



LINKE fordert weiter gehende Fahrgastrechte

Rede von Karin Binder, 27. April 2009

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Gäste!

Die Bundesregierung hat sich mit ihrem Gesetzentwurf gegen die Einführung weiter gehender fahrgastfreundlicher Regelungen im Schienenverkehr entschieden. Ihre Vorlage übernimmt nahezu unverändert die Regelungen der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zum Fernverkehr. Diese Verordnung setzt lediglich Mindeststandards und überlässt den Staaten die Möglichkeit, weiter gehende Regelungen zugunsten der Fahrgäste zu schaffen. Die Bundesregierung vergibt die Chance, für eine verbraucherfreundlichere Entschädigungsregelung zu sorgen.

Die Linke fordert die Bundesregierung deshalb noch einmal auf, über die Mindeststandards der EU-Verordnung hinauszugehen. Wir haben im Interesse der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Personenverkehrs in unserem Entschließungsantrag sieben Forderungen aufgestellt:

Die erste Forderung betrifft die Entschädigung. Die Mindestentschädigung für Fahrgäste soll bereits ab einer Verspätung von 30 bis 59 Minuten 25 Prozent des Fahrpreises betragen. Bei einer Verspätung von über 60 Minuten soll eine Entschädigung von 50 Prozent gesetzlich festgelegt werden. Diese Entschädigungsregelung würde wenigstens annähernd in Relation zu dem Ärger und dem Aufwand stehen, der durch die Verspätung für viele Reisende entstehen kann.

Um dabei Bahnkundinnen und Bahnkunden mit einer Bahn-Card, mit Netz- oder Dauerkarten nicht schlechter zu stellen, muss die Erstattung am vollen Fahrpreis bemessen werden.

Die zweite Forderung betrifft die Geringfügigkeitsklausel. Die EU-Verordnung ermöglicht den Verkehrsunternehmen nämlich, in den Beförderungsbedingungen sogenannte Geringfügigkeitsklauseln festzulegen. Das bedeutet: Entschädigungen unter 4 Euro werden nicht gezahlt. DIE LINKE meint, dass solche Klauseln nicht erlaubt werden dürfen. Sie werden den Realitäten des Personenverkehrs auf der Schiene nicht gerecht. Nach dem Gesetzentwurf müsste ein Einzelfahrschein mindestens 16 Euro kosten, damit bei einer Verspätung von einer Stunde überhaupt eine Entschädigung zum Tragen käme. Bei einer Entschädigung von 25 Prozent sind das 4 Euro. Eine solche Bagatellgrenze schließt viele Entschädigungen aus. Ich denke, viele Menschen müssen heute sehr genau rechnen und können 4 Euro nicht einfach abschreiben, vor allem dann nicht, wenn ihnen aus der Verspätung noch Folgekosten entstanden sind. Fahrgäste im Regionalverkehr und auch Kundinnen und Kunden mit ermäßigten Tarifen, also Seniorinnen und Senioren, Kinder, Jugendliche, gucken dann schnell mal in die Röhre. Auch zu der Argumentation in Bezug auf Bürokratie

und Verwaltungsaufwand haben wir einen Vorschlag. Die Beförderungsunternehmen könnten bei einer Entschädigung von unter 4 Euro den Fahrgästen bereits während der Fahrt einen Gutschein ausstellen, der mit dem nächsten Fahrscheinkauf verrechnet werden kann.

(Marianne Schieder (SPD): Und das ist unbürokratisch, meinen Sie?)

Ja, das ist unbürokratisch. Das funktioniert ohne Antrag, ohne große Bearbeitung, ohne Gebühren. Die Gutscheine könnten von den ZugbegleiterInnen bereits während der Fahrt ausgestellt werden. Das wäre eine kundenfreundliche Variante, die viele Menschen wahrscheinlich zufrieden stellen würde und dazu beitragen würde, sie als Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zu halten. Damit wäre nach unserer Auffassung das Argument der Bürokratie weitgehend entkräftet.

(Marianne Schieder (SPD): Und der Kontrolleur zieht das einfach so aus der Hosentasche, wenn er überhaupt da ist?)

Jeder Taxifahrer muss eine Quittung ausstellen. Wo ist da die Schwierigkeit, einen Gutschein auszustellen?

