

21.10.2018, Fahrgastsymposium, Erfurt, „Rechte von Fahrgästen im Bahnverkehr“

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist mir eine große Freude und Ehre zugleich am **Fahrgastsymposium 2018 in Erfurt** teilzunehmen zu können.

Ich freue mich darauf, mit Ihnen gemeinsam die zukünftigen „**Rechte von Fahrgästen im Bahnverkehr**“ näher unter die Lupe zu nehmen.

Gestatten Sie mir, mit Lob und Dank zu beginnen.

Danke, dass Sie als Tagungsort Erfurt gewählt haben. Eine gute Entscheidung!

Sie nehmen hoffentlich beste Eindrücke mit nach Hause.

Wir sind ein wenig stolz darauf, dass die ICE Trasse Berlin – München, als Teil eines viel größeren TEN-V, also eines Transeuropäischen Netzes Verkehr – wenn auch mit 10-Jähriger Verspätung - vor wenigen Monaten fertig gestellt werden konnte.

Sie wurde u.a. vom Thüringer Ministerpräsidenten eröffnet, der lächelnd zugab, lange Jahre gegen die Trasse gekämpft zu haben, wodurch es die Bauverzögerung gab und was das Projekt etwa eine Milliarde Euro teurer machte. Aber nun freue er sich und wird helfen, das städtische Bahnhofsumfeld Erfurts angemessen umzugestalten. Spät, aber zum Glück nicht zu spät kam diese Einsicht.

Ich fühle mich in doppelter Weise als **gut geeignet** für unsere heutige Diskussion.

Warum?

1. Habe ich mich mit dem Thema als stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses im EU-Parlament durchaus breit beschäftigt und
2. Bin ich ein fleißiger Bahnpassagier. Ich fahre fast jede Woche weit über 1.200 km Bahn.

In der Regel reise ich montags frühzeitig mit dem Zug von Weimar nach Brüssel bzw. Strasbourg und Donnerstag abends zurück. Sie glauben gar nicht, was ich schon alles an Verspätungen, Bahnausfällen, Informationschaos, aber eben auch Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, Freundlichkeit erlebt habe. Es gibt es tatsächlich, das engagierte, gute Bahnpersonal bei der DB wie bei anderen Bahnen. --- Dort vielleicht ein wenig mehr ---

Bei genau denen, nicht bei den schwarzen Schafen, die es überall gibt, möchte ich mich an dieser Stelle einfach mal Bedanken.

Gerade auch wegen meiner praktischen Erfahrungen war ich sehr aktiv und ich denke, fair, bei der Erstellung des Berichts zur Überarbeitung der Rechte von Bahnreisenden gehandelt zu haben.

Die jetzige Regelung zu den „Rechten und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ ist von 2007 und überarbeitungsbedürftig. Unter anderem, was die unbürokratische Durchsetzung der schon geltenden Fahrgastrechte betrifft, brauchen wir Neuerungen.

Mit der Stärkung der Rechte von Bahnreisenden, wollen wir keineswegs die Bahnunternehmen bestrafen oder gängeln. Wir wollen ihnen helfen, vielleicht mit ein wenig Druck, die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern. Sie alle wissen es ja, Druck ist oft hilfreich und jeder braucht ihn zuweilen. Als Architekt, der ich von Hause aus bin, habe ich zuweilen auch erst so richtig geschrubbt, wie wir sagen, wenn ein Projekt fertig werden musste. Fragen Sie sich einmal selbst!

Und wir wollen erreichen, dass sich der Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern erhöht. Wir brauchen neue Verkehrskonzepte, um den Mobilitäts- und Transportzuwachs auch morgen noch bewältigen zu können. Über den weitverbreiteten, berechtigten Wunsch der Menschen, Verkehre auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu verlagern, brauche ich Ihnen nicht zu erzählen.

Die Abstimmung zu diesem Dossier fand im Verkehrsausschuss vor wenigen Tagen, am 9.Oktober statt.

Bei der **Endabstimmung: 39 dafür, 2 dagegen, 6 Enthaltungen.**

Im Plenum des EP wird voraussichtlich im November abgestimmt.

Lassen Sie mich die Ergebnisse der Abstimmung in 9 Punkten ein wenig vorstellen:

Die Mehrheit der Abgeordneten will:

1. Eine Reduktion von bestehenden Ausnahmen

Obwohl alle Mitgliedstaaten der geltenden Verordnung zugestimmt haben, wurde sie nur in wenigen vollständig umgesetzt.

Und Schätzungen zufolge werden zurzeit 64 % der Bahndienstleistungen durch nationale Ausnahmen gelockert.

Durch die zahlreichen Ausnahmebestimmungen herrscht z.B. ein hohes Maß an Unsicherheit, ob und in welcher Höhe Ansprüche auf Entschädigungen bei Bahnausfällen und Verspätungen bestehen.

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis: Bestehende Ausnahmen werden stark eingeschränkt, z.B. soll der Regionalverkehr nicht mehr ausgenommen werden können

Stadt- und Vorortverkehre können nach wie vor ausgenommen werden.

