

SCHWÄCHUNG DER FAHRGAST- RECHTE VERHINDERN

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) anlässlich der öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/78 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

12. April 2023

Impressum

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

mobilitaet@vzbv.de

INHALT

I. ZUSAMMENFASSUNG	3
II. DIE FORDERUNGEN IM EINZELNEN	5
1. Verspätungen früher entschädigen.....	5
2. Deutschlandticket darf Fahrgastrechte nicht abschwächen	6
3. Einführung einer bundesweiten Mobilitätsgarantie	7
4. Bearbeitungszeit für Entschädigungsanträge verkürzen.....	8
5. Höhere Gewalt transparent machen.....	8
6. Regelungsoption für mehr Radstellplätze nutzen	9
7. Erhöhtes Beförderungsentgelt reformieren.....	9
8. Dynamischer Höchstbetrag für die Nutzung anderer Verkehrsmittel.....	10

I. ZUSAMMENFASSUNG

Starke Fahrgastrechte sind ein gewichtiger Anreiz für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Fahrten zuverlässig und pünktlich anzubieten. Die Unternehmen strengen sich an, die Schwelle für den Entschädigungsanspruch wegen Verspätung nicht zu reißen. Bahnreisende haben zudem die Sicherheit, im Schadensfall Hilfe zu bekommen und klare Ansprechpartner zu finden. Starke Fahrgastrechte sorgen so dafür, dass Bahnreisen attraktiver werden. Wenn mehr Menschen auf die Bahnen vertrauen und auf den Bahnverkehr umsteigen, wird nicht zuletzt das Klima geschützt.

Seit 2009, mit dem Inkrafttreten der EU-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr¹, haben Bahnkund:innen Ansprüche bei Verspätungen oder Ausfall von Zügen. Dies verbesserte deutlich ihren Schutz bei Zugreisen. Bei der Novellierung der Verordnung 2021/782 wurde es auf EU-Ebene versäumt, bestehende Regelungslücken zu schließen und das Schutzniveau zu erhöhen, um das Bahnfahren aus Verbrauchersicht attraktiver und verlässlicher zu machen. Der getroffene Kompromiss² stellt in weiten Teilen keine Verbesserung dar, teilweise werden bestehende Rechte der Bahnreisenden sogar beschränkt. So führt die Einführung einer „Höheren Gewalt“-Klausel zu einem Haftungsausschluss und befreit die Unternehmen von Entschädigungspflichten. Verbraucher:innen bleiben mit ihren Schäden allein.

Die novellierte EU-Bahngastrechteverordnung tritt zum 7. Juni 2023 in Kraft und wird in weiten Teilen automatisch in nationales Recht übergehen. Die EU-Mitgliedsstaaten verfügen jedoch über Spielraum bei der Umsetzung. So sind viele der vorgesehenen Regelungen Mindestvorgaben, eine verbraucherfreundlichere Auslegung ist möglich. Dies ist nach Auffassung des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) dringend notwendig, insbesondere im Hinblick auf die derzeit desolante Situation im deutschen Bahnverkehr. Dramatisch geringe Pünktlichkeitsraten, eine Eisenbahninfrastruktur an der Kapazitätsgrenze und die angekündigten, notwendigen Baumaßnahmen in den kommenden Jahren werden Fahrgästen vieles abverlangen. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, warnt die Fahrgäste schon einmal vor: „Gleichzeitig wachsen und modernisieren auf vielen Korridoren ist mit gleichbleibender Qualität nicht mehr möglich“³. Das macht ein klares Bekenntnis für starke Rechte der Bahnkunden notwendig.

Der vorliegende Gesetzesentwurf zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 ist vor diesem Hintergrund nicht ausreichend, ebenso wie die in einem separaten Verfahren zu überarbeitende Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)⁴. Bundestag und Bundesrat haben es nun in der Hand, einen wichtigen Beitrag für mehr Fahrgast- und Klimaschutz zu schaffen. Der vzbv sieht vor allem in zwei Bereichen dringenden Handlungsbedarf. Um eine Abwendung der Fahrgäste zu

¹ Verordnung 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr; <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:de:PDF>

² Verordnung 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0782&from=DE>

³ <https://www.zeit.de/news/2022-05/30/bahn-plant-generalsanierung-was-auf-fahrgaeste-zukommt> (Abruf: 11.04.2023)

⁴ Vorschlag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 29.03.2023 zur Novellierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO); https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2023/0101-0200/133-23.pdf?__blob=publicationFile&v=1

verhindern, sollte die Verspätungsschwelle für Entschädigungen auf 30 Minuten abgesenkt werden. Das wäre ein starker Anreiz für mehr Pünktlichkeit und würde langfristig die Bahn attraktiver machen. Zudem muss die geplante Absenkung des Schutzniveaus für Besitzer:innen des Deutschlandtickets verhindert werden.

