

WERDEN EUROPAS FAHRGASTRECHTE IM BAHNVERKEHR VERSCHLIMMBESSERT?

EIN BAHN MANAGER-GESPRÄCH MIT PETER CORNELIUS VOM FAHRGASTVERBAND PRO BAHN ÜBER DIE BEMÜHUNGEN DER EU, EINE NEUE REGELUNG DER FAHRGASTRECHTE IM BAHNVERKEHR EINZUFÜHREN.

bahn manager Magazin: Herr Cornelius, können die Reisenden im Schienen-Personenverkehr zukünftig Verbesserungen erwarten?

Peter Cornelius: Es gibt eine existente Fahrgastrechte-Verordnung: Bei 60 Minuten Verspätung gibt es 25 Prozent des Fahrpreises zurück und bei 120 oder mehr als 120 Minuten 50 Prozent. Dazu gibt es noch Regelungen für Taxikosten, Hotel, Gutscheine und ähnliches. Diese Regelung ist seit 2009 in Kraft. Die Europäische Kommission als zuständige europäische Institution führte Untersuchungen durch und legte im Herbst 2017 einen Bericht vor, wie man aus ihrer Sicht die Fahrgastrechte reformieren möchte. Dann wurde im Europäischen Parlament ein sogenannter Berichterstatter ernannt, das war von der Sozialistischen Fraktion Herr Liberadzki aus Polen. Dieser legte dem zu-



PETER CORNELIUS

Seit 2017 Vorsitzender des Landesverbandes Berlin-Brandenburg beim Fahrgastverband PRO BAHN und bereits seit 2013 dort der Leiter des Fachausschusses Fahrgastrechte.

ständigen Ausschuss für Verkehr und Tourismus TRAN einen Vorschlag zur Entscheidung vor. Diese Vorlage traf allerdings auf Widerspruch, auch in Herrn Liberadzki eigener Fraktion.

Der Eindruck war, die Vorlage der Kommission ergab schon eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation, doch Herrn Liberadzki Vorlage hätte die Lage noch weiter verschlechtert. Nach entsprechender Einflussnahme unter anderem des Europäischen Fahrgastverbands EPF verabschiedete das Europäische Parlament im Dezember 2018 eine Revision, die sehr fortschrittlich war, indem sie gegenüber den jetzigen Regelungen sogar noch Verbesserungen enthielt und auch die Aussage traf, dass Höhere Gewalt als Grund für Fahrgast-Entschädigungen anerkannt werden müsse. Dann erarbeitete der Ministerrat, sprich die Regierungen der einzelnen Länder, eine Position. Unter unterschiedlichen Präsident-

schaften ist diese Ende 2019 zustande gekommen.

Diese Position des Ministerrates ist wiederum sehr viel schlechter, wahrscheinlich auf Druck seitens der europäischen Eisenbahngesellschaften. Jetzt haben wir also drei Positionen. Der letzte Schritt sind die Gespräche im sogenannten Trilog zwischen der Europäischen Kommission, dem Parlament und dem Ministerrat, wobei ein Kompromiss zu finden ist, auf den sich alle einigen können.

Schockierend! Ich hätte erwartet, Reformen sollen automatisch Verbesserungen bringen, doch offenbar sollen jetzt die Fahrgäste die Verlierer sein? Gibt es die Möglichkeit, einfach zu sagen, dann lassen wir es halt so, wie es ist?

Diese Situation ist nicht so einfach, wie Sie sich das vorstellen. Denn es gibt Interessengruppen und deren Einflussnahmen. Wenn die jetzige Regelung sehr zu Gunsten der Fahrgäste ist, dann bedeutet das, dass die Bahnen aufgrund dieser Regelungen halt auch viel Geld zahlen müssen. Die aktuellen Zahlen für das letzte Jahr sind so, dass die Deutsche Bahn etwa 53 Millionen Euro an Rückerstattungen im Rahmen von Fahrgastrechte-Anträgen gezahlt hat. Jetzt geht es nicht mehr zurück, alle müssen sich auf irgendeinen Kompromiss einigen. Und dieser Kompromiss kann leider auch für die Fahrgäste Verschlechterungen bringen. So ist in den Verhandlungen eine Regelung in der Diskussion, welche besagt: Bei Höherer Gewalt muss die Bahn nichts zahlen.

