

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Umdruck 15/4961

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Landesgruppe Nord**

**Anhörung des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtags
zum Thema Bahnreform
am 29.09.2004 in Kiel**

**Stellungnahme des
Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Landesgruppe Nord**

(September 2004)

Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags zum Thema Bahnreform am 29.09.2004 in Kiel

Stellungnahme des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nord

1. Wie stehen Sie zu den Forderungen nach einer Eigentümerischen Trennung des Schienennetzes von den Transportgesellschaften und nach einer Regionalisierung der Nebennetze in Regie der Bundesländer?

Die zentralen verkehrspolitischen Ziele der Bahnreform von 1994 waren, einerseits die Verkehrsmengen und -leistungen auf der Schiene signifikant zu steigern sowie andererseits die aus der wirtschaftliche Situation von Bundes- und Reichsbahn resultierenden Haushaltsrisiken nachhaltig zu vermindern. Eines der Hauptinstrumente zur Zielrealisierung war die Einführung von Wettbewerb auf der Schiene. Dazu wurden die öffentlichen Eisenbahnnetze für die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Deutschland geöffnet. Der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur sowie die strikte Neutralität der Netzbetreiber ist in dieser Perspektive eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg des Reformkonzeptes.

In den Jahren nach der Bahnreform haben die immer wieder auftretenden Probleme beim Netzzugang für Irritationen bei den EVU und deren Kunden gesorgt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten und einigen spektakulären Fällen mit Diskriminierungsverdacht bescheinigen die EVU der DB Netz AG mittlerweile bei der Trassenvergabe eine im Regelfall zügige und faire Praxis. Dennoch ist auch in Zukunft sicher zu stellen, dass das Recht der EVU auf diskriminierungsfreien Netzzugang nicht beeinträchtigt wird.

Vor diesem Hintergrund sind die Forderungen nach einer institutionellen Trennung von Infrastruktur und Transport bei vertikal integrierten Eisenbahnen zu bewerten. Eine vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einberufene Task Force „Zukunft der Schiene“ hat bereits im Jahr 2001 Vorschläge für die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes vorgelegt. Sie beziehen sich insbesondere auf

- eine transparentere Gestaltung des Verhältnisses der DB Netz AG zur DB AG durch getrennte Bilanzierung, jeweils eigenständige Gewinn- und Verlustrechnung sowie verbesserte Transparenz und Kontrolle der Verwendung öffentlicher Mittel im DB-Konzern,
- die ausschließliche Zuständigkeit der DB Netz AG für die Prozesse der Trassenpreisfestsetzung und Trassenvergabe,
- die Einrichtung einer unabhängigen Trassenagentur zur Feststellung und Kontrolle der Diskriminierungsfreiheit von Trassenpreissystem und Trassenvergabe.

Die Vorschläge der Task Force dienen der Umsetzung der Vorgaben des so genannten ersten EU-Eisenbahnpakets und sind grundsätzlich auch aus Sicht des VDV geeignet, die Neutralität der EIU sowie den diskriminierungsfreien Zugang

zur Eisenbahninfrastruktur zu wahren. Voraussetzung ist eine uneingeschränkte Transparenz der netzbezogenen Finanzströme sowie die uneingeschränkte Unabhängigkeit des Netzbetreibers bei der operativen Trassenvermarktung. Finanztransfers aus Trasseneinnahmen zu Gunsten in Wettbewerbsmärkten aktiver Töchter integrierter Unternehmen müssen auch in Zukunft kategorisch ausgeschlossen bleiben.

Ob diese Vorgaben auch in Zukunft zur Sicherung der Neutralität und Diskriminierungsfreiheit des Infrastrukturgeschäftes ausreichen, kann ausschließlich von der künftigen Praxis und Marktentwicklung abhängig gemacht werden. Die institutionelle Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten integrierter Eisenbahnunternehmen kann für den Fall, dass die Vorschläge der Task Force nicht greifen, eine ultima ratio darstellen. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass auch ca. 80 nichtbundeseigene Unternehmen, die im VDV organisiert sind, sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen als auch Eisenbahninfrastruktur bewirtschaften und vorhalten. Für diese Unternehmen würde eine Trennung von Fahrweg- und Transportsparte eine unnötige bürokratische Lösung sein, die letztlich den Wettbewerb schwächen würde.

Davon zu trennen ist die Frage nach der Regionalisierung der Nebennetze. Die aktuelle Situation der regionalen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist gekennzeichnet durch Kapazitätsverminderungen, Geschwindigkeitsreduzierungen und durch eine stark zunehmende Zahl von Infrastrukturstilllegungen. Dieser negative Trend betrifft besonders regionale Eisenbahninfrastrukturen, die nur vom Güterverkehr genutzt werden; zunehmend aber auch regionale Eisenbahninfrastrukturen mit Taktverkehren im SPNV, wenn die Taktfrequenz nicht mindestens Stundentakt erreicht.

Diese Entwicklung steht in unmittelbarem Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen in Deutschland. Sie ist nach Auffassung des VDV - bei gleichzeitig hohen Kosten für die öffentliche Hand - vor allem auf die aktuelle Verteilung der Entscheidungs- und Finanzierungsverantwortung im Bereich der regionalen Eisenbahninfrastruktur zurückzuführen.

Der VDV hat sich aufgrund des Vorgenannten für eine Regionalisierung der Entscheidungs- und Finanzierungsverantwortung für die regionale Eisenbahninfrastruktur nach folgenden Grundsätzen ausgesprochen:

- Die Sicherstellung einer angemessenen bundes- und nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur muss öffentliche Aufgabe bleiben.
- Diese Finanzierungsverantwortung für die Eisenbahninfrastruktur wird nach verkehrlichen Funktionen auf die staatlichen Ebenen Bund, Länder und kommunale Gebietskörperschaften verteilt.
- Aufgabenverschiebungen im Vergleich zum Status quo setzen angemessene Finanztransfers zwischen den staatliche Ebenen voraus.
- Die grundlegenden Vorgaben zur Vorhaltung von Eisenbahninfrastrukturen werden von den zuständigen Ebenen unter Beteiligung der die Netze nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen getroffen.

- Betrieb und Unterhaltung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur bleiben eine ausschließlich unternehmerische Aufgabe.
- Qualität und Umfang der Infrastrukturvorhaltung werden im Rahmen von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen der öffentlichen Hand und dem für die Leistungserbringung zuständigen unternehmerischen Sektor vereinbart.
- Mit dem Instrument der Ausschreibung kann die Effizienz von Betrieb und Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur weiter verbessert werden.

Die Verantwortung für die regionale Eisenbahninfrastruktur soll nach diesem Konzept von den Ländern wahrgenommen werden. Dabei geht es nicht um eine bloße Verschiebung der Infrastrukturverantwortung von der Bundes- auf die Länderebene. Ziel der Neuordnung ist eine umfassende Effizienzsteigerung bei der Vorhaltung regionaler Eisenbahninfrastrukturen. Nur so können regionale Strecken und Anlagen langfristig für den Eisenbahnverkehr gesichert werden.

Im Bundesverkehrswegeplan wird festgestellt, dass „die Behandlung einzelner Nahverkehrsvorhaben im Rahmen eines Generalplans wie des BVWP nicht möglich ist.“ Dem ist ausdrücklich zuzustimmen: Entscheidungen über geeignete Maßnahmen zur Entwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur und eine entsprechende Priorisierung der verfügbaren Mittel müssen in enger Kooperation der Länder mit den Regionen getroffen werden. Dies betrifft sowohl die regionale Gestaltung der technischen und betrieblichen Standards als auch die Verzahnung der Pläne zur Entwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur mit anderen Fachplanungen.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zeigen seit vielen Jahren eindrucksvoll, wie Eisenbahninfrastrukturen in regionaler Verantwortung maßgeschneidert und vor allem kostengünstig bereitgestellt werden können. Die Produktivitätspotenziale dieses Modells müssen für die gesamte regionale Eisenbahninfrastruktur erschlossen werden. Dies setzt aber nicht nur die Ansiedlung einer klaren Finanzierungsverantwortung bei den Ländern, sondern auch deren hinreichende und langfristig stabile Finanzausstattung zur Wahrnehmung der damit verbundenen Aufgaben voraus. Grundlage hierfür könnte die zweckgebundene Zuweisung der Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes an die Länder sein.

- 2. Sollte der Schienenwegebau nach dem bewährten Muster des Straßenbaus organisiert werden? Das hieße: Der Ausbau der Hauptstrecken wird durch den BVWP (Bundesverkehrswegeplan) geregelt, also Finanzierung durch den Bund. Baudurchführung, Bauplanung und Pflege erfolgen durch die Länder. Bau und Ausbau der Nebenstrecken erfolgen autonom durch die Länder. Dafür erhalten sie einen angemessenen festzusetzenden Anteil der heutigen Mittel für Schienenverkehrsinvestitionen.**

Der unter Zif. 1 dargestellte Ansatz knüpft an das im Straßenbau bewährte Muster der Aufgabeteilung zwischen Bund und Ländern an, indem die öffentliche Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur im Wesentlichen zwischen dem Bund und

den Ländern verteilt wird. Dagegen wäre die Bildung einer umfassenden Eisenbahninfrastrukturverwaltung - analog zur Straßenbauverwaltung - nicht zielführend. Die Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur soll auch zukünftig eine unternehmerische Aufgabe sein. Umfang und Qualität der Infrastruktur können dabei im Rahmen von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen der öffentlichen Hand und dem für die Leistungserbringung zuständigen Infrastrukturunternehmen vereinbart werden.

Bezogen auf die regionale Eisenbahninfrastruktur lägen die strategischen Entscheidungen über die Netzentwicklung in letzter Konsequenz bei den Ländern. Für das operative Geschäft würden ausschließlich die Unternehmen verantwortlich zeichnen.

Dabei weist das Instrument der Finanzierungs- und Leistungsvereinbarungen über die reine Investitionsfinanzierung durch die öffentliche Hand hinaus. Die Vorhaltung von verkehrs-, wirtschafts-, regional- oder umweltpolitisch sinnvollen Eisenbahninfrastrukturen kann damit auch dann gesichert werden, wenn deren Fortbestand und Betrieb allein unter kaufmännischen Gesichtspunkten nicht realisierbar erscheinen.

Die erforderliche Finanzausstattung der Länder wurde bereits unter Zif. 1 thematisiert. Grundlage hierfür könnte die zweckgebundene Zuweisung der Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes an die Länder sein.

3. Befürworten Sie die schrittweise Privatisierung aller Teile der DB AG, die selbst Zugverkehr durchführen (DB Cargo bzw. Railion, DB Reise und Touristik, DB Regio) und die Entlassung des gesamten Bahnbetriebs nach und nach in den Wettbewerb?

Im Zuge der Bahnreform 1994 sind die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn als damalige Sondervermögen in die Deutsche Bahn AG überführt worden. Die Eisenbahnen des Bundes sind seither als privatrechtlich organisierte Unternehmen am Markt aktiv.

Mit der zweiten Stufe der Bahnreform erhielt die DB AG eine Holdingstruktur, in der auch die operativen Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen als eigenständige Tochterunternehmen organisiert wurden. Die Deutsche Bahn AG kann nur auf Grund eines Gesetzes, dem auch der Bundesrat zustimmen muss, aufgelöst, mit einer der Töchter verschmolzen oder auf diese aufgespalten werden. Die Deutsche Bahn AG darf Anteile ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen bis zu einem Anteil von 49,9 % ebenfalls nur auf Grund eines Gesetzes und mit Zustimmung des Bundesrates veräußern.

Die Veräußerung von Anteilen der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB Holding ist eine ausschließlich unternehmerische Entscheidung, die sich einer Bewertung durch den VDV im Grundsatz entzieht.

Mit der Bahnreform wurde der Wettbewerb als marktstrukturierendes Instrument in allen Segmenten des Eisenbahnverkehrs eingeführt. Güter- und Personenfernverkehr unterliegen dabei als eigenwirtschaftliche Bereiche dem direkten Wettbe-

werb der beteiligten Unternehmen um den Markt. Trotz dieser generellen Öffnung für den Wettbewerb ist die Wettbewerbsintensität in einzelnen Bereichen - das gilt vor allem für den Personenfernverkehr - bislang gering geblieben.

