

■ Verkehrsrecht & Tarife

Fahrgastrechte stärken!

aus SIGNAL 05/2005 (Oktober/November 2005), Seite 25-26 (Artikel-Nr: 10002797)
Michael Cramer, MdEP, Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

Ein schöneres Geschenk zum 25. Geburtstag hätte das Europäische Parlament dem Berliner Fahrgastverband IGEB nicht machen können: Am 28. September 2005 haben die Abgeordneten mit großer Mehrheit für das 3. Eisenbahnpaket gestimmt, in dem die Fahrgastrechte einen großen und wichtigen Teil ausmachen.

Der verabschiedete umfassende Katalog zur Stärkung der Fahrgastrechte orientiert sich am Flugverkehr, um Wettbewerbsnachteile für die Bahn zu vermeiden. Im Eisenbahn-Personenverkehr aller EU-Mitgliedsstaaten sollen im Falle von Verspätungen einklagbare Entschädigungen ermöglicht werden. Der von den Grünen zwischen den Fraktionen initiierte Kompromiss sieht ab einer Stunde Verspätung eine Erstattung von 25 Prozent des Fahrpreises vor, ab zwei Stunden 50 Prozent und ab drei Stunden 75 Prozent. Dies sind Mindeststandards - höhere Standards können jederzeit von den nationalen bzw. regionalen Behörden oder auch den Eisenbahngesellschaften eingeführt werden.

Fahrradmitnahme

In namentlicher Abstimmung und mit einer verblüffenden Mehrheit von 550 zu 87 Stimmen bei 16 Enthaltungen votierten die Abgeordneten für die Fahrradmitnahme auch in Hochgeschwindigkeitszügen. Der von uns initiierte Änderungsantrag hatte folgenden Wortlaut: »Das Fahrrad des Fahrgasts wird in allen Zügen, einschließlich grenzüberschreitenden Zügen und Hochgeschwindigkeitszügen, gegebenenfalls gegen Bezahlung, befördert.«

Was im französischen TGV bereits möglich ist, darf der deutsche ICE künftig nicht mehr verweigern. Die Deutsche Bahn AG ist aufgefordert, ihren Widerstand gegen die Fahrradmitnahme im ICE aufzugeben. Seit 20 Jahren boomt der Fahrradtourismus mit zweistelligen Zuwachsraten pro Jahr, während andere Tourismusarten stagnieren oder zurückgehen. Hier kann sich die Bahn an die Spitze der Bewegung stellen, indem sie zeigt, dass sie nicht, wie die deutsche Automobilindustrie beim Katalysator und beim Rußfilter, die Entwicklungstrends verschläft.

Zudem werden die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, umfassende Informationen und den Kauf europaweiter Tickets zu garantieren. Der Zugang für mobilitätsbehinderte Fahrgäste ist sicherzustellen.

Öffnung der nationalen Eisenbahnnetze

Die Öffnung der nationalen Eisenbahnnetze soll schrittweise stattfinden. Freie Fahrt durch Europa, von Lissabon nach Tallinn, von London nach Athen, gibt es nämlich bisher nur auf der Straße und in der Luft. Das Eisenbahnnetz hingegen gleicht einem Teppich aus 25 Flickern. So bleibt die Bahn auf der Strecke!



Fernbahnhof Berlin-Spandau. Im Fernverkehr der DB AG fahren inzwischen fast nur noch ICE-Züge, bei denen eine Fahrradmitnahme, anders als beim französischen TGV, (bisher) nicht möglich ist. (Foto: Marc Heller)

Ab 2008 gilt das für den grenzüberschreitenden, ab 2012 für den nationalen Personenfernverkehr. Mit dem europäischen Lok-Führerschein wird dann auch der Fahrerwechsel an der Grenze zwischen den Mitgliedsstaaten überflüssig.

Die Zustimmung zur schrittweisen Öffnung der nationalen Eisenbahnnetze auch im Personenfernverkehr war für uns mit klaren Bedingungen verbunden, die wir auch im Bericht durchsetzen konnten:

- Es darf kein Sozialdumping geben und die ökologischen Belange müssen beachtet werden. Diese Aspekte wurden vom Europäischen Parlament (Verkehrsausschuss, Berichterstatter Meijer) bereits hinsichtlich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungen für den Personenverkehr auf Schienen, Straßen und Binnenschiffahrtswegen gefordert. In diesem Zusammenhang begrüßen wir, dass die Kommission nach mehreren Jahren endlich einen neuen Vorschlag für die »Öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße" gemacht und dem Parlament zugeleitet hat.

Es darf keinen ruinösen Wettbewerb geben. Deshalb kann auf eine Ausschreibung verzichtet werden, wenn nationale Eisenbahngesellschaften existenziell bedroht sind. Notwendig ist ein Bericht über die bisherigen Erfahrungen mit Wettbewerb. Wir wollen das Gute kopieren und aus den Fehlern lernen.

Die Infrastruktur - das ist eine Erfahrung aus dem britischen und dem estnischen Beispiel - muss vollständig bei der Öffentlichen Hand bleiben. Für uns ist das eine nicht verhandelbare Bedingung! Zwischen Riga und Tallinn gibt es nämlich seit der Privatisierung der Netze keinen Personenverkehr mehr, weil der neue Eigentümer mit dem Güterverkehr mehr Geld verdient. Die Personenzüge störten das Geschäft, weshalb sie ausgemustert wurden. Die Politik war machtlos - ein Beispiel, das sich nicht wiederholen darf!

Mit der vom Europäischen Parlament beschlossenen Regelung wird auch die bisherige Praxis beendet, nach der Eisenbahnunternehmen aus Mitgliedsstaaten in fremden Netzen fahren, das eigene aber abschotten.

Die Politik muss sich einmischen

Mit der Situation auf der Schiene kann Europa nicht zufrieden sein - und die Kunden schon gar nicht. Nicht nur zu hohe Preise, vielfache Verspätungen und schlechter Service sind meist die Regel, es gibt auch fahrgastfeindliche Planungen. Dazu drei Beispiele:

- In Deutschland will die DB AG die Fernverkehrszüge am Berliner Bahnhof Zoologischer Garten nicht mehr halten lassen. Die Fahrgäste laufen dagegen Sturm, einstimmig unterstützt von Parlament und Politik. Doch die DB AG bewegt sich nicht, die Politik kapituliert!

In Italien soll die Eisenbahnstrecke zwischen Mailand und Verona beschleunigt werden. Dafür soll die zweitgrößte Stadt der Lombardei, Brescia, abgekoppelt werden. Für ihre 200.000 Einwohner verlängert sich dann die Reisezeit um 30 Minuten. Auch hier scheint die Politik machtlos zu sein.

Da beschließen die nationalen Parlamente und auch das Europäische Parlament in seinem Tourismusbericht, dass auch in den Hochgeschwindigkeitszügen die Fahrradmitnahme erlaubt sein soll. Im französischen TGV ist es möglich, im

deutschen ICE nicht. Doch die DB AG bleibt stur, die Politik ist hilflos.

Deshalb wollen auch die Grünen, dass die Parlamente und die gewählten Politikerinnen und Politiker wieder Einfluss auf die Eisenbahnpolitik in Europa bekommen. Mit dem 3. Eisenbahnpaket wird das der Fall sein. Deshalb hoffen die Grünen, dass nach dem Europäischen Parlament auch der Europäische Rat der Staats- und Regierungschefs diesem Paket unverzüglich zustimmt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002797>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten