Stellungnahme der Nord-Ostsee-Bahn GmbH

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

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?

Das zentrale verkehrspolitische Ziel der Bahnreform ist nach Auffassung der NOB nur bedingt erreicht worden und kann nur erreicht werden bei einer konsequenten Trennung des Netzes vom Betrieb der DB. Vorstellbar ist eine Einteilung ähnlich der Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie Landesstraßen. Entscheidend wird die absolut neutrale Behandlung des Zugangs und der Nutzungsmöglichkeiten sein. Nur so kann der Wettbewerb auf der Schiene auch in anderen Bereichen als dem SPNV voran getrieben werden.

Aus der Sicht der NOB muss erreicht werden :

- ✓ Diskriminierungsfreie Behandlung nicht nur auf dem Netz, sondern auch nach § 2 (3) des AEG (Verkauf-, Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen)
- ✓ Einrichten einer Regulierungsbehörde übergangsweise, da das EBA die Funktion der unabhängigen Agentur nur bedingt wahrnimmt
- ✓ Effizienzsteigerung der eingesetzten Finanzmittel durch Ausschreibung und Verzicht auf preistreibende Maßnahmen wie „Leistung für Dritte“ und somit auch breitere Verteilung der Mittel auf mittlere Unternehmensgrößen (Bahnhöfe und Haltepunkte bei NE-Bahnen mit eigener Infrastruktur um ca. 40 % günstiger)
- ✓ Zweckgebundene Verwendung der bereitgestellten Mittel (keine Quersubventionierung)
- ✓ Vermeiden von Vorverteilung attraktiver Trassen oder gar Pseudo-Belegung zur Verhinderung attraktiver Angebote Dritter wie z. B. im Fernverkehr (DB interne Abstimmungsgespräche)
- ✓ Kontrolle der Verwendung der Mittel für die Infrastruktur; Verteilungsschlüssel nach Bedarf für die Bundesländer
- ✓ Beseitigen von Wettbewerbshemmnissen durch Konzernentscheidungen über Ausbau von Infrastrukturmaßnahmen (Streckenstilllegung, Elektrifizierung)
- ✓ Neutrale, angemessene und wettbewerbsfördernde Trassenbehandlung (zum straßengebundenen GV oder Individualverkehr)
- ✓ Auch für NE-Bahnen (Länderbahnen, Privatbahnen) gilt strikte Trennungsrechnung

Vorstehende Angaben müssen auch für regionale Netze der Bundesländer gelten.

Die Sicherstellung einer Eisenbahninfrastruktur muss öffentliche Aufgabe bleiben.

Durch Aufgabenverschiebungen im Vergleich zum Status quo sind die erforderlichen Finanztransfers zwischen den staatlichen Ebenen sicherzustellen.

Die Verantwortung für die regionale Eisenbahninfrastruktur soll von den Ländern wahrgenommen werden. Dabei muss nicht nur über bereits vorhandene Netze, sondern auch über von der DB zu übernehmende Netze gesprochen werden.

Ziel der Neuordnung ist eine umfassende Effizienzsteigerung bei der Vorhaltung regionaler Eisenbahninfrastrukturen (siehe oben). Nur so können regionale Strecken und Anlagen langfristig für den Eisenbahnverkehr gesichert und die Belegung mit „Regionalfaktoren“ verhindert werden.

Mit dem Instrument der Ausschreibung kann die Effizienz von Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur weiter verbessert werden.

Entscheidungen über geeignete Maßnahmen zur Entwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur und der Einsatz 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.

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.

Die NOB hält eine Aufgabenteilung für durchaus praktikabel. Hierbei sind für die Bundesländer die neutrale Trassenverwaltung und Qualitätsverantwortung aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten von der Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur getrennt vorstellbar (keine eigenen Unterhaltungsmitarbeiter). Dadurch wird ein aufgeblähter Apparat vermieden und die Kostenkontrolle über den Wettbewerb erzielt.

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?

