Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 15.12.2016 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, im Hinblick auf die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr die Haftungsausschlüsse zu streichen, die entsprechend der Eisenbahn-Verkehrsordnung und vergleichbarer Verordnungen gewährt werden, eine Streichung der gewährten Haftungsausschlüsse der Eisenbahn-Verkehrsordnung und vergleichbarer Verordnungen zu erreichen und zusätzlich eine Unabdingbarkeitsklausel aufzunehmen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 62 Mitzeichnungen und acht Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen und andere Unternehmen im öffentlichen Personenverkehr nach der gültigen „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ (EVO) bis auf einen sehr geringen Anteil verschuldensunabhängig von der Haftung für Vermögensschäden durch mangelhafte Leistung (Verspätung, Ausfall etc.) befreit seien. Ursprünglicher Zweck dieser Verordnung sei es 1938 gewesen, den Schienenverkehr von solchen Ansprüchen freizuhalten und günstige Fahrpreise zu gewährleisten. Damals sei der Schienenverkehr noch durch eine Behörde ohne Gewinnerzielungsabsicht und mit auskömmlicher Mittel –und Personalversorgung als Monopol geführten worden.

Spätestens seit 1994 hätten jedoch ausnahmslos Unternehmen mit Profitmaximierungsabsicht den Schienen– und den sonstigen öffentlichen Personenverkehr betrieben. Dies führe dazu, dass nicht genug in Personal und

Material investiert werde. Entsprechend könne die mit Fahrscheinerwerb geschuldete Leistung nicht vertragsgerecht, insbesondere fahrplanmäßig, erbracht werden. Der Fahrplan sei ein „unverbindlicher Richtwert“ geworden, die Verkehrsmittel würden immer unzuverlässiger. Auch die Fahrpreise seien keineswegs mehr günstig, verglichen mit den Kosten für Auto und Flugzeug seien sie nahezu unangemessen hoch.

Für Menschen, die aus beruflichen Gründen pendeln, und Geschäftsreisende seien diese Entwicklungen im Hinblick auf die Kostenerstattung problematisch. So würden die Kosten für eine Ersatzbeförderung und/oder Unterkunft im Rahmen der freiwilligen „Fahrgastrechte“ nur erstattet, wenn die Verspätung zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr eingetreten sei. Zu allen anderen Zeiten müsse der Fahrgast die erheblichen Kosten selbst tragen, obwohl er sie nicht verschuldet habe. Außerdem gebe es eine Entschädigung erst ab einer Verspätung von 60 Minuten und nur anteilig bis zu einem Betrag von 80 Euro. Die zusätzlich gewährte, pauschale Entschädigung decke bei Inhaberinnen und Inhabern von Zeitkarten nicht einmal den Aufwand, der nötig sei, um die Entschädigung geltend zu machen.

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 Ansicht zu der Eingabe darzulegen und hat die von ihr angeführten Aspekte in seine parlamentarische Prüfung einbezogen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Der Ausschuss hält einleitend fest, dass die maßgebliche Rechtsgrundlage für die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist. Diese trat zum 3. Dezember 2009 in Kraft und ist unmittelbar geltendes Recht. Darüber hinaus wurden – über die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 hinaus – weitergehende Rechte für Reisende im Schienenpersonennahverkehr in der Eisenbahnverkehs-Ordnung (EVO) festgelegt.

Bei Verspätungen, verpassten Anschlusszügen oder Zugausfällen hat der Fahrgast gegenüber dem Beförderer nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine Reihe von Rechten. Beförderer ist gemäß Artikel 3 Nr. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 „das vertragliche Eisenbahnunternehmen, mit dem der Fahrgast den

Beförderungsvertrag geschlossen hat, oder eine Reihe aufeinanderfolgender Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage dieses Vertrages haften“. Der Fahrgast kann vom Beförderer gemäß Artikel 16 u. a. die Erstattung des Fahrpreises oder die Weiterreise mit geänderter Streckenführung verlangen. Voraussetzung dafür ist, dass die Verspätung bei Ankunft am Zielort des Fahrgastes gemäß Beförderungsvertrag mehr als 60 Minuten beträgt. Daneben hat der Fahrgast bei Verspätungen einen Anspruch auf Fahrpreisentschädigung, falls ihm der Fahrpreis nicht erstattet wurde. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach der Dauer der Verspätung (vgl. Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007).

Ergänzend hierzu hat der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 26. September 2013 entschieden, dass nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ein Eisenbahnunternehmen auch dann eine Fahrpreisentschädigung wegen Verspätung zu leisten hat, wenn die Verspätung auf höherer Gewalt (z. B. Witterungsbedingungen) beruht. Ein Eisenbahnunternehmen ist folglich nicht berechtigt, in seine Allgemeinen Beförderungsbedingungen eine Klausel aufzunehmen, nach der es von seiner Pflicht zur Fahrpreisentschädigung bei Verspätungen befreit ist, wenn die Verspätung auf höherer Gewalt oder einem der Gründe beruht, die in Artikel 32 Absatz 2 ER CIV genannt sind.

Der Ausschuss begrüßt, dass der deutsche Gesetzgeber ferner die Fahrgastrechte über die Regelungen der Verordnung hinaus durch das Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erweitert hat. So hat der Fahrgast im Nahverkehr nach § 17 Absatz 1 EVO u. a. bei einer absehbaren Verspätung von mindestens 20 Minuten die Möglichkeit, jeden beliebigen anderen Zug zu nehmen, auch einen Zug des Fernverkehrs. Ist die fahrplanmäßige Ankunft zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr morgens, kann auch ein anderes Verkehrsmittel genommen werden, wie z. B. ein Taxi. Dies gilt auch, wenn der letzte fahrplanmäßige Zug ausfällt und das Ziel daher nicht mehr vor 24.00 Uhr erreicht werden kann. Erstattet werden Aufwendungen bis maximal 80 Euro (vgl. § 17 Absatz 2 EVO).

Der deutsche Gesetzgeber hat somit bereits Rechte für Reisende festgelegt, die über die einheitlichen europäischen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 hinausgehen.

Des Weiteren dürfen nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 die Verpflichtungen gegenüber Fahrgästen – insbesondere durch abweichende oder einschränkende Bestimmungen im Beförderungsvertrag – nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

Auch von den Bestimmungen der EVO kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Beförderungsbedingungen nur zugunsten des Reisenden abweichen.

Ergänzend verweist der Petitionsausschuss auf die seit Dezember 2009 bundesweit arbeitende Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp) in Berlin. Kernaufgabe der söp ist die außergerichtliche und einvernehmliche Streitbeilegung in individuellen Streitfällen zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen. Die söp ist von der Bundesregierung als Schlichtungsstelle anerkannt und zudem bei der Europäischen Union notifiziert. Informationen zu den Schlichtungsverfahren bei der söp finden sich im Internet unter: http://www.soep-online.de/die-schlichtung.html.

Abschließend hält der Ausschuss fest, dass es entgegen der mit der Petition vorgetragenen Auffasssung bereits eine Reihe von Tatbeständen im Eisenbahnverkehr gibt, bei denen das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen sich nicht von der Haftung befreien und enthaften kann. In Verbindung mit den dargestellten bundesdeutschen Regelungen, die teilweise über die EU-Vorgaben hinausgehen, sieht der Ausschuss die Rechte der Reisenden im Eisenbahnverkehr bereits in einem begrüßenswerten Umfang gewährleistet. Da die Fahrgastrechte-Verordnung zudem mittelfristig auf europäischer Ebene überarbeitet wird, ist mit einer weiteren Stärkung der Fahrgastrechte zu rechnen.

Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.