Obwohl die überarbeitete EVO nicht vom Bundestag als Gesetzgeber erlassen wird, ist eine fundierte Folgenabschätzung der nationalen Umsetzung der EU-Bahngastrechteverordnung ohne Berücksichtigung der Eisenbahnverkehrsordnung nicht möglich. Denn die in der EVO zu regelnden Inhalte werden maßgeblich die Rechte der Bahnreisenden beeinflussen. Aus diesem Grund werden wichtige Aspekte der EVO in dieser Stellungnahme ebenfalls adressiert.

Nur wenn es gelingt, trotz der widrigen Umstände den Bahnreisenden Sicherheit in Bezug auf ihre Rechte gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu geben, wird Bahnfahren attraktiv bleiben.

Der vzbv fordert, dass:

- Zugverspätungen früher entschädigt werden, um einen starken Anreiz für mehr Pünktlichkeit zu setzen und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen;
- das Deutschlandticket in den Geltungsbereich der Fahrgastrechte vollständig eingebunden und nicht als erheblich ermäßigte Fahrkarte eingestuft wird;
- eine bundesweite Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung alternativer Verkehrsangebote eingeführt wird;
- die Frist für die Erstattung von Fahrscheinkosten bei Zugausfällen von 30 Tagen auf sieben Tage verkürzt werden;
- die Geltendmachung höherer Gewalt Reisenden und der Öffentlichkeit transparent gemacht werden;
- die Mindestvorgaben für die Anzahl von Radstellplätzen in Zügen erhöht werden sowie
- die Regelungen zum erhöhten Beförderungsentgelt modernisiert und der Höchstbetrag für den Aufwandsersatz bei der Nutzung anderer Verkehrsmittel dynamisiert werden.

II. DIE FORDERUNGEN IM EINZELNEN

1. VERSPÄTUNGEN FRÜHER ENTSCHÄDIGEN

Die Verbesserung der Pünktlichkeit muss oberste Priorität haben. Die Entschädigungszahlungen im Verspätungsfall gemäß Artikel 19 (1) VO 2021/782 sind jedoch nur bedingt geeignet, um EVU zu mehr Pünktlichkeit und besserem Service zu motivieren. So macht es für EVU hinsichtlich der Bahngastrechte keinen Unterschied, ob ein Zug 25 oder 55 Minuten zu spät ist, einen Anreiz für mehr Pünktlichkeit stellt die 60-Minuten-Schwelle somit nicht dar. Nicht nur in Hinblick auf die Kundenzufriedenheit, auch ganz praktisch ist es für Bahnreisende jedoch oftmals entscheidend, „nur“ 25 anstatt 55 Minuten zu spät anzukommen. Aus diesem Grund muss ein Entschädigungsanspruch bereits ab 30 Minuten Verspätung eingeführt werden.

Da in der EU-Bahngastrechteverordnung explizit von „Mindestentschädigungen“ die Rede ist, läge eine Verschärfung somit im Ermessen der Mitgliedsstaaten. Dass eine strengere Auslegung des entsprechenden Artikels 19 (1) der Verordnung 2021/782 grundsätzlich möglich ist, wird auch durch ein Gutachten im Auftrag des vzbv klargestellt⁵. Dieses kommt zu dem Schluss, dass die Absenkung der Verspätungsschwelle für Entschädigungen auf 30 Minuten mit der Verordnung 2021/782 im Einklang steht. Ursächlich dafür wird nicht nur der Wortlaut des entsprechenden Artikels angesehen, in dem von Mindestentschädigungen die Rede ist und somit eine weitgreifende Entschädigungsregelung durch den nationalen Gesetzgeber zulässt. Auch die Verordnungssystematik und die teleologische Auslegung der Verordnung – also ihrer Betrachtung nach Sinn und Zweck, unter anderem durch Bezug auf die Erwägungsgründe – öffnen nach Ansicht der Gutachter einen nationalen Gestaltungsspielraum. Die Verordnung stellt somit ausdrücklich keine abschließende Regelung dar.