Der Schienenpersonennahverkehr ist dagegen nur in Ausnahmefällen eigenwirtschaftlich zu betreiben. Hier entscheiden die Aufgabenträger im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auch unter Anwendung von Wettbewerbsverfahren über die Vergabe des Eisenbahnverkehrs an die Unternehmen. Welche Verfahren zum Einsatz kommen, kann nur im Einzelfall und in Abhängigkeit von den jeweiligen Rahmenbedingungen beurteilt werden.

4. Halten Sie die Gründung einer unabhängige Trassenagentur für notwendig, um das natürlich Monopol des Schienennetzes so zu vermarkten, dass möglichst viel Verkehr auf die Schiene kommt?

Die Bewirtschaftung des Netzes und damit auch dessen Vermarktung sollen grundsätzlich unternehmerische Aufgabe bleiben. Diese muss unabhängig von den Interessen der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen wahrgenommen werden. Eine behördlich organisierte Trassenvergabeagentur ist dagegen zur Vermarktung des Schienennetzes nicht geeignet.

Davon zu unterscheiden ist die im Rahmen des 3. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vorgesehene Einrichtung einer Sonderstelle Trassenagentur beim Eisenbahn-Bundesamt. Sie soll - sofern öffentliche Betreiber der Schienenwege des Bundes betroffen sind - insbesondere die Erstellung des Netzfahrplans, sonstige Entscheidungen über die Kapazitätsvergabe sowie die Schienennetz-Benutzungsbedingungen präventiv überwachen.

Zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und zur neutralen Kapazitätsvergabe ist die Stärkung der präventiven Kompetenzen der Eisenbahnaufsicht im Grundsatz positiv zu bewerten. Es ist aber zu hinterfragen, ob diese Kompetenzen in einer neu zu schaffenden Trassenagentur angesiedelt werden sollten. Obwohl die Trassenagentur als Sonderstelle beim Eisenbahn-Bundesamt eingerichtet wird, stellt sie eine zusätzliche Institution dar, deren Aufgaben und Funktionen nicht eindeutig von denen der Wettbewerbsaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes getrennt sind. Dauerhafte Auseinandersetzungen um Kompetenzen und Zuständigkeiten sind nicht ausgeschlossen.

Kritisch ist außerdem zu bewerten, dass die Trassenagentur als Sonderstelle ausschließlich präventiv tätig werden soll. Netzfahrpläne, Entscheidungen über Trassenvergaben sowie Schienennetznutzungsbedingungen sollen also zukünftig im Bereich der Eisenbahnen des Bundes unabhängig von einem vorliegenden Diskriminierungsverdacht systematisch präventiv geprüft werden. Da die Trassenagentur ausschließlich mit diesen präventiven Prüfaufgaben betraut ist, muss befürchtet werden, dass eine massive Bürokratisierung und damit Verteuerung des Fahrplan- und Trassenmanagements eintritt.

Es ist zweifellos sinnvoll, präventive Kontrollmöglichkeiten für Fahrplanerstellung, Trassenvergabe und Schienennetznutzungsbedingen bei den Aufsichtsbehörden

vorzusehen. Im Gegensatz zur Einrichtung einer Sonderstelle Trassenagentur sollten diese Kompetenzen optional direkt beim zuständigen Referat des Eisenbahn-Bundesamtes angesiedelt werden.

5. Befürworten Sie die Gründung einer unabhängigen Servicegesellschaft, um einen „herstellerneutralen“ Fahrkartenverkauf und den Betrieb eines „herstellerneutralen“ Buchungssystems, die Erstellung von Fahrplänen und weitere Informations- und Serviceaufgaben einschließlich einer alle Verkehrsmittel übergreifenden Fahrplanauskunft sicherzustellen?