2. Informationen

Informationen an die Fahrgäste sind so essentiell und doch sind meine Erfahrungen, dass es gerade an diesen mangelt, sie ungenau oder nichtzutreffend sind.

Den Fahrgästen heutzutage Echtzeit-Informationen zur Ankunft, zu Verspätungen und zu alternativen Reiserouten zu geben, ist im Zeitalter der Digitalisierung nun wirklich keine Kunst mehr.

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis: auf Anfrage müssen Echtzeit-Informationen, sofern möglich, gegeben werden. Die Informationen sind vor Fahrantritt und auch während der Fahrt abrufbar Dienstleistungen im Zug bestehen hinsichtlich der Informationen zu Verspätungen und wichtigsten Anschlussverbindungen

3. Beschwerden

Wenn man grenzüberschreitend mit dem Schienenverkehr eine Reise antritt und es dort zu Schwierigkeiten kommt, sollte die Sprachbarriere kein Hindernis mehr sein, um von einer Beschwerde abzusehen.

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis: Passagiere sollten eine Beschwerde in der Sprache des Landes einreichen können, in der das Eisenbahnunternehmen, der Ticketverkäufer, etc. niedergelassen ist und in jedem Fall auf Englisch.

4. Ticketkauf

Mobilität ist heutzutage ein Service. Manchmal muss es schnell gehen und man sollte auch in diesen Situationen nicht zum Schwarzfahren gedrängt werden, deshalb kann vom Ticketverkauf erwartet werden, dass er unkompliziert von statten geht.

Gibt es am Abfahrtsbahnhof keinen Fahrkartenschalter oder barrierefreien Fahrkartenautomat und keine andere Möglichkeit, das Ticket vorab zu erwerben, so sollten Passagiere mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fahrkarten ohne Aufpreis im Zug kaufen können. So der Kom-Vorschlag

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis:

Diese Chance sollten nicht nur MmB haben, sondern alle Reisenden

5. Einheitliche Regelung für Entschädigungen

Wenn dann mal eine Verspätung eintritt, dann stellt sich die Frage, wie die Entschädigung aussieht. Im EU-Parlament haben wir die Rechte der Bahnreisenden deutlich gestärkt, indem die Entschädigungen angehoben werden sollen.

Heutzutage in DE:

25% Fahrpreises bei Verspätungen von 60 Minuten und

50 % bei Verspätungen von 120 Minuten

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis:

50% des Fahrpreises bei 60-90 Minuten

75% des Fahrpreises bei 91-120 Minuten

100% des Fahrpreises über 121 Minuten

6. Höhere Gewalt- bzw. außergewöhnliche Umstände

2013 erging ein EuGH-Urteil, das besagt: Eisenbahnunternehmen sind nach den geltenden Regelungen auch nicht von ihrer Pflicht zur Fahrpreisentschädigung bei Verspätung befreit, wenn die Verspätung durch höhere Gewalt verursacht wurde. Ich glaube, auch Gerichte können mal falsch liegen.

Bei allen Verkehrsarten wie dem Bus-, dem Schiffs- und dem Flugverkehr gibt es Regelungen zur höheren Gewalt, deshalb leuchtet mir überhaupt nicht ein, warum es die für die Bahn nicht geben soll. In Fällen, die sich außerhalb ihrer Kontrolle befinden, wie z.B. ganz extreme Wetterbedingungen oder Terroranschläge sollte die Bahn von Entschädigungszahlungen befreit werden.

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis: Es wird eine Definition von außergewöhnlichen Umständen eingeführt. Und, wenn diese definierten außergewöhnlichen Umstände im Sinne von höherer Gewalt von dem Eisenbahnunternehmen schriftlich nachgewiesen werden, dann entfällt die Verpflichtung zur Entschädigungszahlung.

Das ist besonders im Zusammenhang mit der Gleichbehandlung der Verkehrsträger wichtig. Darüber hinaus streben wir auf EU Ebene multimodale Passagierrechte an, die für alle Verkehrsträger gelten. Da sind Sonderlösungen für die Bahn fehl am Platze.

7. Durchgangsfahrkarten

Die Eisenbahnunternehmen sollten zusammenarbeiten, um den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch zu erleichtern, dass — wann immer möglich — Durchgangsfahrkarten angeboten werden.

Es muss sichergestellt werden, dass mehrere gekaufte Zugtickets derselben Reisekette unter den Schutz dieser Verordnung fallen.

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis: Durchgangstickets müssen immer angeboten werden.

8. Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die Rechte von Personen, die in Ihrer Mobilität eingeschränkt oder behindert sind, ob dauerhaft oder zeitweilig, liegen mir ganz besonders am Herzen.

Deshalb habe ich mich auch im Rahmen dieses Berichtes stark für sie und ihre Rechte eingesetzt.

Obwohl die bestehenden Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Kommissionsvorschlag nicht geändert wurden, haben wir im EU-Parlament dringenden Handlungsbedarf gesehen. So reicht uns die Formulierung nicht, dass im Zug „Bemühungen um Hilfe nach besten Kräften“ stattfinden müssen.