Klar für ambitioniertere Entschädigungsschwellen sprechen Beispiele aus dem EU-Ausland. So bietet in Frankreich die „Société nationale des chemins de fer français“ (Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen - SNCF) eine von der Zuggattung abhängige Verspätungsentschädigung bereits ab 30 Minuten an⁶. Diese Kundengarantie stellt eine freiwillige Leistung des Unternehmens dar. Im Gegensatz dazu muss die niederländische staatliche Eisenbahngesellschaft „Nederlandse Spoorwegen“ eine Verspätungsentschädigung ebenfalls ab 30 Minuten zahlen⁷. Grundlage für diese Verpflichtung sind entsprechende Vorgaben in den öffentlichen Ausschreibungen zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die Aufgabenträger haben somit die Absenkung der Verspätungsschwellen für Entschädigungsansprüche zur Bedingung für die Ausschreibung gemacht – und dies im Einklang mit EU-Recht.

Statt einer prozentualen Erstattung des Ticketpreises, wie es bei Verspätungen ab 60 Minuten (25 Prozent) und ab 120 Minuten (50 Prozent) der Fall ist, schlägt der vzbv für Deutschland bei einer Verspätung zwischen 30 und 59 Minuten einen Anspruch auf einen 10-Euro-Gutschein vor, unabhängig von der Höhe des Ticketpreises. Dies ist zum einen einfach zu kommunizieren und leicht verständlich, zum anderen werden durch

⁵ Zulässigkeit des vzbv-Umsetzungsvorschlages zur Verschärfung der EU-Fahrgastrechte; Kurzgutachten von Rödl & Partner im Auftrag des vzbv, 2023: https://www.vzbv.de/sites/default/files/2023-04/230227_Vermerk_VZBV_Versch%C3%A4rfung_Fahrgastrechte_FIN.pdf

⁶ <https://www.sncf-connect.com/de-de/hilfe/verspaetung-zug> (Abruf 04.04.2023)

⁷ <https://www.ns.nl/en/customer-service/refunds/refunds-for-delays-on-a-domestic-route.html> (Abruf 04.04.2023)

diesen Weg die EVU nicht zusätzlich übermäßig stark finanziell belastet. Die Gutscheine sorgen dafür, dass das Geld im System Schiene bleibt und trotzdem die Zufriedenheit der Kund:innen steigt. Der Gutschein kann somit einen Anreiz bieten, häufiger Zug zu fahren, was am Ende den EVU zugutekommt.

Die Einführung einer 30-Minuten-Schwelle bei Verspätungen, ab der Fahrgäste einen 10-Euro-Gutschein erhalten, stellt einen starken Anreiz für die EVU dar, pünktlicher zu sein und trägt gleichzeitig in starkem Maße zur Kundenzufriedenheit bei.

2. DEUTSCHLANDTICKET DARF FAHRGASTRECHTE NICHT ABSCHWÄCHEN

Mit dem Deutschlandticket können Bahnkund:innen künftig einfacher und ohne Tarif-Wirrwarr mobil sein. Bezogen auf die Bahngastrechte droht jedoch eine Verschlechterung.