Unabhängig einer rechtlichen Prüfung und Einschätzung des Status Quo befürwortet die NOB die schrittweise Privatisierung und die Entlassung des Bahnbetriebes in den Wett-

bewerb, wohl wissend, dass dadurch auch die Wettbewerbsfähigkeit der Teilbereiche gestärkt wird und somit auch der Wettbewerb härter wird, wenn die Bereiche die Resul-

tatsverantwortung auch selber tragen können. Nachteilig für eine DB-Regio wäre aber im ersten Ansatz die Nichtverfügbarkeit aus dem Fernverkehr bereitstehender Reisezugwagen zum kostengünstigsten Angebot. Das hat aber den Vorteil der Chancengleichheit für die NE-Bahnen, die im Wettbewerb bisher meistens auf neues Material zurückgreifen mussten, da die wenigsten EVU auf steuersubventionierte Bahnfahrzeuge zurückgreifen konnten.

Nach unserer Kenntnis sind hier aber weitreichende gesetzliche Vorgaben und Änderungen erforderlich. Das derzeitige Gebilde der Holding DB AG lässt weder intern noch extern Wettbewerbsintensität zu.

Die NOB hat ermittelt und in Nebenangeboten dargestellt, dass eigenwirtschaftlicher SPNV durch ökonomische Verzahnung in den Ländern durchaus zu betreiben ist.

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

Wenn, wie unter Punkt 1 beschrieben, eine vollkommene Neutralität des Netzes gewährleistet ist, ist eine Trassenagentur nicht erforderlich. Nach den Erfahrungen der NOB könnte, wenn man das Netz ließe, sehr wohl eine gerechtere Kapazitätsvergabe erfolgen. Eine Trassenagentur könnte das Problem der punktuell nicht ausreichenden Netzkapazitäten auch nicht lösen.

Wenn eine dem Staat angehörige Institution wie das EBA eine dem Staat gehörende Institution wie die DB AG zu beaufsichtigen und dabei noch unpopuläre Maßnahmen durchzusetzen hat, die mit finanziellen Verlusten (s. AutoZug Sylt-Shuttle) verbunden sind, scheint mir wie den Teufel mit dem Belzebub austreiben zu wollen. Die NOB hält, wie bei der Telekom, die Installation einer Regulierungsbehörde für den Fall des Scheiterns des diskriminierungsfreien Zugangs für erforderlich. Die gesetzliche Regelung des diskriminierungsfreien Zugangs gibt es schon heute, doch wo die Auffassung herrscht, dass „durch nicht Gewähr auch nicht diskriminiert werden kann“ kann Neutralität auch nicht erwartet 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?

Hier sollte sehr detailliert und gründlich über Erfolg und Möglichkeiten nachgedacht werden. Um unternehmerisch handeln zu können, was unwidersprochen Ziel eines jeden EVU auch im Bereich SPNV und Fernverkehr ist, muss die Tarifgestaltung auch dem Unter-

nehmen oder dem Zusammenschluss von Unternehmen überlassen bleiben. Über einen neutralen Vertrieb oder gemeinsame Vertriebsinfrastruktur durch eine Servicegesellschaft

und weiteren damit verbundenen Aufgaben kann man zur Schaffung von Synergien und Aufteilungsprozeduren nachdenken.

Eine neutrale Struktur auch im Fernverkehr müsste bedeuten, dass die vorhandene Vertriebsinfrastruktur aus dem DB Konzern ebenso wie das Netz herausgelöst werden müssten.

Die erforderlichen Personale sind nicht neu zu akquirieren, sondern können mitgenommen werden. Die aktuelle Planung der LVS, den Vertrieb an die DB zu „vergeben“, wird nicht unterstützt.

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 Tarfdurchbindungspflicht für erforderlich, um einen einheitlichen Fahrkartenverkauf zu sichern?

