

Stellungnahme des mofair e. V. zum

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die
Verordnung (EU) 2021/781 des Europäischen Parlaments und des Rates vom
29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr
und zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche

sowie zur

Verordnung zur Anpassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung an die Verordnung
(EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über
die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

16. Dezember 2022

1.	Einführung.....	2
2.	Änderungen im AEG.....	2
a.	Redaktionelle Änderungen.....	2
b.	§ 10a AEG – Zentrale Anlaufstelle.....	2
c.	§ 12b AEG – Elektronische Kommunikation Anträge.....	3
d.	§ 12c AEG – Nachweis der Behinderung.....	3
3.	Redaktionelle Änderungen im EGBGB.....	3
4.	Änderungen in der EVO.....	4
a.	Redaktionelle Änderungen.....	4
b.	§§ 3 III, 12 I 1 EVO – Auswirkungen Deutschlandticket.....	4
c.	§ 6 EVO – erhöhtes Beförderungsentgelt.....	7
d.	§ 13 EVO – Ausschluss Aufwendungsersatz.....	7

1. Einführung

Der mofair e. V bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die hierzu in ausreichender Länge ausgestaltete Frist. Zugleich möchten wir erneut anregen, bei derartigen Änderungen von bestehenden Gesetzen respektive Verordnungen eine Matrix mit Gegenüberstellung der alten und neuen Inhalte zu übersenden. Die Übersichtlichkeit eines solchen Vorgehens erscheint deutlich höher als eine reine Aufzählung im Fließtext wie etwa in der Begründung zu den §§ 14, 15 u. 16 EVO geschehen.

2. Änderungen im AEG

a. Redaktionelle Änderungen

Die redaktionellen Änderungen sind verständlich und nachvollziehbar.

b. § 10a AEG – Zentrale Anlaufstelle

Die zentrale Anlaufstelle erscheint hinsichtlich einer weitgehenden Barrierefreiheit des Schienenpersonenverkehrs sinnvoll. Nichtsdestotrotz sind bei der Ausgestaltung verschiedene Aspekte zu berücksichtigen, um nicht einzelne Verpflichtete i. S: d. § 10a I AEG unangemessen zu benachteiligen und um die Umsetzung der Vorgaben möglichst effizient voranzutreiben zu lassen.

Hinsichtlich des letztgenannten Aspekts wird bei der Umsetzung zu prüfen sein, inwiefern die nach § 10 II AEG erforderlichen Daten und Informationen nicht ohnehin bei den Betreibern von Bahnhöfen, mithin in der Hauptsache bei der DB Station&Service vorliegen. Zudem erscheint eine Prüfung sinnvoll, ob und wenn ja, in welchem Umfang erforderliche Daten ohnehin bereits heute durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Betreiber von Schienenwegen gemeldet werden. Insofern bei diesen bereits vereinheitlichte und sinnvoll zu nutzende Daten in größerem Umfang vorliegen, sollte die Norm so ausgestaltet werden, dass auch auf diesen Datenpool zugegriffen werden kann. Redundante Meldungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen – an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie an die einzurichtende zentrale Anlaufstelle – sollten aus Effizienzgründen mithin vermieden werden.

Bezüglich der zentralen Anlaufstelle als solcher lässt der Normtext gewissen Interpretationsraum, in welcher (Rechts-?)Form und in welchem Umfang diese letztlich auszugestalten ist. Ebenso erscheint unklar, in welcher Organisationseinheit diese Stelle eingerichtet wird. Der Rückgriff auf den angeführten Art. 24 lit. f VO (EU) 2021/782 ergibt wenig Aufschluss über diese Fragestellungen – eine entsprechende Konkretisierung wäre wünschenswert, um Unklarheiten bei der Rechtsanwendung zu minimieren. Sofern die zentrale Anlaufstelle bei der DB Station&Service eingerichtet wird, ist darauf zu achten, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechende Mitsprache- und Mitbestimmungsrechte erhalten; zumindest im selben Maße, wie Ihnen die Finanzierung nach § 10a IV AEG obliegt. Die Überprüfung respektive Vorgabe ebenjener Kostenaufteilung durch die Bundesnetzagentur, wie im folgenden Absatz V vorgesehen, erscheint zweckmäßig.

Schließlich ist zu prüfen, inwiefern die nach § 10a II AEG zur Verfügung gestellten Daten innerhalb des Sektors Unternehmen mit berechtigtem Interesse zur Verfügung gestellt werden können, damit jene hierdurch beispielsweise eine bessere Fahrgastinformation vornehmen können. Berechtigte Unternehmen werden insbesondere Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber etwa auch unabhängige Vertriebsplattformen o. ä. sein.

c. § 12b AEG – Elektronische Kommunikation Anträge

Insofern das Erfordernis der elektronischen Kommunikation bereits durch ein bereitgestelltes E-Mail-Postfach erfüllt wird, vgl. „E.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“, erscheint die Regelung angemessen.

d. § 12c AEG – Nachweis der Behinderung

Die Verpflichtung zum Nachweis der Behinderung nicht generell vorzusehen, sondern in die Entscheidungshoheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu stellen, erscheint angemessen.

3. Redaktionelle Änderungen im EGBGB

Die redaktionellen Änderungen sind verständlich und nachvollziehbar.

4. Änderungen in der EVO

a. Redaktionelle Änderungen

Die redaktionellen Änderungen sind verständlich und nachvollziehbar. Die Anpassung an die VO (EU) 2021/782 sowie insbesondere das Nachvollziehen diverser Regelungsinhalte aus derselben erleichtert die Rechtsanwendung.

b. §§ 3 III, 12 I 1 EVO – Auswirkungen Deutschlandticket

Das aller Voraussicht nach im Frühjahr 2023 kommende Deutschlandticket zum Einführungspreis von 49 € wird hinsichtlich der Fahrgastrechte Auswirkungen zeitigen, die weder in der EVO alter Fassung noch im vorliegenden neuen Entwurf in angemessener Form berücksichtigt worden sind noch künftig würden. Eine Anpassung ist zwingend erforderlich, um den Erfolg des Tickets nicht dadurch zu gefährden, dass sich für Eisenbahnverkehrsunternehmen ein gänzlich unkalkulierbares Risiko aus den erwähnten Fahrgastrechten ergeben, welches jegliche Einnahmen um ein vielfaches Maß übersteigen kann.

§ 12 I EVO neu (§ 8 EVO alt) gewährt Fahrgästen, welche einen ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr gültigen Fahrausweis besitzen, Rechte ein, die *neben* jenen aus der VO (EU) 2021/782 stehen. Diese können im Anwendungsfall des § 12 I 1 EVO in der Nutzung eines anderen – tariflich auch *höherwertigen*, mithin *teureren* – Zug bestehen. Der Reisende kann sodann gemäß § 12 II EVO den Ersatz der hierfür erforderlichen Aufwendungen von demjenigen verlangen, mit dem er den ursprünglichen Beförderungsvertrag abschloss. Den fürs erste auf 49 Euro pro Monat gedeckelten Einnahmen – für das Unternehmen, welches den ursprünglichen Beförderungsvertrag abschloss – stünden also Kosten für eine ersatzweise Beförderung in einem anderen Zug entgegen, die bereits bei einmaligem Eintritt die Einnahmen übersteigen können.

Dass ein solches Ungleichgewicht im Sinne des gesamten Eisenbahnsektors keinen Bestand haben kann, ist evident. Hierzu sieht § 3 II EVO vor, dass durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Regelung des § 12 I 1 EVO abgewichen werden kann, insofern nach dem vorgesehenen Tarif für einen Fahrausweis ein *erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt* zu zahlen ist. Die Definition eines solchen erheblichen ermäßigten Beförderungsentgeltes findet sich in § 3 III EVO, wonach es kumulativ als solches im Tarif ausdrücklich

benannt werden sowie gegenüber dem gewöhnlichen Beförderungsentgelt eines Ersparnis von mehr als 50 Prozent gewähren muss – beide Voraussetzungen wären das Deutschlandticket für 49 Euro ohne Zweifel erfüllt. Die Norm schließt Mehrtages-Zeitkarten, insbesondere Wochenkarten, Monatskarten und Jahreskarten jedoch explizit als erhebliche ermäßigte Beförderungsentgelte aus, wodurch das Deutschlandticket mit monatlicher Geltungsdauer die Fahrgastrechte des § 12 I EVO im vollen Umfang zu gewähren hätte.

