

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 28.01.2016 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition soll eine Änderung des § 13 Eisenbahnverordnung (EVO) dahingehend erreicht werden, dass für jeden Zugreisenden ein Sitzplatzanspruch besteht.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 270 Mitzeichnungen und 79 Diskussionsbeiträge sowie weitere sachgleiche Eingaben vor. Sie werden einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen. Es wird um Verständnis gebeten, dass dabei nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die Eisenbahnverordnung (EVO) aus dem Jahr 1938 nicht mehr zeitgemäß sei und die Fahrgastrechte äußerst restriktiv behandle. Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn (DB) AG seien – zumindest in der 2. Klasse – planmäßig und zu jeder Uhrzeit überfüllt. Grund dafür sei die profitorientierte Kapazitätsplanung der DB AG, die durch die bestehenden gesetzlichen Regelungen erst ermöglicht werde. Die geltende Rechtslage führe zudem zu stetig steigenden Reservierungskosten. Diesen Entwicklungen müsse entgegengewirkt werden. Die Bahn müsse verpflichtet werden, Fahrgästen der 2. Klasse, sofern kein entsprechender Sitzplatz vorhanden sei, diesen ohne Aufpreis einen Sitzplatz in der 1. Klasse anzubieten. Soweit in beiden Klassen kein Sitzplatz verfügbar sei, solle den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung zustehen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass die Verpflichtung des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus dem Beförderungsvertrag lediglich die Beförderung des Reisenden vom Abgangsbahnhof zum Zielbahnhof beinhaltet. Dabei besteht nach der derzeitigen Rechtslage grundsätzlich kein Anspruch auf einen Sitzplatz. Paragraph 13 Absatz 1 Satz 2 EVO schließt auch einen Anspruch auf einen Sitzplatz oder auf Unterbringung in der 1. Klasse bei Platzmangel in der 2. Klasse aus. Ein Anspruch auf einen Sitzplatz besteht daher nur dann, wenn eine Sitzplatzreservierung vorgenommen wurde. Ausnahmen können jedoch durch eine entsprechende Tarifvereinbarung zugelassen werden.

Für die Frage, ob und inwieweit dem Anliegen Rechnung getragen werden kann, bedarf es der Prüfung, ob aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten eine grundsätzliche Abweichung von der bestehenden Regelung des § 13 EVO überhaupt erforderlich ist. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang der Ist-Zustand hinsichtlich der unterschiedlichen Auslastung der Zugverbindungen, insbesondere auch, ob die in einer Petition geschilderte Situation nur für stark frequentierte Verbindungen oder zu Stoßzeiten gilt.

Nach den Feststellungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) reserviert derzeit die Hälfte aller Kunden im Fernverkehr einen Sitzplatz. Fahrkarten ohne Zugbindung werden unbegrenzt verkauft und aktuell von 70 Prozent der Fernverkehrskunden genutzt. Dabei zeigen Züge mit hoher Auslastung sehr hohe Anteile von Fahrgästen mit Fahrkarten ohne Zugbindung, also von Normalpreistickets, Streckenzeitkarten und BahnCard-100-Nutzern.

Kontingentierte Fahrscheine werden nur so lange verkauft, wie freie Sitzplätze vorhanden sind. Die erforderlichen Prognosen zur Kontingentermittlung werden pro Zug, Laufwegsabschnitt und Wochentag erstellt. Als Grundlage dienen dabei sowohl die laufenden, in jedem Zug stattfindenden Reisendenzählungen als auch ein Abgleich von bereits getätigten Buchungen mit dem jeweiligen Standardbuchungsverhalten für den jeweiligen Zug. Die Prognosen, und damit die zur Verfügung gestellten Sparpreiskontingente, werden mehr als 20-mal im Buchungszeitraum aktualisiert. Das Kontingent für zuggebundene Fahrscheine

entspricht der Differenz zwischen der Gesamtsitzplatzanzahl des Zuges und dem prognostizierten Sitzplatzbedarf für die Reisenden ohne Zugbindung.

Der Ausschuss begrüßt ausdrücklich, dass im Falle regelmäßiger und wiederkehrender Nachfragespitzen von vornherein größere Zugeinheiten, wie zum Beispiel ICE-Doppeltraktionen, geplant und zusätzlich, vor allem an Feier- und Sonntagen, Entlastungzüge in den Fahrplan eingearbeitet werden. Bei unerwartet hohem Buchungsverhalten werden, soweit möglich, zudem kurzfristig Einmalentlaster eingesetzt.

Der Ausschuss teilt vor dem Hintergrund der Ausführungen die Auffassung der Bundesregierung, dass der Verkaufs- und Auslastungssteuerung durch die DB Fernverkehr AG ein plausibles Verfahren zugrunde liegt und daher grundsätzlich nicht zu beanstanden ist. Er merkt ergänzend an, dass bereits aufgrund der begrenzten Trassenverfügbarkeit nicht jeder Nachfragespitze auf der Kapazitätsseite vollständig entgegengewirkt werden kann. Eine rechtliche Änderung des § 13 EVO ist mithin nicht erforderlich.

Der Petitionsausschuss hält die geltende Rechtslage für sachgerecht und empfiehlt daher aus den genannten Gründen, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.