

Antrag

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Mechthild Dyckmans, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Rechte von Bahnkunden stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Eisenbahn ist ein wichtiger Verkehrsträger in Deutschland. Das Ziel der großen Bahnreform von 1993 war es, neben einer Entlastung des Staatshaushalts vor allem mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Um dieses Ziel zu erreichen, hat der deutsche Steuerzahler seit 1993 rund 240 Mrd. Euro zur Sanierung und Stärkung der Eisenbahn aufgebracht. Das Personenverkehrsaufkommen ist in dieser Zeit von knapp 1,5 Milliarden beförderten Personen pro Jahr auf rund 2,2 Milliarden gestiegen. Allerdings verlief die Entwicklung in Nah- und Fernverkehr gegenläufig. Im Nahverkehr, der zu etwa zwei Drittel aus Steuermitteln finanziert wird und der durch zunehmenden Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern gekennzeichnet ist, gab es einen Zuwachs von rund 60 Prozent. Im Fernverkehr, der eigenwirtschaftlich und in faktischer Monopolstellung von der Deutschen Bahn AG erbracht wird, gab es einen Rückgang um 10 Prozent. Insgesamt muss man somit feststellen, dass die Ziele der Bahnreform bisher nur teilweise erreicht sind. Weitere Anstrengungen zur Attraktivitätssteigerung der Bahn sind geboten. Dabei spielt im Personenverkehr die Stärkung der Kundenrechte eine zentrale Rolle. Kundenbefragungen wie auch die öffentliche Diskussion dieses Themas belegen immer wieder, dass Verspätungen im Bahnverkehr das größte Ärgernis für die Kunden und einer der Hauptgründe sind, die einer stärkeren Akzeptanz der Deutschen Bahn AG entgegenstehen.

Daten und Zahlen zu Verspätungen und Kosten durch Schadenersatzleistungen legt die Deutsche Bahn AG derzeit nicht öffentlich vor. Bahnkunden können heute für die reine Verspätung (das heißt ohne weitere materielle Folgeschäden) keine Entschädigung von der Deutschen Bahn AG fordern. Erstattungen seitens der Bahn erfolgen ausschließlich auf Basis von Kulanz.

Die EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten im Eisenbahnverkehr vom 23. Oktober 2007, die am 3. Dezember 2009 unmittelbar in Kraft treten wird, sieht neben Regelungen über Informations- und Versicherungspflichten, Haftung für Personen und Gepäckschaden Entschädigungsansprüche für die Verspätung und den Ausfall von Zügen vor. Danach erhalten Fahrgäste bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten einen Entschädigungsanspruch in Höhe von 25 Prozent des Fahrpreises und von 50 Prozent des Fahrpreises ab 120 Minuten.

Bundesregierung und Deutscher Bundestag befassen sich seit langem mit der Verbesserung der Fahrgastrechte, ohne jedoch bisher Entscheidungen zu treffen. Bereits im Mai 2003 wurde im Deutschen Bundestag eine Anhörung zu Fahrgastrechten im öffentlichen Personenverkehr durchgeführt. Im November 2003 hat die Bundesregierung einen Gutachtenauftrag mit dem Titel „Qualitäts Offensive im öffentlichen Personenverkehr – Verbraucherschutz und Kundenrechte stärken“ vergeben. Das Gutachten der Firma ProgTrans wurde im Juni 2006 vorgelegt und schlug Sonderregelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz vor: die Erstattung von 30/60/90 Prozent des Fahrpreises bei 30/60/90 Minuten Verspätung. Konsequenzen hat die Bundesregierung aus diesem Gutachten nicht gezogen. Allerdings hat die Bundesregierung wiederholt ihre Absicht bekräftigt, die EG-Verordnung bereits zum Januar 2009 umzusetzen. Seit über einem halben Jahr wird ein Gesetzentwurf zu Fahrgastrechten angekündigt, aber auf Kosten der Verbraucher durch einen Streit zwischen Justiz- und Verbraucherministerium blockiert.