Zugleich ist anzumerken, dass das bislang preisintensivste Einzelticket, welches ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt darstellt, das Quer-durchs-Land-Ticket („QdL“) ist, mit einer vergleichbaren bundesweiten Gültigkeit im SPNV für 42 Euro für eine Person und Tag. Dass ein Ticket, welches im Gegensatz dazu lediglich sieben Euro mehr kostet, hierfür jedoch einen Kalendermonat gültig ist, dann folgerichtig ebenfalls ein erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt darstellen muss, ist – neben (!) der vorstehend ausgeführten katastrophalen und nicht hinzunehmenden Risikoverteilung zuungunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen – nur recht und billig sowie zwingend.

Die effizienteste Lösung zur Abhilfe bestünde in der Streichung des Satzes *„Nicht als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gelten Mehrtages-Zeitkarten, insbesondere Wochenkarten, Monatskarten und Jahreskarten.“* Dies empfiehlt sich insbesondere deshalb, da das kommende Deutschlandticket die meisten anderen Tickets verdrängen dürfte, die heute erhebliche ermäßigte Beförderungsentgelte darstellen. Somit stünde es im Ermessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, selbstständig festzulegen, welche Tickets dem Anwendungsbereich unterfallen sollen.

Stößt ein solches Vorgehen auf zu viele Bedenken, könnte dem Problem auch durch Einfügen des folgenden Passus abgeholfen werden: *„Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann außerdem in den Beförderungsbedingungen von § 12 I 1 abweichen, soweit es sich um bundesweit geltende Monats- und Jahresfahrkarten handelt, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr gelten und deren Preis 100 Euro für eine Monatskarte beziehungsweise 1.200 Euro für eine Jahreskarte nicht überschreitet.“*

Schließlich sollte der Wortlaut in § 3 IEVO angepasst werden. Die Begründung zu Absatz 1 Nummer 1 von § 12 spricht im zweiten Absatz richtigerweise von einem *Vertragspartner*, von welchem Fahrgäste sich Kosten erstatten lassen können. Im Sinne der Klarheit sollte dementsprechend auch in § 3 I EVO nicht (nur) auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern vielmehr ebenso auf Vertragspartner i. S. v. Ticket ausgebenden Unternehmen, Verbänden et cetera abgestellt werden.

c. § 6 EVO – erhöhtes Beförderungsentgelt

Die Ergänzung in § 6 IV Nr. 3. EVO, wonach ein erhöhtes Beförderungsentgelt auch dann zu entrichten ist, wenn für den Fahrgast die Möglichkeit bestanden hat, online einen Fahrausweis zu kaufen, ist zu begrüßen. Aufgrund der technischen Fortentwicklung wird die Möglichkeit eines Online-Ticketerwerbs zumindest im gleichen Maße möglich sein, wie der Ticketkauf an einem Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat. Die Verordnung passt sich hierdurch an die Lebensrealität an.

d. § 13 EVO – Ausschluss Aufwendungsersatz

Die Norm und ihre Fortführung in der neugefassten EVO ist grundsätzlich zu begrüßen. Dass man sich hierbei am Verordnungstext orientiert, aus Gründen der Übersichtlichkeit umso mehr.

Dem Sinn und Zweck der Regelung folgend, wäre es darüber hinaus wünschenswert klarzustellen, dass die rechtzeitige Information i. S. d. § 13 III 1. Alt. EVO erst nach Kenntnis des beförderungsvertragabschließenden Unternehmens möglich ist – mithin die Rechtzeitigkeit in jedem Fall gewahrt bleibt, bis ebenjenes Unternehmen seinerseits Kenntnis über einen entsprechenden Umstand erlangt hat oder ohne schuldhaftes Handeln hätte wissen müssen.