Tarif und Vertrieb sind wichtige Bestandteile des Marktauftritts eines jeden Unternehmens. Sofern die Unternehmen eine unternehmensübergreifende Lösung finden, ist dies sehr zu begrüßen. Falls nur ein Unternehmen den Vertrieb in einer Region durchführt, müssen die EVUs die Möglichkeit haben, zwischen Selbsterstellung und Beauftragung dieses Unternehmens frei zu wählen. Diese Wahlfreiheit wird natürlich durch Sachzwänge in der Praxis eingeschränkt. Dies darf aber nicht zu diskriminierenden Wirkungen führen. Insbesondere muss für jedes EVU im Vorfeld von Ausschreibungen der Vertriebsstandard kalkulierbar und zusicherbar sein.

Die Frage eines gemeinsamen Buchungssystems stellt sich im SPNV i. d. R. nicht. Im SPFV ist es allerdings so, dass durch die kontingentgestützten Preise der DB AG nur noch ein Verkauf über online-angeschlossene Systeme möglich ist. Es erscheint derzeit aber völlig unwirtschaftlich, hierzu ein zweites System aufzubauen. Allerdings müssen die Zugriffskonditionen auf das DB-System eben wettbewerbsgerecht gestaltet werden.

Die Erstellung von Fahrplänen und die allgemeine Kundeninformation kann auch in einem Bundesland ähnlich wie in einem Verbund als Servicefunktion zentral übernommen werden. Entsprechende Computerauskunftssysteme bestehen bereits.

6. Wie beurteilen Sie die Einführung einheitlicher Tarifsysteme, wie den Schleswig-Holstein-Tarif? Wie sollen Ihrer Meinung nach die Tarife im Fernverkehr gestaltet werden, Freigabe oder einheitlicher Tarif, und halten Sie bei unterschiedlichen Tarifen eine Tarifdurchbindungspflicht für erforderlich, um einen einheitlichen Fahrkartenverkauf zu sichern?

Der VDV spricht sich klar gegen Ländertarife im SPNV aus, die allein aufgrund der Verwaltungszuständigkeit geschnitten sind und die verkehrlichen Bedürfnisse nicht berücksichtigen. Für den SPNV muss ein bundesweiter unternehmensübergreifender SPNV-Tarif geschaffen werden, der allerdings auch regionale „Fenster“ haben sollte, die aber von der Art der Angebote wiederum harmonisiert sein sollten.

Wenn so ein Landes-Tarif allerdings als Verbundtarif unter Berücksichtigung der Verkehrsströme bei genügender Ertragskraft und alleiniger Bestimmung der Unternehmen zustande kommt, ist er sehr zu begrüßen.

Die Tarife im eigenwirtschaftlichen SPFV sind natürlich freie unternehmerische Entscheidungen auf einem multimodalen Markt. Der einheitliche unternehmensübergreifende SPNV-Tarif hätte den Vorteil, dass der SPNV allen SPFV-Anbietern diese Tarifplattform zu einheitlichen Konditionen anbieten könnte und damit eine Durchtarifierung möglich wäre. Problematisch wird es sonst dort, wo sich durch unternehmensinterne degressive Tarife oder durch unternehmensspezifische Rabattsysteme (z. B. Bahncard) bei der Weiterfahrt innerhalb eines Unternehmens ein anderer Preis ergeben würde als beim Wechsel des Unternehmens.

Der gesetzliche Auftrag zur „durchgehenden Abfertigung“ sollte zum Wohle des Systems Bahn auf jeden Fall aufrecht erhalten werden. Der VDV bietet sich als Branchenverband aller Eisenbahnen hier für eine aktive Moderatorenrolle an.

7. Kann eine Kommunalisierung der Bahnhöfe zu weiteren Attraktivitätssteigerungen führen und welche finanziellen Rahmenbedingungen sind dafür verantwortlich?

Bahnhöfe und Haltepunkte sind wesentliche Schnittstelle zum Fahrgast als Kunden. Von daher kann zunächst ein originäres Interesse sowohl des Eisenbahnverkehrsunternehmens als auch des Eisenbahninfrastrukturunternehmens angenommen werden.