Die dritte Forderung betrifft die durchgehende Reisekette. Wir sehen nicht ein, dass die Verspätung allein im Fernverkehr zählen soll. Heute zieht sich die Bahn von vielen Strecken zurück, die dann andere Anbieter für den Nahverkehr übernehmen. Die Leute, die am Endbahnhof der Bahn-AG ankommen und dann nicht mehr weiterkommen, gucken in die Röhre. Deshalb ist das für uns ein Thema, das in die Entschädigungsregelung entsprechend einzubeziehen ist. Es geht um Personenbeförderung vom

Abfahrtsbahnhof bis zum Zielort. Wenn es im Fernverkehr eine Verspätung von 10 oder 20 Minuten gibt, kann es sein, dass die Anschlussverbindung im Nahverkehr erst viel später oder an diesem Tag gar nicht mehr besteht. Von daher muss die durchgehende Reisekette zugrunde gelegt werden, wenn es darum geht, für Verspätungen eine Entschädigung zu gewähren.

In vielen Fällen haben die Leute keine Möglichkeit, Kombikarten für die gesamte Fahrstrecke zu kaufen. Gerade die Privatisierung der Bahn und vieler ehemaliger Bahnstrecken hat dazu beigetragen, dass die Leute nicht mehr eine Karte für die Fahrt von A nach B kaufen können. Von daher muss man besondere Lösungen finden.

Die vierte Forderung betrifft die Umsteigemöglichkeit auf teurere Züge. Bei einer Verspätung darf das Umsteigen von einem Regional- auf einen Fernverkehrszug nicht davon abhängig gemacht werden, ob der Fernverkehrszug reservierungspflichtig ist. Es wird immer mehr Züge geben, die diese Option haben, und die würden alle wegfallen, wenn es darum geht, bei Verspätungen Ersatzverbindungen zu nutzen. Das kann nicht sein. Ein Umsteigen muss unabhängig davon möglich sein, ob es sich um einen Sprinter, einen TGV oder andere besondere Züge handelt. Man muss auch mit solchen Zügen weiterfahren können, wenn der eigene Zug eine massive Verspätung hatte.

(Marianne Schieder (SPD): Das ist doch möglich!)

Die reservierungspflichtigen Züge waren bislang ausgenommen.

Wir haben noch eine fünfte Forderung. Sie betrifft die Fahrtkostenübernahme durch die Bahn insbesondere

bei Verspätungen nach Mitternacht. Auch bei geringeren Verspätungen muss es möglich sein, dass die Bahn den Fahrgästen entgegenkommt. Das bedeutet, dass in diesen Fällen der Umstieg auf andere Verkehrsmittel und die Kosten für eine direkte Weiterfahrt, beispielsweise mit Taxen, durch die Bahn übernommen werden müssen.

Nicht nur Jugendliche und Kinder, auch ältere Menschen und andere Bahnfahrende haben nicht immer genug Geld in der Tasche, die zusätzlichen Kosten vorzustrecken. Deshalb wäre auch hier eine Gutscheinelösung richtig, nach der die anderen Beförderungsunternehmen die entstandenen Kosten durch die Bahn erstattet bekommen.

Unser sechster Vorschlag ist, die Informationspflichten der Bahn zu verbessern. Im Entwurf der Bundesregierung fehlt nämlich ein wesentliches Element, und zwar die in der EG-Verordnung enthaltene Pflicht der Unternehmen zur Information der Fahrgäste über wichtige Anschlussverbindungen sowie über ihre Rechte. Im Nahverkehr ist eine solche Information derzeit höchstens beim Kauf am Fahrkartenschalter gewährleistet. Dieser existiert aber fast nirgendwo mehr. In den kleineren Bahnhöfen findet man keine Schalter. Dort kauft man am Automaten. In diesen Fällen gibt es keine weiter gehenden Informationen über Anschlussverbindungen und schon gar keine Aufklärung über Rechte.

Lassen Sie mich noch ganz kurz die Schlichtungsstelle ansprechen. Nach unserer Ansicht muss dort auf jeden Fall die Beteiligung der Verbände sowie der betroffenen Kundinnen und Kunden gesichert werden.

Alle diese Maßnahmen wären notwendig, um die Bahn kundenfreundlicher zu machen, um Menschen

zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu ermuntern und damit im Sinne der Umwelt und unseres Klimas den Individualverkehr zu reduzieren. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.