

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Roman Müller-Böhm, Stephan Thomae, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Olaf in der Beek, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Jürgen Martens, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Restriktion der Entschädigungspflicht von Bahnunternehmen

Die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr werden in Deutschland und der Europäischen Union (EU) gegenwärtig in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr aus dem Jahr 2009 geregelt. Im November 2018 entwickelte das Europäische Parlament eine Position für eine Novellierung der bisherigen Regelungen auf EU-Ebene. Die neuen Regelungen sollen dazu beitragen, Bahnreisende in der EU künftig noch besser zu schützen. Dabei lag der Fokus zum einen auf der Rückerstattung von Fahrpreisen. Nach Vorstellung des Parlaments sollen beispielsweise bei Verspätungen am Zielort ab 60 und bis 89 Minuten künftig 50 Prozent und bei Verspätungen von 90 Minuten bis zu 119 Minuten 75 Prozent des Ticketpreises als Entschädigung ausgezahlt werden.

Momentan wird ein Viertel der Reisekosten erstattet, wenn der Fahrgast später als eine Stunde am Ziel eintrifft. Ab einer Verspätung von 120 Minuten werden derzeit 50 Prozent der Kosten erstattet (<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/DE/COM-2017-548-F1-DE-MAIN-PART-1.PDF>). Zudem wurde bisher auch bei äußeren Einflüssen wie schlechtem Wetter oder Drittverschulden an der Entschädigung festgehalten. Wie schon der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Jahre 2013 feststellte, besteht auch bei Ausfällen aufgrund von Sturm oder Schnee oder Verspätungen wegen blockierten Gleisen eine Entschädigungspflicht der Bahn gegenüber ihren Kunden. Diesen sollte nicht das Risiko solcher äußeren Einflüsse aufgebürdet werden. Dieses Risiko sollte in der Sphäre der Bahnunternehmen verbleiben. Ein Bahnunternehmen kann somit bei einer Schlecht- oder Nichtleistung aufgrund sogenannter höherer Gewalt eine Entschädigung nicht verweigern.

Eine gemeinsame Position der Mitgliedstaaten im Rat der Europäischen Union lag bisher nicht vor. Jedoch stellt ein internes Papier des EU-Ministerrats, wie aus einem Artikel der „FAZ“ hervorgeht (<https://einspruch.faz.net/recht-des-tages/2019-05-20/die-bahn-soll-nicht-mehr-zahlen-wenn-es-stuermt/247859.html>), diese vom Parlament in Aussicht gestellten stärkeren Rechte für Fahrgäste der Bahn in Frage. Laut diesem sollen Bahnunternehmen weitergehend von Entschädigungspflichten ausgenommen und Verspätungszeiträume für Erstattungen nicht verbraucherfreundlicher bemessen, sondern auf dem aktuellen Niveau belassen werden. Gleichzeitig sollen Bahnunternehmen auch dann keine Entschädigung zahlen müssen, wenn die Verspätung „ganz allgemein durch ‚Dritte‘ verursacht“ wird, wie die „FAZ“ berichtete. Der gesamte Vorstoß wird laut „FAZ“ unter anderem auch von der Bundesregierung getragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung das von der „FAZ“ zitierte interne Papier des EU-Ministerrates bekannt?
2. Welche Ereignisse fallen nach Ansicht der Bundesregierung unter eine „durch Dritte“ verursachte Verspätung, wie sie laut „FAZ“ in dem internen Papier des EU-Ministerrates erwähnt wird?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Position des internen Papiers des EU-Ministerrates, dass Fahrgastrechte für Bahnreisende restriktiver ausfallen sollen, als noch im November 2018 von den Abgeordneten des EU-Parlamentes angedacht war, insbesondere,
 - a) dass die Verspätungszeiträume für Erstattungen nicht verbraucherfreundlicher bemessen, sondern auf dem aktuellen Niveau belassen werden sollen,
 - b) dass für Bahnunternehmen in Fällen von Verspätungen oder Ausfällen durch höhere Gewalt (z. B. durch den Fahrbetrieb beeinträchtigendes Wetter, Naturkatastrophen, plötzlich auftretende Fahrzeugmängel, Arbeitskampfmaßnahmen) lediglich eingeschränkte Entschädigungspflichten bestehen sollen, und
 - c) dass für Bahnunternehmen in Fällen von Verspätungen oder Ausfällen bei Verursachung durch Dritte lediglich eingeschränkte Entschädigungspflichten bestehen sollen?
4. Sind nach Einschätzung der Bundesregierung weitere Maßnahmen zur Stärkung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr notwendig?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, wieso nicht?
5. Wie hoch waren nach Kenntnisstand der Bundesregierung die Entschädigungen und Kostenersatzzahlungen, die die Deutsche Bahn AG in den Jahren 2009 bis 2018 jährlich zu zahlen hatte?
6. Wie hoch waren nach Kenntnisstand der Bundesregierung die jährlichen Entschädigungen in den Jahren 2009 bis 2018, die die Deutsche Bahn AG aufgrund von Ausfällen und Verspätungen zu zahlen hatte?
 - a) Welchen Anteil hatten daran Ausfälle bzw. Verspätungen, die durch höhere Gewalt (z. B. durch den Fahrbetrieb beeinträchtigendes Wetter, Naturkatastrophen, plötzlich auftretende Fahrzeugmängel, Arbeitskampfmaßnahmen) verursacht wurden?
 - b) Welchen Anteil hatten daran Ausfälle bzw. Verspätungen, die durch Dritte verursacht wurden?

7. Sofern die erfragten Angaben in Frage 2 sowie in den Fragen 2a und 2b nicht erhoben werden, wie hoch war nach Kenntnisstand der Bundesregierung in den Jahren 2009 bis 2018
 - a) die Anzahl der verspäteten oder ausgefallenen Züge,
 - b) die Anzahl der aufgrund von höherer Gewalt (z. B. durch den Fahrbetrieb beeinträchtigendes Wetter, Naturkatastrophen, plötzlich auftretende Fahrzeugmängel, Arbeitskampfmaßnahmen) verspäteten oder ausgefallenen Züge und
 - c) die Anzahl der aufgrund des Einflusses Dritter verspäteter oder ausgefallener Züge?
8. Wie hoch waren nach Kenntnisstand der Bundesregierung die Einnahmen der Deutschen Bahn AG durch Ticketverkäufe jeweils in den Jahren 2009 bis 2018?

Berlin, den 7. Juni 2019

Christian Lindner und Fraktion