Unternehmerisches Agieren unterstellt, wird ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen sorgfältig prüfen, ob bzw. in welchem Umfang Bahnhöfe und Haltepunkte betrieblich sinnvoll und insofern weiter zu betreiben sind. Möglich ist es etwa, vergleichsweise aufwendige Bahnhöfeinrichtungen zu Haltepunkten umzuwandeln und die bestehenden Gebäude einer anderen Verwendung zuzuführen.

Die Nutzung der bestehenden Bausubstanz ist zu begrüßen. Die in vielen (Groß)Städten vollzogene Wandlung des Nur-Bahnhofs in einen Einkaufs- und Erlebnisbereich ist auch im "Kleinen" grundsätzlich möglich und geeignet, ÖPNV insgesamt attraktiver zu gestalten.

Dabei muss allerdings zwischen unternehmerischen und kommunalpolitischen Interessen unterschieden werden. Das heißt auch, dass für Erhalt und ggf. Ausbau bestehender Einrichtungen immer dann Mittel zur Verfügung stehen müssen, wenn hierzu keine unternehmerischen Anreize bestehen. Die Übernahme eisenbahnbetrieblich nicht notwendiger Einrichtungen in die kommunale Hand ist eine Alternative.

8. Befürworten Sie eine Neuordnung der technischen Standards für den Schienennahverkehr und wie könnte diese aussehen?

Bislang sind die Festlegungen in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Grundlage für Setzung von technischen Standards für Haupt- und Nebenbahnen im Bereich öffentlicher Eisenbahnen. In der Vergangenheit haben sich bei den Infrastrukturbetreibern (Staatsbahnen DR/DB → DB Netz AG und den öffentlichen NE) technische Standards herausgebildet, die den Vorgaben der EBO entsprechen, deren Spielräume aber unterschiedlich ausnutzten. Somit gibt es heute das

unternehmensinterne Regelwerk der DB AG, das eine Differenzierung in Haupt- und Nebenbahnen nur ungenügend abbildet. Das Regelwerk der NE eröffnet hier mehr Spielräume.

Bei der Bildung von „Regionalnetzen“ hat die DB AG in Abstimmung mit der zuständigen Aufsichtsbehörde (EBA) in einigen Fällen das bei den öffentlichen NE eingeführte betrieblich-technische Regelwerk zur Einführung vorgesehen oder eingeführt (z. B. FV-NE, BüV-NE, Obri-NE, VDV-Schriften).

Infolge der Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG (Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnverkehrs) in nationales Recht wird zumindest für die Teile des Netzes, die dann zum TEN-Netz gehören und die darauf verkehrenden Fahrzeuge, die TSI-CR gelten (siehe dazu Anhang I, Abs. 1 Infrastrukturen, Richtlinie 2001/16/EG und Entscheidung Nr. 1692/96/EG). Dadurch wird eine autarke regionale Lösung erheblich eingeschränkt.

In der Berichtigung der Richtlinie 2004/50/EG zur Änderung der Richtlinie 2001/16/EG ist vorgesehen, die Interoperabilität auf dem gesamten Netz zu verwirklichen, indem der geografische Geltungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG schrittweise ausgeweitet wird. Außerdem ist die Rechtsgrundlage der Richtlinie 2001/16/EG auf Artikel 71 des Vertrags auszudehnen, auf den die Richtlinie 2001/12/EG gestützt ist. Damit wäre eine beabsichtigte Neuordnung technischer Standards für den Schienennahverkehr an die EU-Vorgaben gebunden und bei der Umsetzung in nationales Recht nur noch bedingt und in engen Grenzen realisierbar.

Da die Umsetzung der EU-Richtlinien in nationales Recht zz. durchgeführt wird und die Verordnungsentwürfe den betroffenen Kreisen zur Stellungnahme vorgelegt werden, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht klar zu erkennen, welche Randbedingungen (TSI-CR) konkret einzuhalten sind und wo sich mögliche gestalterische Freiräume für nationale bzw. regionale Sonderlösungen ergeben können.

Fazit: Eine Neuordnung technischer Standards für den Schienennahverkehr in regionalen Bereichen ist zu befürworten. Die Anwendung von NE-Standards kann hier zu kostengünstigen Lösungen führen. Eine mögliche Ausdehnung der Interoperabilitätsrichtlinien auf das gesamte öffentliche Netz würde diese Vorgehensweise jedoch erheblich einschränken bzw. ganz unmöglich machen.

