stellungnahme mofair e.V.

### 1. Grundsätzliches

Grundsätzlich ist die zitierte „Synchronisation“ zwischen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der EVO zu begrüßen. Allerdings stellt sich die Frage, ob nicht die nach dem Entwurf noch verbleibenden Regelungen der EVO direkt in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) integriert werden könnten.

Dies gilt auch dann, wenn die im Entwurf geplanten Streichungen nicht in dem Umfang wie vorgeschlagen tatsächlich umgesetzt werden (siehe dazu unten). Nicht alles, was in den aus Sicht des BMVI-Entwurfs über die Beförderungsbedingungen der EVU geregelt werden könnte, entfaltet dort dieselbe Wirkung wie in der EVO bisher. Was als Vereinfachung und Entrümpelung gedacht ist, kann in vielen Fällen wieder zu Rechtsunsicherheiten führen.

Die geplanten Änderungen der Paragraphenfolge ziehen aus Sicht der Verkehrsunternehmen, und das dürfte auch für einige Verkehrsverbünde zutreffen, durchaus erhebliche wirtschaftliche Aufwände durch Tarifgenehmigungsgebühren nach sich – anders als vom BMVI ausgeführt. Da es sich dabei aber um Einmalaufwände handelt, scheint uns das noch akzeptabel.

### 2. Zu den Bestimmungen im Einzelnen

#### Zum neuen § 2 (bisher 5)

Durch einen neuen Satz 3 werden Beförderungsentgelte als „erheblich ermäßigt“ bezeichnet, wenn sie gegenüber dem Normalpreis um mindestens 50 % reduziert sind. Die EU-VO 1371/2007 macht aber in ihrer Begründung bereits deutlich, dass auch und gerade Pauschalpreistickets gemeint sein sollten, die ja jeweils „relationslos“ sind und bei denen die „Ersparnis gegenüber dem Normalpreis“ nicht sinnvoll festgestellt werden kann.

Angesichts der Folgen aus dieser Definition betreffend Leistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Verspätungen muss die Definition der Tickets, bei denen Ausnahmen durch die einzelnen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen möglich sind, entsprechend weiter gefasst werden. Auch Zeitkarten sollten den Fahrscheinen mit erheblich ermäßigten Entgelten zugeordnet werden können.

#### Streichung § 7 (Sonderabmachungen)

Die Möglichkeit, Sonderabmachungen zu treffen, die sich von den genehmigten Tarifen unterscheiden, sollte auf jeden Fall erhalten bleiben. 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:

- Sie könnten zwar der Schule eine Indikation zu Preis und Beförderungsbedingungen unterbreiten, müssten 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?
- Man könnte für solche Fälle einen „Standard-Tarif“ genehmigen lassen und veröffentlichen. Jeder potenzielle 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 E-NeuOG.

Wir plädieren also 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.

Sonderabmachungen können künftig vor dem Hintergrund sich wandelnder Mobilitätsbedürfnisse eine viel *größere* Bedeutung erhalten als bisher. Dem öffentlichen Verkehr, hier: den Bahnen, dieses Werkzeug zu nehmen, würde eine Schwächung des Verkehrsträgers Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern, denen die Fesseln zu genehmigender Tarife nicht angelegt werden, im intermodalen Wettbewerb bedeuten.

### **Streichung § 9 (Fahrausweise)**

Hierbei ist problematisch, dass der EuGH bereits in Einzelfällen die Nichtwirksamkeit der CIV festgestellt hat. Insofern führt der Hinweis in der Begründung des Entwurfs, es gebe ja die CIV, ins Leere.

Absatz (2): Die Bestimmung regelte, dass der Kunde in den letzten fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges keinen Anspruch mehr auf Ausgabe eines Fahrausweises hat. Richtig ist, dass diese Bestimmung nicht mehr zeitgemäß ist. Diese Frage aber gar nicht zu regeln bzw. nicht wenigstens eine Regelungsgrundlage für die einzelnen Tarifsysteme zu schaffen, ist falsch, zumal vor dem Hintergrund des wachsenden Anteils an elektronischen Tickets. 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.