Die NOB hat die Entscheidungen des Landes S-H zur Einführung eines Landesweiten Tarifs vorbehaltlos unterstützt und mitgetragen. In den zurückliegenden knapp zwei Jahren zeigte sich aber, dass ein Landestarif allein und die im Land verkehrenden EVU die mit dem Tarifmonopolisten DB AG auftretenden Probleme (Bahncard, Sondertickets, Schönes -Wochenend-Ticket) nicht zufriedenstellend lösen können. Dennoch halten wir die Einführung und konsequente Umsetzung des S-H Tarifs für zielführend, da allein die Tarifskapazitäten der DB AG (PEP; div. Erhöhungen usw.) auch im Nahverkehr zu Abwanderungen geführt hätten.

Der S-H Tarif gewährt mit seinen Regelungen die unternehmerischen Freiheiten in der Tarifgestaltung und lässt ebenso Raum, Verkehrsströme und Ergiebigkeit zu berücksichtigen. Steigende Fahrgastzahlen sind nicht durch Sonderangebote zu erkaufen.

Zum Fernverkehr s. auch Punkt 5

Ziel sollte bei allen Überlegungen die tarifliche Einfachheit sowie eine kundenfreundliche Bedienung und Nutzung sein.

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

Eine Nutzung bestehender Bausubstanz ist zu begrüßen, aber nicht um jeden Preis.

Hier sind sowohl unternehmerische als auch betrieblich notwendige Belange kritisch zu betrachten und zu differenzieren. Als wesentliche Schnittstellen zum Fahrgast haben sie vorrangig funktionalen Charakter (Ein-Ausstiege, P&R, Anschluss an weitere Verkehrsträger). Sie können aber, je nach Lage und Beschaffenheit, durchaus ein attraktives, ortsprägendes Bauwerk darstellen, so dass für eine weiterführende Nutzung wirtschaftliche Überlegungen anzustellen sind. Für die Kommunalisierung müssten aber aus dem Topf „Reg-Mittel“ zweckgebunden Mittel zur Verfügung gestellt werden, auch die Stationsgebühren. Erhalt und Unterhalt lägen dann in der Verantwortung der Kommune.

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

Was ist unter dieser Frage grundsätzlich zu verstehen?

Das bestehende Regelgrundwerk, die Eisenbahnbetriebsordnung, ist als Basis für einen sicheren Betrieb erst einmal als ausreichend zu betrachten und bedarf nicht der ständigen „Verfeinerungen“.

Man hat aber in der Vergangenheit begonnen, das allumfassende Regelwerk der DB AG zu den erforderlichen technischen Standards zu erheben. Nicht immer hat das auch zur Erhöhung der Sicherheit auf der Schiene beigetragen. Diese neuen Standards haben aber aus Kostengründen auch das Überleben der NE-Bahnen nicht immer erleichtert, und somit können sie fast als Marktberaumungsinstrument bezeichnet werden.

Für eine noch immer nicht vorhandene Interoperabilität wäre aber eine weitere Ausufahrung sogenannter technischer Standards nicht zielführend und könnte als Markteintrittshemmnis betrachtet werden (Insellösungen, z. B. Dänemark).

Der Straßenbau und Straßenverkehr ist mit seiner „Einfachheit“ dem Bahnverkehr erheblich überlegen und somit auch im Wettbewerb führend.

Zielführend muss ein gemeinsam zu erreichender Sicherheitsstandard werden, aber nicht um jede technisch denkbare Lösung zu nur von Großunternehmen zu bezahlenden Preisen.

Hier sind die Entwicklungen bisher nur in die v. g. Richtung gegangen und wurden auch noch von Verbänden unterstützt oder überboten.

Als Fazit aus Sicht der NOB kann in diesem Zusammenhang gelten, dass die Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugen so ausgerichtet werden muss, dass ein im Betrieb befindliches Fahrzeug überall auf der Schiene unter geltenden Sicherheitsaspekten eingesetzt werden kann. Zum Erhalt anderer als der Hauptstrecken sollten geltende Standards nach Fahrdienstvorschrift NE-Bahnen, Bahnübergangsvorschrift NE-Bahnen, Oberbau-richtlinie NE-Bahnen stärker eingesetzt werden können. Damit wären die Überlebenschancen mancher Strecken erheblich größer und Daseinsvorsorge auf der Schiene auch bezahlbar.