Wir nehmen durch den Europäischen Fahrgastverband noch Einfluss auf die Verhandlungen. Aber bei uns ist es hauptsächlich ehrenamtliche Arbeit gegenüber einem europäischen Verband der Eisenbahnunternehmen CER, der in Brüssel mit mehreren Angestellten vertreten ist. Der kann sicher effektiver wirken. Welche anderen Einflüsse von unterschiedlichen Stellen es noch gibt, ist schwer zu ergründen.

Aber ob das dann schlussendlich so kommt, weil es ja dann als letzte Ebene auf der Ebene der Verkehrsminister der Mitgliedsländer entschieden wird, das ist natürlich die Frage. Es ist auch teilweise in den Mitgliedsländern unterschiedlich, wie die Zuständigkeiten geregelt sind. In Deutschland ist zum Beispiel das Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz für die Fahrgastrechte Bahn zuständig und für alle anderen drei Fahrgastrechte, Schiff, Bus und Flug, ist das Verkehrsministerium zuständig. Und auch das Verkehrsministerium sitzt in den entsprechenden Verhandlungen des europäischen Verkehrsministerrates und entscheidet dann schlussendlich. Jetzt in den Untergesprächen sind, soweit ich das weiß, auch Vertreter des Justizministeriums vertreten.

Das ist alles äußerst verwirrend. Ich selber wurde von der DB einmal mit einem Mitreisenden im Taxi von Frankfurt am Main nach Berlin für 1000 Euro gebracht. Wegen eines Sturms war der gesamte Zugverkehr unterbrochen. Das war äußerst kulant und löblich. Eine Streichung solcher Regelungen wäre doch ein krasser Widerspruch zur gewünschten Verkehrsumlenkung auf die Schiene!

Die jetzige Regelung, die gerade zum Beispiel beim Sturm außergewöhnliche Leistungen zusichert, beruht nicht auf dem ursprünglichen Inhalt der Fahrgastrechte-Verordnung. Vielmehr wurde zwischenzeitlich durch ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes ergänzendes Recht geschaffen zum Beispiel für einen Sturmfall. Aber Tatsache ist, dass man bei den Bahnunternehmen wohl diese Regelung nicht sehr schön findet. Und deshalb, genau aus diesem Punkt, finden jetzt diese Verhandlungen statt. Das kostet halt derzeit viel Geld.

Es gibt ja auch die vage Hoffnung, dass eine Neuregelung auch für die Rollstuhl-Reisenden Verbesserungen bringt. Bislang müs-

sen Reisende mit 48 Stunden Vorlauf ankündigen, wenn sie auf einen nicht barrierefreien Bahnsteig wollen oder in einen nicht barrierefreien Zug einsteigen wollen. Das ist doch ein sehr langer Vorlauf!

Die jetzige Fahrgastrechte-Verordnung der EU legt diese 48-Stunden-Vormeldefrist verbindlich fest. Sie wird deshalb auch von der Deutschen Bahn praktiziert – doch dort wurde sie teilweise vor einigen Monaten sogar ausgesetzt mit dem Argument, es entstehen zu viele Kosten. Die Durchsetzung erfordert immer wieder Druck. Der jüngste Druck war der, dass der ehemalige Abgeordnete der Grünen, Herr Ströbele, der jetzt auf einen Rollator angewiesen ist, das sehr öffentlich gemacht hat mit Briefen an den Bahnchef, Herrn Lutz. Er hat gesagt, man kann nicht nur sagen, dass eine Person mit einem Rollstuhl durch einen entsprechenden Hublift in einen Zug gebracht wird, sondern ich muss als jemand, der allein reisen möchte, aber auf einen Rollator angewiesen ist, solche Möglichkeiten auch haben. Und ich muss nicht gezwungen sein, dass Mitreisende meinen Rollator und mich durch die Tür hochheben.

In diesem Bereich leistet das European Disability Forum als europäischer Dachverband wichtige Lobbyarbeit zugunsten der mobilitätsbeschränkten Personen. Aber wie gesagt, wir wissen nicht, was endgültig bei den Verhandlungen herauskommt, und was in der Verordnung stehen wird. Nur der formale Ablauf ist in etwa klar. Am Ende steht eine Veröffentlichung im europäischen Amtsblatt. Und dann wird wahrscheinlich festgelegt werden, dass die Regelung zwei Jahre nach der Veröffentlichung in Kraft treten wird. Das heißt, wenn sie jetzt Mitte 2020 veröffentlicht würde, können wir damit rechnen, dass sie dann möglicherweise Mitte bis Ende 2022 in einer neuen Version in Kraft tritt. ■■■

Das Interview führte
Hermann Schmidtendorf.