



Vorbemerkung

Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz hat mit Schreiben vom 23. Oktober 2017 (Aktenzeichen III A 4 – 9520/748-2-34 405/2017) ausgewählten Verbänden einen „Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 10. November 2017 aufgefordert.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMJV folgende Stellungnahme.

I. Inhalt des Kommissionsvorschlages

Die EU-Kommission schlägt vor, die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr in einigen Punkten zu ändern und neu zu fassen.

II. Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die Allianz pro Schiene setzt sich für mehr Verkehr auf der Schiene ein. Klare Rechte im Störungs- oder Verspätungsfall erleichtern potenziellen Fahrgästen die Entscheidung für die Nutzung des Schienenpersonenverkehrs und tragen zur Kundenbindung bei. Daher unterstützt die Allianz pro Schiene Fahrgastrechte und ihre Weiterentwicklung.

In der nachfolgenden Stellungnahme gehen wir nur auf einzelne Punkte des Kommissionsvorschlages ein. Für eine Beurteilung der im Kommissionsvorschlag vorgesehenen Änderungen ist aus unserer Sicht wesentlich, ob sie

- zu mehr Rechtssicherheit und Transparenz für die Fahrgäste führen;
- und in der Praxis einfach zu handhaben sind.

Im Einzelnen haben wir folgende Anmerkungen.

III. Anmerkungen im Einzelnen

(1) Höhere Gewalt (Artikel 17, Abs. 8 des Kommissionsentwurfs)

Zu Recht stellt die Kommission in ihrem Vorschlag fest, dass sich die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr von den Fahrgastrechten bei anderen Verkehrsträgern darin unterscheiden, dass die Fahrgastrechte nur im Eisenbahnverkehr auch in Fällen höherer Gewalt gelten.

Durch die Geltung der Fahrgastrechte auch in Fällen höherer Gewalt vereinfacht sich die Handhabung der Fahrgastrechte in der Praxis, da die Klärung von Abgrenzungs- und Nachweisfragen entfällt, was aus Fahrgastsicht zu begrüßen ist. Auf der anderen Seite schwächt es den umwelt- und klimaschonenden Verkehrsträger Schiene im intermodalen Wettbewerb, wenn entsprechende Regelungen, und damit auch entsprechende Kostenfolgen bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht bestehen.



Die Allianz pro Schiene stimmt mit der Kommission überein, dass die bestehende Ungleichbehandlung der Verkehrsträger in Fällen höherer Gewalt sachlich nicht begründet und korrekturbedürftig ist.

Allerdings blieben auch bei Umsetzung der aktuellen Kommissionsvorschläge deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern in Fällen höherer Gewalt bestehen. Insofern verfehlt der Kommissionsvorschlag hier sein selbstgestecktes Ziel, eine „Kohärenz“ mit den Passagierrechten bei anderen Verkehrsträgern zu erreichen. In der Praxis dürften die völlig unbestimmten Formulierungen des Kommissionsvorschlages außerdem zu erheblicher Rechtsunsicherheit sowohl bei den Fahrgästen, als auch bei den Verkehrsunternehmen führen.

Darüber hinaus sehen wir den von der Kommission vorgeschlagenen Ansatz grundsätzlich kritisch, die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in Fällen höherer Gewalt einzuschränken. Um in Fällen höherer Gewalt eine Angleichung der Regelungen bei den verschiedenen Verkehrsträgern zu erreichen, sollte die Kommission vielmehr rasch die Fahrgastrechte bei den anderen Verkehrsträgern entsprechend weiterentwickeln.

(2) Fahrradmitnahme (Art. 6 des Kommissionsentwurfs)

Der Kommissionsvorschlag formuliert in Artikel 6 Regeln für die Fahrradmitnahme im Zug. Für Reisende, die Fahrräder mitnehmen wollen, soll die Verpflichtung eingeführt werden, das Fahrrad während der Fahrt ständig zu beaufsichtigen. In der Praxis können aber Fahrräder oft in besonderen Abstellvorrichtungen in den Zügen so abgestellt werden, dass sie andere Fahrgäste nicht behindern oder den Bahnbetrieb beeinträchtigen. Eine Notwendigkeit zur ständigen Beaufsichtigung besteht in diesen Fällen nicht.