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis:

Mein Vorschlag, die Vorlaufzeit der Hilfestellung von der Größe des Bahnhofs abhängig zu machen, hat eine breite Mehrheit gefunden:

- Generell sollte die Vorankündigung von Hilfebedarf mindestens 12 Stunden vor Fahrtritt angefragt werden. Die jetzige Gesetzgebung sieht 48 Stunden, ganze 2 Tage(!) vor
- Bei Bahnhöfen, mit einem täglichen Passagieraufkommen von über 10.000 Passagieren soll zukünftig keine Vorankündigung mehr nötig sein, allerdings sollten die betreffenden Personen 30 Minuten vor Fahrtritt am Bahnhof eintreffen.
- Bei Bahnhöfen, mit Verkehr zwischen 2.000 und 10.000 Passagieren pro Tag wird zukünftig eine Vorankündigung von maximal 3 Stunden nötig sein.

Mein Vorschlag, dass Personen mit einer Behinderung bzw. mit eingeschränkter Mobilität im Zug Hilfe geleistet werden **muss**, hat ebenfalls eine breite Mehrheit gefunden.

9. Fahrradmitnahme

Flixbus bietet bereits seit längerem an, dass die Fahrgäste ihr Fahrrad mitnehmen können.

Im Schienenverkehrs ist das jedoch noch lange nicht selbstverständlich.

Das Verkehrsausschuss-Ergebnis: Wir fordern die Installation von Fahrradbereichen in allen neuen Zügen und denjenigen, die generalüberholt werden, sodass der Schienenverkehr auch für Touristen attraktiver wird.

Wie geht es weiter nach der Abstimmung im Verkehrsausschuss?

Voraussichtlich im November, ich sagte es bereits, werden wir, als eine Kammer bei der Gesetzgebung, im Plenum über den im Verkehrsausschuss angenommenen Text abstimmen.

Dann fehlt noch das Votum der Verkehrsminister, also des Rates, der 2. Kammer.

Die amtierende österreichische Ratspräsidentschaft zeigt sich nicht gerade gewillt, das Dossier anzufassen und abzuschließen. Schade.

Es ist eher damit zu rechnen, dass sich weder die österreichische noch die rumänische Ratspräsidentschaft im 1. Halbjahr 2019 dieses Dossiers annimmt.

Dem heutigen EP bleibt höchstwahrscheinlich nur noch der Auftrag an das am 26. Mai 2019 neu zu wählende Parlament: macht Druck auf den Rat, damit der die verbesserten Bahnpassagierrechte zügig umsetzt und am besten die der Flugpassagiere gleich mit!

Gestatten Sie mir noch kurz einen Blick in die Zukunft der Multimodalen Passagierrechte

Im Juni 2015 wurde mein **Bericht zur Bereitstellung multimodaler integrierter Fahr- und Flugscheinsysteme** in Europa mit einer breiten Mehrheit angenommen.

Seither ist es unser langfristiges Ziel, EU-weit vollständige Informationen zu Reiseangeboten von öffentlichen und privaten Unternehmen im Flug-, Schienen-, Schiffs-, und Straßenverkehr anzubieten.

Diese sollen einem Reisenden eine nahtlose multimodale und grenzüberschreitende Reisemöglichkeit von Tür zu Tür ermöglichen. Am verbraucherfreundlichsten wäre es natürlich, wenn ein Reisender für seine multimodale Reise, zuerst den Bus, dann vielleicht die Bahn, das

Flugzeug und schließlich das Taxi nutzen kann und das alles mit nur einem einzigen Fahrschein.

Es steht außer Frage, dass in dieser Zukunft, wie wir sie uns vorstellen, der Reisende auch noch während der Reise Echtzeit-Informationen erhält und bei Störungen direkt auch ein neues Ticket mit dem er beispielsweise einen Ersatzzug nehmen kann, bekommt.

Voraussetzung dafür ist natürlich, dass die Reiseinformationen offengelegt werden und ein fairer und gleicher Zugang zu diesen multimodalen Reise- und Verkehrsdaten gewährleistet ist. Damit tut sich der Schienenverkehrssektor nach wie vor etwas schwer, dabei hat es die Luftfahrt vorgemacht, wie gut das funktionieren kann.

Die Akteure müssen unbedingt enger zusammenarbeiten, um aufeinander abgestimmte Personenbeförderungsmöglichkeiten zu ermöglichen. Der Schienenverkehr als nachhaltiger Verkehrsträger spielt hierbei eine zentrale Rolle, damit die Bürgerinnen und Bürger freiwillig auf einen wachsenden Individualverkehr verzichten und genau das auch gut finden.

Ich freue mich nun über die Möglichkeit, im Rahmen ihres Fahrgastsymposiums Ihre Sicht der Dinge und Ihre Bewertungen zu erfahren. Sie helfen uns dabei, sinnvolle, realistische Regelungen zu schaffen und nicht vom grünen Tisch aus entscheiden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.