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

Die NOB vertritt die Meinung, dass eine gesetzliche Regelung da erforderlich ist, wo Rechte vorsätzlich verletzt werden und der Schutz des Individuums erforderlich wird.

Als Dienstleister im SPNV und auch ÖPNV sehen wir eine ordnungsgemäße und durch Fahrkartenerwerb legitimierte Dienstleistung als Selbstverständnis an und Ziel ist es, alles in unserer Macht stehende zu tun um diese Leistung vollständig zu erbringen. Leider hat ein Kunde kein Verständnis dafür, dass es Gründe gibt, die nicht in der Beeinflussung des EVU liegen, und die zu seiner Verspätung und dem verpassten Anschluss führen.

Bei allem Verständnis einer Regelung durch Auftraggeber muss auch eine schlüssige Argumentation im Auge behalten werden und alles nur zu pönalisieren ist nicht der Weisheit letzter Schluss (Anschlussicherung – Pünktlichkeit – Infrastrukturmängel – betriebliche Willkür und die lückenlose Beweiskette gegenüber einem Auftraggeber) sind abzuwägen.

Wie wir aus der Rechtsprechung wissen, gibt es nicht nur Rechte, sondern man muss auch über Pflichten nachdenken. Unter diesem Gesichtspunkt sind unten stehende Aufzählungen zu betrachten:

- keine Forderungen an die Verkehrsunternehmen stellen, die auch in anderen Branchen nicht üblich sind
- dass eine Haftung grundsätzlich nur bei Verschulden durch das Unternehmen eintreten darf
- Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ist zu beachten
- eine Lösung darf nicht so viel Bürokratie schaffen, dass dem Unternehmen hohe Kosten entstehen, der Kunde aber nur einen geringen Nutzen hat
- die Kostenbelastung in einem vertretbaren Umfang bleibt

Für alle nicht im Verantwortungs- und Beeinflussungsbereich liegenden Maßnahmen kann das EVU nicht haftbar gemacht werden.

Für getroffene Ersatzmaßnahmen (Taxi, Übernachtung usw.) sind etwaige Zumutbarkeitsregeln zu definieren und festzulegen, um Missbrauch vorzubeugen.

Wie ist im Fall folgender Punkte die Haftung zu regeln?

- Folgeschäden durch Unfall bei Umstieg auf anderes Verkehrsmittel
- Beträge oberhalb einer bestimmten Grenze (Deckelung)
- geringfügige Beeinträchtigungen (Bagatelldgrenze)

Die NOB/Connex betonen noch einmal ausdrücklich, dass ihnen an einer guten Dienstleistung und Kundenzufriedenheit gelegen ist und bereits heute ohne gesetzliche Festlegung oben genannte Maßnahmen geläufig sind und praktiziert werden.

Als Beispiel dafür gilt die von allen Betrieben der Connex Verkehr, und damit auch von der NOB, gelebte Fahrgast-Charta, die Folgendes beinhaltet und die so umgesetzt wird:

Die Zukunft unserer Unternehmen und die der Marke Connex ist abhängig von der Zufriedenheit und Treue aller unserer Kunden. Aus diesem Grund ist es sehr wichtig, dass wir den Maßstab für die Qualität unserer Leistung festlegen. Hierfür wurde die Connex Fahrgast-Charta geschaffen.

Diese Charta legt weltweit allgemeine Verpflichtungen fest, mit denen wir uns konkret unseren Kunden gegenüber engagieren. Diese Elemente verbindet ein gemeinsames Ziel: garantierte Qualität.

Sie als Mitarbeiter vor Ort sind in der Position, die Bedürfnisse unserer Kunden am besten zu kennen. Aus diesem Grund soll jedes Verkehrsunternehmen seine eigene, auf die speziellen Gegebenheiten zugeschnittene Fahrgast-Charta entwickeln. Mit dem Ziel, das Image des Unternehmens vor Ort aktiv mit zu gestalten.

Lassen Sie uns mit unseren Transportmöglichkeiten den Lebensstil unserer Fahrgäste erweitern.