Eine gravierende Schwächung der Bahngastrechte für Besitzer:innen des Deutschlandtickets erfolgt bei der vorgeschlagenen Einstufung des Deutschlandtickets als stark ermäßigtes Beförderungsentgelt gemäß § 3 (4) EVO-neu. In Folge dessen würden Reisende mit Deutschlandticket von den Vorgaben nach § 11 (1) Nr. 1 EVO-neu ausgenommen werden. Dies würde zu einem massiven Vertrauensverlust und infolgedessen zu einem großen Akzeptanzproblem führen. Nutzer:innen des neuen Tickets würden somit zu ÖPNV-Kunden zweiter Klasse degradiert. Das Wissen, insbesondere im Regionalverkehr, bei erwartbaren Verspätungen von mindestens 20 Minuten auf andere und gegebenenfalls auch höherwertige Züge ausweichen zu können, schafft Vertrauen. Vertrauen ist wichtig, um den öffentlichen Verkehr grundsätzlich zu stärken und die Nachfrage zu erhöhen. Zudem widerspricht die Regelung anderen Vorgaben. So sagt § 3 (3) EVO-neu ausdrücklich, dass „Mehrtages-Zeitkarten, insbesondere Wochen-, Monats- und Jahreskarten“ nicht als ermäßigte Beförderungsentgelte gelten sollen. Das Deutschlandticket als monatlich kündbares Jahresabo ist eindeutig davon gedeckt. Sollte an diesem Grundsatz gerüttelt werden, würde dies Tür und Tor öffnen, auch bei anderen Mehrtages-Zeitkarten nach Belieben die Fahrgastrechte einzuschränken. Dem öffentlichen Verkehr würde damit ein Bärendienst erwiesen werden. Eine Einstufung des Deutschlandtickets als stark ermäßigtes Beförderungsentgelt lehnt der vzbv vehement ab.

Reisende des Bahnfernverkehrs können durch das Deutschlandticket direkt finanziell profitieren: Vor- oder nachgelagerte Züge des Nahverkehrs sind tariflich bereits abgedeckt, bei einer Kombination ist lediglich der Fernverkehrsanteil zu zahlen. Jedoch birgt dies auch eine Gefahr für Verbraucher:innen. Kaufen diese nur noch das Fernverkehrsticket, ist nicht mehr die gesamte Reisekette von den EU-Bahngastrechten gedeckt. Nicht erreichte Anschlusszüge aufgrund eines verspäteten ICE oder ein verpasster Fernverkehrszug, weil die Regionalbahn ausgefallen ist, lässt Reisende künftig rat- und rechtlos zurück. Die Deutsche Bahn AG erläutert in ihrem FAQ zum Deutschlandticket zwar die Situation, dass bei einer Kombination des Deutschlandtickets mit einem Fernverkehrsticket keine Möglichkeit einer fahrgastrechtlichen Absicherung besteht⁸. Es ist jedoch davon auszugehen, dass viele Reisende dies nicht wissen, im Schadensfall frustriert sind und sich deshalb von der Eisenbahn als Verkehrsmittel abwenden könnten. Hier gilt es aktiv gegenzusteuern. Reisende, die ein Deutschlandticket besitzen, müssen dies bei der Buchung einer kombinierten Reise von Nah- und Fernverkehr angeben und integrieren können. Vor- und nachgelagerte Züge des Nahverkehrs werden

⁸ <https://www.bahn.de/angebot/regio/deutschland-ticket> (Abruf: 04.04.2023)

dann mit aufgeführt und geben dem Reisenden die Sicherheit, im Schadensfall vollumfänglich von den Bahngastrechten zu profitieren. Im Ergebnis erhält der Fahrgast einen durchgängigen Fahrschein, der vom Start- bis zum Zielbahnhof gültig ist, tariflich aber nur den Fernverkehr abdeckt. Die Homepage und die Ticketautomaten der Deutschen Bahn müssen mit einer entsprechenden Funktionalität ausgestattet und im personenbedienten Verkauf müssen die Kund:innen auf das Deutschlandticket hingewiesen werden. Diese Forderung ist auch kongruent zu den Vorgaben für das Angebot von Durchgangsfahrkarten gemäß Artikel 12 (1) der Verordnung 2021/782. Demnach sind Eisenbahnunternehmen verpflichtet, durchgängige Fahrkarten anzubieten, wenn sie allein eine aus mehreren Teilabschnitten bestehenden Zugreise anbieten. Werden Fahrten in Kooperation mit anderen Eisenbahnunternehmen angeboten, müssen „alle zumutbaren Anstrengungen“ unternommen werden, um Durchgangsfahrkarten anzubieten. Diese Zumutbarkeit muss für den Geltungsbereich des Deutschlandtickets als gegeben angesehen werden. Die Nichtberücksichtigung des Deutschlandtickets beim Angebot von Durchgangsfahrkarten unterläuft aus Sicht des vzbv somit geltendes EU-Recht.