Verbraucherminister der Länder und des Bundes haben auf der 3. Verbraucherministerkonferenz (VSMK) am 13. und 14. September 2007 in Baden-Baden und erneut beim Treffen der Verbraucherminister am 11. Juni 2008 in Berlin gefordert, die Fahrgastrechte verbraucherfreundlicher zu gestalten als es die EU-Verordnung vorsieht.

Um wirksame Anreize für mehr Leistungsqualität in der öffentlichen Personenbeförderung auf der Schiene zu schaffen, sollte die Entschädigungsregeln für Verspätungen im Sinne der von der Verbraucherministerkonferenz beschlossenen Regeln weiterentwickelt werden. Fahrgastrechte müssen so wirksam sein, dass sich Pünktlichkeit für die Bahn finanziell auszahlt.

Für Beschwerdefälle, bei denen sich Bahnkunden nicht zufriedenstellend behandelt fühlen, sieht die EG-Verordnung vor, Beschwerdestellen bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden einzurichten. Die EG-Verordnung enthält dagegen keine Aussage zu einer neutralen Schlichterstelle. Derzeit gibt es die überregionale Schlichtungsstelle Mobilität beim Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), deren Finanzierung seitens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bis 30. November 2009 gesichert ist. Die Schlichtungsstelle ist zuständig für Probleme im überregionalen Fernverkehr von Bus, Bahn, Flug und Schiff. Die Schlichtungsstelle wird nach einer Erstbeschwerde beim Unternehmen tätig und verhandelt dann kostenlos Streitfälle. Sie hat nach eigener Auskunft bislang 993 Verfahren mit der Deutschen Bahn AG und anderen Bahnunternehmen geführt, von denen 85 Prozent akzeptiert wurden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf:

1. Um eine unbürokratische Entschädigung der Kunden zu gewährleisten, sind unverzüglich pauschale und einheitliche Entschädigungsregelungen sowohl für den Fern- als auch den Nahverkehr zu treffen.
2. Bei einer Verspätung von mindestens 30 Minuten hat der Fahrgast einen Entschädigungsanspruch in Höhe von 25 Prozent des Fahrpreises, sofern der Preis für eine einzelne Fahrt mindestens 8 Euro beträgt.

3. Bei einer Verspätung von mindestens 60 Minuten hat der Fahrgast einen Entschädigungsanspruch in Höhe von 50 Prozent des Fahrpreises, sofern der Preis für eine einzelne Fahrt mindestens 4 Euro beträgt.
4. Das Eisenbahnunternehmen haftet nur dann nicht, wenn die Verspätung durch außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegende Umstände verursacht wird und das Eisenbahnunternehmen diese Umstände trotz der gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden kann.
5. Die Einrichtung einer unabhängigen Schlichtungsstelle in Streitfällen gesetzlich zu verankern.

Berlin, den 25. Juni 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Begründung

Die EG-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vom 23. Oktober 2007 zeigt, dass es in der Europäischen Union weithin Konsens darin besteht, die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern durch eine Stärkung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr zu erhöhen und damit die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern.

Die Entschädigungsregelungen der EG-Verordnung werden jedoch sowohl von den Verbraucherministern von Bund und Ländern mehrheitlich für unzureichend gehalten.

Die von der Verbraucherministerkonferenz vorgeschlagenen Regeln sind auch für die Deutsche Bahn AG zumutbar, da nach Untersuchungen der Stiftung Warentest vom Februar 2008 Ansprüche auf Entschädigungszahlungen bei Regionalzügen nur in ca. 1 Prozent und bei Fernzügen bei 4 Prozent der Verspätungen entstehen könnten. Im Nahverkehr in Bayern und Schleswig-Holstein gelten schon jetzt weitergehende Entschädigungsregeln als die EU-VO.