Die Verpflichtung zur ständigen Beaufsichtigung sollte daher auf die Fälle beschränkt bleiben, in denen dies nötig ist, um Beeinträchtigungen anderer Reisender oder des Bahnbetriebs auszuschließen.

(3) Notfallpläne von Bahnhofsbetreibern (Art. 18, Abs. 6 des Kommissionsentwurfs)

Zutreffend stellt die Kommission in ihrem Vorschlag fest, dass die Richtlinie 2012/34/EU im erst kürzlich neu eingeführten Artikel 13a bereits die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste aufzustellen und abzustimmen. Warum der Kommissionsvorschlag trotz dieser bestehenden Regelung nun mit Art. 18, Abs. 6 noch weitere Notfallpläne zum selben Sachverhalt vorschreiben will, ist nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil, der Kommissionsvorschlag trägt nicht zu klaren Zuständigkeiten bei, die aber für die Fahrgäste im Störfall wichtig sind.

Auf die Einfügung des Absatzes 6 im Artikel 18 sollte daher verzichtet werden.

(4) Einführung von Dienstqualitätsberichten (Anhang III des Kommissionsentwurfs)

Im Anhang III sieht der Kommissionsvorschlag vor, dass die Eisenbahnunternehmen künftig verpflichtet werden, jährlich „Dienstqualitätsberichte“ zu veröffentlichen, die weit über 40 Einzelpunkte behandeln



sollen. Alleine in Deutschland müssten über 50 Eisenbahnunternehmen künftig solche Berichte erstellen.

Für die Eisenbahnunternehmen würde die Erstellung derartiger Berichte einen enormen bürokratischen Aufwand bedeuten. Für die Fahrgäste hätte diese Bürokratie aber keinen praktischen Nutzen; vielmehr ist zu befürchten, dass diese Bürokratiekosten, die bei anderen Verkehrsträgern nicht anfallen, den Schienenverkehr verteuern.

Die in Anhang III vorgeschlagene Einführung neuer Berichtspflichten trägt auch nicht zu dem von der Kommission selbst gesetzten Ziel bei, eine „Kohärenz“ mit den Passagierrechten bei anderen Verkehrsträgern zu erreichen. Im Gegenteil, die Ungleichbehandlung würde noch vergrößert.

Auf die Pflicht zur Erstellung von Dienstqualitätsberichten sollte daher verzichtet werden.

(5) Fehlende klare Ausnahmeregelung für Museums- und Touristikbahnen

In Deutschland hat der nationale Gesetzgeber in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) Verkehrsdienste, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, vom Geltungsbereich der bestehenden EU-Verordnung 1371/2007 ausgenommen.

Im aktuellen Kommissionsvorschlag fehlt bislang eine klare Ausnahmeregelung für Museums- und Touristikbahnen.

Eine Einbeziehung von Museums- und Touristikbahnen in den Geltungsbereich der EU-Fahrgastrechteverordnung wäre nicht sinnvoll. Die in der Regel mit einem hohen ehrenamtlichen Engagement organisierten Verkehre von Museums- und Touristikbahnen unterscheiden sich grundsätzlich von Verkehrsangeboten der Alltagsmobilität. Aus Fahrgastsicht ist daher eine Einbeziehung in den Geltungsbereich der EU-Fahrgastrechteverordnung nicht erforderlich, und eine solche Einbeziehung würde die Museums- und Touristikbahnen insbesondere auch im Hinblick auf den bürokratischen und finanziellen Aufwand überfordern.

Daher sollten Museums- und Touristikbahnen generell vom Anwendungsbereich der EU-Fahrgastrechteverordnung ausgenommen werden. Mindestens aber sollten die Mitgliedstaaten das Recht erhalten, eine solche Ausnahme auf nationaler Ebene vorzunehmen.

Berlin, den 10. November 2017

Kontakt:

Dr. Andreas Geißler
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de