



Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Sektion IV – Verkehr
Gruppenleitung Eisenbahn
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen Unser Zeichen Bearbeiter/in Tel **501 65** Fax **501 65 1** Datum
doc UV-GSt/DA/Hu Doris Artner-Severin DW 12747 DW 412747 3.9.2019
11284/19

EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die neuerliche Übermittlung des Entwurfs anlässlich der am 11.9.2019 stattfindenden Ratsarbeitsgruppe und nimmt ergänzend zu den bereits am 31.10.2017 und 23.5.2019 erfolgten Stellungnahmen, wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs:

Das aktuelle Dokument für die geplante Arbeitsgruppe am 11.9.2019 (doc 11284/19) beinhaltet insbesondere die in Diskussion stehenden Art 2 „Anwendungsbereich“, Art 5 „Diskriminierungsverbot“, Art 6 „Fahrradmitnahme“, Art 10 „Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen“, Art 16 „Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung“, Art 17 „Fahrpreisentschädigung“, Art 20 - 26 Chapter V „Rechte von Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität“ sowie Art 28 „Beschwerden“.

Das Wichtigste in Kürze:

- Die BAK fordert die Anwendung der Bahnpassagierrechte-Verordnung europaweit flächendeckend möglichst ohne Ausnahme.
- Wiederholte Verspätungen, die zwar im Einzelnen weniger als 60 Minuten aufweisen, in der Summe kumuliert aber mehr als 60 Minuten betragen, sind bei Zeitkarten zu entschädigen.
- Die Fassung des Art 10 gemäß Working Document 8673/19 „shall offer through-tickets“ ist jedenfalls beizubehalten. Es ist KonsumentInnen nicht zumutbar, Fahrkarten inklusive Reservierungen für eine durchgängige Fahrt bei mehreren Betreibern zu erwerben.

- Die BAK stellt mit Befremden fest, dass das Bekenntnis zu den Rechten von Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität anscheinend nur in Relation zu Mehrkosten gesetzt wird und nicht die damit verbundene Qualität der Dienstleistung und der Mehrgewinn für alle Fahrgäste durch mehr Komfort und ausreichend zur Verfügung stehendes Personal in den Vordergrund gerückt wird.
- Die Herabsetzung der ohnehin nur sechsmonatigen Frist auf zwei Monate zur Einbringung der Beschwerde wird abgelehnt und ist keinesfalls geeignet, die Durchsetzung von Rechtsansprüchen zu gewährleisten.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Ad Artikel 2 „Anwendungsbereich“:

Die im nunmehr vorliegenden Entwurf des Art 2 Abs 1a eingefügte Anwendbarkeit des Kapitels III (Liability for passengers and luggage) für Verkehrsdienstleistungen, die ausschließlich aus historischem Interesse oder aufgrund des touristischen Werts ausgeführt werden, wird aus KonsumentInnen­sicht begrüßt. Hingegen wird die in Art 2 Abs 1d neu aufgenommene Ausnahme von einzelnen Bestimmungen (nämlich für Informations- und Unterstützungspflichten) für Ticketverkäufer und Reiseveranstalter mit weniger als zehn MitarbeiterInnen abgelehnt.

Wie bereits in den vorigen Stellungnahmen ausgeführt, sollte die Bahnpassagierrechte-Verordnung europaweit flächendeckend zur Anwendung kommen. Ein Fahrgast soll innerhalb Europas – unabhängig davon, ob er sich im Stadt-, Vororte-, Regional- oder grenzüberschreitenden Verkehr befindet und bei welcher Stelle er ein Ticket gekauft hat – ein Mindestniveau an Fahrgastrechten, Sicherheitseinrichtungen, Informationen sowie ein Mindestmaß an Qualität vorfinden können.

Ad Artikel 6 „Fahrradmitnahme“:

Die BAK bedauert, dass die Eisenbahnunternehmen nun nicht mehr zur Erstellung von Plänen zur Fahrradbeförderung, die zu einer Erhöhung und Verbesserung der Beförderung von Fahrrädern führen soll, verpflichtet werden sollen. So sieht der nunmehrige Vorschlag nur mehr vor, dass Mitgliedstaaten dies verlangen können.

Positiv zu bewerten ist, dass die vorgesehene Haftung der Fahrgäste bei Fahrradmitnahme abgemildert wurde. Hat der Fahrgast sein Fahrrad ordnungsgemäß verstaut bzw sein Fahrrad zur Beförderung an das Eisenbahnunternehmen übergeben, haftet er nicht für allfällige Unannehmlichkeiten oder Schäden.