Absatz (3) lit. c: Die CIV sieht das „Vorzeigen“, nicht jedoch das „Aushändigen“ des Fahrausweises vor. Vor allem bei elektronischen Tickets ist aber eine Prüfung der Fahrausweise in der Hand des Kontrollpersonals notwendig, etwa durch Tiefenprüfung bestimmter Sicherungskriterien gegen Fälschungen.

Abs. (3) lit. d: Die Regelung, dass sich Kunden umgehend beim Zugpersonal melden müssen, wenn sie am Abfahrtbahnhof aus von ihnen nicht zu vertretenden Gründen keinen Fahrausweis kaufen konnten, sollte erhalten bleiben.

### **§ 12 (künftig § 3) (erhöhter Fahrpreis)**

Nummer 1. des neuen Textes muss dahingehend klargestellt werden, dass der erhöhte Fahrpreis nicht nur dann gilt, wenn die Beförderungsbedingungen einen Zuschlag vorsehen, sondern immer in den Fällen, wenn der Fahrgast keinen gültigen Fahrausweis hat. Andernfalls wäre das Schwarzfahren künftig bis auf weiteres ohne finanzielle Sanktion möglich, bis in allen Beförderungsbedingungen eine entsprechende Passage eingefügt worden ist.

Nr. 2 (neu) muss inhaltlich präzisiert werden: Der Nachweis kann nur für *personengebundene* Fahrausweise erbracht werden, etwa analog der VO-ABB. Diese 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 Unternehmens nachweist, daß (sic) er im Zeitpunkt der Feststellung Inhaber einer gültigen persönlichen Zeitkarte war.“

### **Streichung § 13 (Unterbringung der Reisenden)**

Diese Vorschrift muss erhalten bleiben. Andernfalls könnte ein Minderungsanspruch entstehen, wenn kein Sitzplatz angeboten werden kann. Dann wiederum müssten als Reaktion ein Reservierungssystem und/oder Zugangsbeschränkungen eingeführt werden. Nichts davon ist gewollt, weil es dem Ziel. Mehr Fahrgäste auf die Schiene zu leiten, entgegensteht.

### **§ 14 (künftig § 4) (Informationen)**

Absatz (2) kann entfallen. Eigene Mehrleistungen wird das EVU immer auch bekannt machen wollen. Regionalspezifische Besonderheiten werden inzwischen in Verkehrsverträgen zwischen EVU und Aufgabenträger geregelt, einer bundesrechtlichen Regelung bedarf es hier nicht.

### **§ 18 (künftig § 6) (Fahrpreiserstattung)**

Die vorgesehene Streichung des Absatzes (2) sollte nicht erfolgen. In vielen Tarifwerken ist die Erstattung des Fahrpreises bei bestimmten Fahrausweisen nicht verpflichtend oder werden bestimmte Grenzen der Beträge genannt, um den Verwaltungsaufwand der EVU in beherrschbaren Grenzen zu halten. Das sollte auch künftig möglich sein.

### **Streichung § 19 (Meinungsverschiedenheiten)**

Die Vorschrift sollte nicht gestrichen werden. Dem Zugpersonal kann sie im Streitfall helfen, ihre Autorität zunächst abzusichern. Die umfassende und ergebnisoffene Klärung eines Streitfalls wird dadurch ja nicht vorweggenommen.

### **3. Fazit**

Insgesamt befürworten wir eine „Entrümpelung“ der EVO und ggf. eine Eingliederung der verbleibenden Bestimmungen in das AEG. Bei den „Aufräumarbeiten“ sollte man aber nicht über das Ziel hinausschießen. Gerade weil und solange es so viele verschiedene Tarife des öffentlichen Verkehrs mit ihren jeweiligen Beförderungsbedingungen gibt, ist eine gewisse Auffangwirkung der bisherigen EVO-Bestimmungen wichtig. Sie leistet einen Beitrag gegen die (noch) weitere Zersplitterung der deutschen Tariflandschaft.