Die Einstufung des Deutschlandtickets als erheblich ermäßigte Fahrkarte muss ausgeschlossen werden, denn das würde die Fahrgastrechte stark einschränken. Das Deutschlandticket muss bei Fahrten in Kombination mit Fernverkehrsangeboten einer Durchgangsfahrkarte gleichgestellt werden, um eine durchgehende Wahrung der Fahrgastrechte sicherzustellen.

3. EINFÜHRUNG EINER BUNDESWEITEN MOBILITÄTSGARANTIE

Ein wichtiger Grund für die Wahl des Zuges ist für Verbraucher:innen die Sicherheit, auch in Fällen von starken Verspätungen und Zugausfällen ihr Ziel zu erreichen. Leider wird diese Sicherheit regelmäßig nicht gewährt. Die Beschneidung der Rechte von Reisenden mit erheblich ermäßigtem Beförderungsentgelt oder das Ignorieren alternativer Verkehrsmittel wie On-demand- oder Sharing-Angebote lassen Fahrgäste häufig rat- und hilflos zurück. Dass vorhandene Alternativangebote zu einem anderen Zug, Bus oder Taxi nicht genutzt werden können, ist aus Fahrgastsicht mehr als ärgerlich.

Aus diesem Grund sollte das explizite Versprechen einer „bundesweiten Mobilitätsgarantie“ aufgenommen werden. Haben Fahrgäste die Sicherheit, stets ihr Ziel zu erreichen, stärkt dies das Vertrauen in den Verkehrsträger Schiene. Als Vorbild kann hier die Mobilitätsgarantie des Landes Nordrhein-Westfalen⁹ dienen. Die Inkludierung alternativer Mobilitätsangebote wie Sharing- und On-demand-Angebote können insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dazu beitragen, mehrere Optionen im Schadensfall zu haben, die Folgen des Zugausfalls/-verspätung zu reduzieren und somit letztendlich die Kundenzufriedenheit zu steigern. Vor dem Hintergrund der Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets ab 1. Mai 2023 bekommt eine bundesweite Mobilitätsgarantie zusätzliche Relevanz. Auf SPNV-Verbindungen sind aufgrund der geringeren Reisedistanzen sehr viel häufiger alternative Mobilitätsangebote verfügbar. Ein wesentlicher Vorteil des Deutschlandtickets, nämlich die bundesweite Gültigkeit, darf nicht durch regional unterschiedliche Schutzniveaus der Bahnreisenden konterkariert werden. Im Schadensfall müssen die Fahrgäste bundesweit alle vor Ort bestehenden Mobilitätsalternativen nutzen können.

⁹ Die Mobilitätsgarantie NRW gewährleistet, dass wenn der Bus oder die Bahn mindestens 20 Minuten später an der Abfahrtshaltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben oder komplett ausfällt, alternativ mit einem Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE), einem Taxi oder einem Sharing-System (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing, On-Demand-Verkehr) gefahren werden kann. <https://www.mobil.nrw/service/mobigarantie.html> (Abruf: 05.04. 2023)

Eine bundesweite Mobilitätsgarantie muss eingeführt werden, damit Bahnreisende stets die Sicherheit haben, ihr Ziel zu erreichen und somit deren Vertrauen in den Verkehrsträger Schiene gestärkt wird.

4. BEARBEITUNGSZEIT FÜR ENTSCHÄDIGUNGSANTRÄGE VERKÜRZEN

Einer der wesentlichen Gründe für die Novellierung der Bahngastrechteverordnung war der Wunsch einer Harmonisierung der verschiedenen Fahrgastrechteverordnungen. Dass dabei das höhere Verbraucherschutzniveau nicht als Maßstab genommen wurde, was unter anderem zur Einführung der „Höheren Gewalt“-Klausel im Eisenbahnverkehr führen wird, ist einer der größten Kritikpunkte des vzbv. Aber auch in anderen Bereichen wurde dies unterlassen. Gemäß EU-Fluggastrechteverordnung haben Fluggäste bei Annullierungen den Anspruch auf vollständige Erstattung der Flugscheinkosten binnen sieben Tagen. Bei Zugausfällen haben die EVU hingegen 30 Tage Zeit für die Erstattung der Ticketkosten (Artikel 18 (5), VO 2021/782). Die fortwährende Ungleichbehandlung von Flug- und Bahnkunden ist nicht nachvollziehbar. Aus diesem Grund ist eine Absenkung des Erstattungszeitraumes bei Zugausfällen auf sieben Tage notwendig. Dies stellt auch keine unzumutbare Belastung der Eisenbahnunternehmen dar. Zum einen liegt dies an der geplanten und aus Sicht des vzbv ausdrücklich zu begrüßenden Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§12b AEG-neu) an die novellierte EU-Bahngastrechteverordnung, nach der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Einreichung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen eine Form der barrierefreien Kommunikation in elektronischer Form zur Verfügung stellen müssen. Zum anderen ist gemäß Artikel 18 (6) der Verordnung 2021/782 vorgesehen, dass per Durchführungsrechtsakt ein einheitliches Formular für Anträge auf Erstattungen eingeführt werden soll. Die stärkere Digitalisierung in Verbindung mit der Standardisierung hilft somit den Erstattungsprozess effizienter zu gestalten und zu beschleunigen.