Ad Artikel 10 „Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen“:

Die BAK kann nicht nachvollziehen, dass nun wieder nur „all possible efforts“ der Bahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer geschuldet werden sollen, um Durchgangsfahrkarten zu verkaufen. In Zeiten klimabedingter Notwendigkeit nicht nur Kurzstrecken, sondern vor allem auch längere Strecken mit der Bahn zu fahren, ist es nicht vertretbar, es dem Wohlwollen der Bahngesellschaften zu überlassen, ob durchgängige Tickets angeboten werden. Die derzeitige Situation ist für europäische BürgerInnen

unzumutbar. Will man beispielsweise von Wien nach Lissabon, so kann man die Fahrkarte inklusive Reservierung nicht bei einem Bahnunternehmen erwerben, sondern muss Zugkarten und Reservierungen bei verschiedenen Bahngesellschaften kaufen. Dazu müssen die Namen der diesbezüglichen Bahngesellschaften eruiert und separat mit den jeweiligen Unternehmen Verträge abgeschlossen werden. Dies ist ein ungebührlicher Aufwand und nicht geeignet, Bahnfahren in Europa attraktiver und bürgerfreundlicher und vor allem auch konkurrenzfähig gegenüber dem Flugverkehr zu machen. Die BAK spricht sich daher vehement dafür aus, die Formulierung „shall offer through-tickets“ beizubehalten.

Ad Artikel 16 „Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung“:

Die erforderliche Zustimmung des Eisenbahnunternehmens für die anderweitige Beförderung durch ein anderes Transportunternehmen ist aus KonsumentInnensicht abzulehnen. Die BAK verweist hier auf eine ähnlich gelagerte Entscheidung des OGH zu 1 Ob 133/18t zur Fluggastrechte-VO, wonach der Passagier ohnehin berechtigt ist, Verträge mit anderen Transportdienstleistern unter Kostenersatz abzuschließen, um das Endziel unter vergleichbaren Bedingungen zu erreichen. Art 16 Abs 2 letzter Unterabsatz ist daher aus Sicht der BAK zu streichen.

Außerdem sollte der Abs 2 des Art 16 des Dokuments 8673/19 wieder eingefügt werden, damit die Pflicht des Eisenbahnunternehmens, ein Re-Routing notfalls auch durch andere Unternehmen anzubieten, klargestellt ist.

Ad Artikel 17 „Fahrpreisschädigung“:

Wie bereits in der vorangegangenen Stellungnahme festgehalten, lehnt die BAK die Streichung des letzten Satzes des Art 17 Abs 2 entschieden ab. Es bedarf auch für die besondere Situation von Inhabern von Zeitfahrkarten, die meist von PendlerInnen genutzt werden, eines adäquaten Entschädigungsmodells, wie es etwa in Österreich bereits umgesetzt ist. Gerade hier ist nicht einzusehen, warum wiederholte Verspätungen, die zwar im Einzelnen weniger als 60 Minuten ausmachen, in der Summe kumuliert aber mehr als 60 Minuten betragen, nicht zu Entschädigungszahlungen führen sollen. Im Berufsalltag ist ein wiederholtes sich Verspäten äußerst unangenehm und kann auch zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen führen. Zudem ist die europäische Wirtschaft darauf angewiesen, dass Arbeitskräfte pünktlich an ihrem Arbeitsort erscheinen. Bahnunternehmen müssen daher gerade auch im Bereich von Zeitkarten dazu motiviert werden, Verspätungen zu vermeiden.

In Bezug auf Art 17 Abs 8 wird nochmals darauf verwiesen, dass die Ausschlussgründe zu weit formuliert sind und gestrichen werden sollten. Da KonsumentInnen ohnehin bloß einen Teil ihres Ticketpreises zurückerhalten, mangelt es hierfür an einer sachlichen Rechtfertigung.

Die Streichung des Art 17 Abs 9 wird aus KonsumentInnensicht begrüßt.

Ad Chapter V „Rechte von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität“

Artikel 20 - 26 (siehe BAK-Stellungnahme vom 23.5.2019):

Die BAK stellt mit Befremden fest, dass das Bekenntnis zu den Rechten von Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität scheinbar nur in Relation mit Mehrkosten gesetzt wird und nicht die damit verbundene Qualität der Dienstleistung und der Mehrgewinn für alle Fahrgäste durch mehr Komfort und ausreichend zur Verfügung stehendes Personal in den Vordergrund gerückt wird. Die BAK bekräftigt ihre Anregung die entsprechende Definition der UN-Behindertenrechtskonvention in die Verordnung aufzunehmen und unterstreicht die Wichtigkeit eines klaren Bekenntnisses zur Barrierefreiheit.

Ad Artikel 28 „Beschwerden“:

Die BAK spricht sich entschieden gegen die Herabsetzung der vorgesehenen Frist zur Einbringung von Beschwerden von sechs Monaten auf zwei Monate aus. Gerade bei Reisen, die auch mit längeren Auslandsaufenthalten verbunden sein können, ist eine Herabsetzung der ohnehin nur sechsmonatigen Frist nicht geeignet, die Durchsetzung von Rechtsansprüchen zu gewährleisten. Die BAK vertritt vielmehr die Ansicht, dass die Fristsetzung an sich ersatzlos zu streichen ist, da eine Beschwerdefrist KonsumentInnenrechte lediglich einschränkt. Eine Frist von zwei Monaten ist jedenfalls zu kurz und keinesfalls angemessen, um die oft für die Betroffenen unklaren und intransparenten Rechte in Anspruch nehmen zu können.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