9. Sollen die Rechte der Fahrgäste gestärkt werden, um einen effektiven Verbraucherschutz zu erreichen? Halten Sie eine gesetzliche Regelung der Fahrgastrechte für erforderlich?

Der VDV vertritt die Auffassung, dass Ansprüche gegen die Verkehrsunternehmen immer nur der zweitbeste Weg sind; das Beste ist, wenn erst keine Verspätungen aufkommen. Denn der Kunde will pünktlich und sicher ankommen!. Daher ist es insbesondere wichtig, dass der Staat seine Verantwortung für die Schieneninfrastruktur wahrnimmt.

Auch die Aufgabenträger haben grundsätzlich die Möglichkeit, durch die Vereinbarung von Pönalen grundlegende Anreize zur Vermeidung von Schlechtleistungen zu setzen.

Im unmittelbaren Verhältnis zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast kann eine angemessene Ausgestaltung der Kundenrechte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems steigern. Dabei sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- eine Haftung grundsätzlich nur bei Verschulden eintreten darf,
- auch beim Schadenersatz der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist,
- eine Lösung nicht so viel Bürokratie schaffen darf, dass dem Unternehmen hohe Kosten entstehen, der Kunde aber nur einen geringen Nutzen hat,
- die Teilnahme am Verkehr ein allgemeines Lebensrisiko bedeutet,
- an die Verkehrsunternehmen keine Forderungen gestellt werden, die auch in anderen Branchen nicht üblich sind,
- die Kostenbelastung in einem vertretbaren Umfang bleibt.

Die Kritik an Kundenrechten hat sich an der Regelung des § 17 EVO festgemacht, der im Eisenbahnverkehr gilt. Bei den PBefG-Verkehren gilt hingegen die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (VO-ABB) von 1970; diese Regelungen haben sich nach allgemeiner Meinung bewährt; daher sollte sich eine mögliche Novellierung der Kundenrechte für den Eisenbahnverkehr an der VO-ABB orientieren.

Inhaltlich sollte sich ein künftiger Rechtsrahmen hinsichtlich der Haftung grundsätzlich auch am Verschulden orientieren. Von diesem Grundsatz müssen aber einige Ausnahmen sowohl im Sinne einer Verantwortungsausweitung als auch im Sinne einer Haftungseinschränkung gemacht werden:

Verantwortungserweiternd sollen die Verkehrsunternehmen, auch wenn sie kein Verschulden trifft, dennoch für Folgendes aufkommen:

- Sie müssen gewährleisten, dass, soweit möglich, die Fahrt mit einem anderen Verkehrsmittel zu angemessenen Bedingungen fortgesetzt werden kann.
- Sie haben dem Kunden einen Anspruch auf ein Hotelzimmer mittlerer Art und Güte oder statt dessen auf Ersatz der Taxikosten in entsprechender Höhe einzuräumen, wenn er seine Reise wegen Ausfalls oder Verspätung und der dadurch bedingten Versäumnis des letzten Anschlusses nicht mehr mit einem anderen fahrplanmäßigen Verkehrsmittel fortsetzen kann oder eine solche Fortsetzung nicht zumutbar ist.
- Sie müssen dem Kunden einen eventuellen finanziellen Nachteil hinsichtlich zusätzlicher Fahrtkosten mit Bus oder Bahn ersetzen, wenn dieser dadurch entsteht, dass sich ein öffentliches Zubringerverkehrsmittel verspätet und der Kunde eine zumutbare Risikovorsorge getroffen hatte (keine zu knapp bemessene Übergangszeit).

Haftungseinschränkend müssen jedoch auch im Falle des fahrlässigen Verschuldens bestimmte Schadenersatzansprüche ausgeschlossen sein; dies gilt für

- sonstige Folgeschäden,
- Beträge oberhalb einer bestimmten Grenze (Deckelung),
- geringfügige Beeinträchtigungen (Bagatellgrenze).