Die Frist für die Erstattung von Fahrscheinkosten bei Zugausfällen muss von 30 Tagen auf sieben Tage verkürzt werden.

5. HÖHERE GEWALT TRANSPARENT MACHEN

Die Einführung einer höheren Gewalt wird die rechtliche Situation der Reisenden künftige nachhaltig negativ beeinflussen. Umso wichtiger ist es, dass die Umsetzung der europäischen Vorgabe in nationales Recht so präzise wie möglich ist und wenig Interpretationsspielraum zulässt. Dies ist notwendig, damit die Geltendmachung von höherer Gewalt nur in seltenen Fällen erwogen und nicht zu einem leichtfertigen Mittel zur Beschneidung der Fahrgastrechte wird. Artikel 19 (10) der Verordnung 2021/782 ohne eine nationale Anpassung zu übernehmen, wird dem nicht gerecht.

Präzise Vorgaben sind notwendig, die einerseits einen definierten zeitlichen Bezug für die Fahrgastinformation im Falle höherer Gewalt festlegen und andererseits Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichten, für jeden Fall höherer Gewalt eine detaillierte Begründung vorzulegen. Diese Begründung muss zudem öffentlich und einfach zugänglich sein. Durch zusätzliche Vorgaben muss klar geregelt werden, wann Eisenbahnverkehrsunternehmen die Reisenden im Falle einer höheren Gewalt zu informieren haben, um sich darauf berufen zu können. Zudem muss auch klar vorgegeben werden, wie die Reisenden informiert werden. Dass Besitzer:innen eines Onlinetickets online informiert werden, erscheint naheliegend, lässt jedoch diejenigen, die ein Ticket am Schalter oder Automaten gekauft haben, außen vor.

Die Geltendmachung höherer Gewalt muss für die Reisenden transparent gemacht werden.

6. REGELUNGSOPTION FÜR MEHR RADSTELLPLÄTZE NUTZEN

Die einfache Kombination des Fahrrads mit Angeboten des Schienenpersonenverkehrs ist notwendig, um den Umweltverbund insgesamt zu stärken und dem Wunsch von immer mehr Fahrgästen nach flexiblen Mobilitätsformen zu entsprechen. Jedoch trifft das Angebot von Radabstellplätzen in Zügen häufig nicht den tatsächlichen Bedarf. Die Mitnahme von Fahrrädern, insbesondere im Fernverkehr, muss deshalb deutlich vereinfacht und die zur Verfügung stehenden Kapazitäten ausgebaut werden. Die gemäß Artikel 6 (4) der Verordnung 2021/782 mindestens anzubietenden Anzahl von vier Fahrradstellplätzen ist dafür nicht ausreichend. Analog zur Bitte des Bundesrats in seiner Stellungnahme vom 3. März 2023¹⁰ sieht der vzbv die Notwendigkeit, dass im weiteren Gesetzgebungsverfahren die vorgeschriebene Anzahl von Fahrradstellplätzen erhöht wird. So ist der ICE-4 serienmäßig mit acht Stellplätzen ausgestattet. Dies muss dementsprechend als unterste Grenze dienen und die absolute Mindestanzahl für alle Fernverkehrszüge sein. Pläne, die einen adäquaten Ausbau der Fahrradstellplätze „bei neuen Fahrzeugen oder bei einer umfangreichen Aufrüstung von Fahrzeugen“ beinhalten, müssen vorgeschrieben werden. Die Pläne sollten dabei vor allem den Fernverkehr adressieren. Im Schienenpersonennahverkehr sind die lokalen/regionalen Anforderungen an die Verfügbarkeit von Fahrradstellplätzen sehr unterschiedlich. So brauchen und haben bereits touristisch stark genutzte Züge deutlich mehr Fahrradstellplätze als nicht touristisch genutzte Verbindungen. Die Nachfrage unterliegt auch Schwankungen, die eine Planbarkeit erschwert. Zudem muss eine Balance zwischen dem Platzangebot für Fahrräder und Fahrgästen ohne Rad gefunden werden.

Die gemäß EU-Bahngastrechteverordnung vorgesehene Mindestanzahl von vier Radstellplätzen pro Zug ist nicht ausreichend und muss auf mindestens acht Stellplätze erhöht werden.

7. ERHÖHTES BEFÖRDERUNGSENTGELT REFORMIEREN

Die derzeitige Formulierung gemäß Eisenbahnverkehrsordnung, nach der ein Reisender zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts (EBE) im Fall eines nicht gültigen oder eines gültigen, aber nicht vorzeigbaren Fahrausweises, verpflichtet ist, muss angepasst werden. Bei dieser absoluten Formulierung fehlt der Ermessensspielraum, wonach ein EBE erhoben werden „kann“. Diese Unterscheidung ist wichtig, damit Menschen, die einen Fehler machen und sich zum Beispiel aufgrund unklarer und komplizierter Tarifbedingungen einen falschen Fahrschein kaufen nicht solchen Fahrgästen gleichgestellt werden, die vorsätzlich das Fahrgeld einsparen möchten. Die Tarifbedingungen im deutschen Nahverkehr sind nicht konsistent, widersprechen sich häufig und tragen in erheblichen Maße dazu bei, dass willige Kund:innen unabsichtlich ein falsches Ticket kaufen und somit zu Graufahrer:innen werden. Diesem Umstand muss der Gesetzgeber mit einer entsprechenden Anpassung Rechnung tragen und nicht allein auf die Kulanz der Verkehrsunternehmen setzen. Aus diesem Grund ist es notwendig, die Vorgabe in § 6 (2) EVO-neu, nach der ein EBE „mindestens jedoch 60 Euro“

¹⁰ Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes 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; <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=22-23%28B%29> (Abruf: 05.04.2023)

betragen muss, um eine reduzierte Variante zu ergänzen für den Fall, dass ein grundsätzlich gültiges, jedoch nicht genau passendes Ticket vorgezeigt werden kann.

Die Regelungen zum erhöhten Beförderungsentgelt bedürfen einer Überarbeitung, um Graufahrer:innen nicht auf eine Stufe mit Schwarzfahrer:innen zu stellen.

8. DYNAMISCHER HÖCHSTBETRAG FÜR DIE NUTZUNG ANDERER VERKEHRSMITTEL

Die Erhöhung des Höchstbetrags für einen Aufwandsersatz gemäß § 11 (2) EVO-neu von 80 Euro auf 120 Euro ist prinzipiell begrüßenswert. Dieser Betrag ist seit 2009 unverändert und berücksichtigt nicht mehr die realen Kosten, die zum Beispiel bei der Taxinutzung entstehen. Vor dem Hintergrund der derzeitigen starken Inflation, den bereits durchgeführten, beziehungsweise geplanten Erhöhungen der Taxitarife und den für die kommenden Jahre zu erwartenden allgemeinen Preissteigerungen erscheint ein fester Betrag für den Aufwandsersatz jedoch als nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr sollte eine Anpassungsklausel eingeführt werden, die den Betrag regelmäßig um die allgemeine Preissteigerungsrate erhöht. Es ist aus Fahrgastsicht nicht nachvollziehbar, dass die Verkehrsunternehmen regelmäßig mit dem Verweis auf höhere Kosten ihre Ticketpreise anheben, die den Fahrgästen zustehenden Aufwendungen jedoch nicht angepasst werden. Ohne eine festgeschriebene Dynamisierung wird der reale Kaufkraftverlust die Situation weiter verschlechtern.

Der Höchstbetrag für den Aufwandsersatz bei der Nutzung anderer Verkehrsmittel muss regelmäßig an die Inflation angepasst werden.