

40. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Erster Schritt in Richtung Reform

Hat die DB AG kein Gespür für die Bedürfnisse ihrer Kunden?

➤ Die Empfehlung des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstags hat einen allerersten zaghaften Schritt in Richtung auf eine Reform der Rechte des Fahrgasts getan. Doch zwischen den Vorstellungen und Bedürfnissen der Fahrgäste und den Vorstellungen der Deutschen Bahn AG klafft ein unüberwindlich tiefer Graben: Die DB AG leistet heftigen Widerstand gegen eine Verbesserung der Rechte der Fahrgäste.

Der Verkehrsgerichtstag

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag tagt seit 1963 jährlich Ende Januar in Goslar. In Arbeitskreisen treffen jährlich über 1.000 Fachleute – in diesem Jahr waren es rund 1.600 – zusammen, um in parallel tagenden Arbeitskreisen Vorträge zu Schwerpunktthemen zu hören und zu diskutieren. Aus der Diskussion entstehen Empfehlungen, über die in den Arbeitskreisen diskutiert und abgestimmt wird.

Außer dem Straßenverkehr, der den größten Anteil der Arbeitskreise beschäftigt, wurden bisher auch Themen der See- und Binnenschifffahrt und der Luftfahrt erörtert. Anlässlich des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstags wurde erstmals der Verkehrsträger Schiene in einer Arbeitsgruppe behandelt.

Die Vorträge

Der Arbeitskreis „Perspektiven der Bahn“ bot drei Vorträge. Ministerialdirektor Thomas Kohl aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erläuterte die Verkehrspolitik der Bundesregierung. Dipl. Ing Fritz Schröder, Bereichsleiter Sicherheit der DB AG, sprach zur Sicherheitsphilosophie der DB AG und PRO BAHN-Bundesvorsitzender Karl-Peter Naumann erläuterte den Reformbedarf bei den Fahrgastrechten.

Wie nicht anders zu erwarten, wiederholte Kohl den bekannten Standpunkt der Bundesregierung und stellte vor allem die finanziellen Leistungen für den Schienenverkehr sowie die Einführung der Lkw-Maut heraus. Schröder zeigte die Probleme der Sicherung von Bahnübergängen, der Zulassung von Fahrzeugen und der darin

eingebauten Sicherheitssysteme und der Behandlung der Suizidfälle auf. Naumann führte die heutige Situation der Fahrgäste bei Verspätungen und Betriebsstörungen plastisch vor Augen und wies darauf hin, dass aus der Sicht der Verbraucher die Benutzung des öffentlichen Verkehrs als Reisekette zu verstehen sei, die auch rechtlich und tariflich als Einheit zu sehen sei.

Mangelhafte Vorinformation

Bei vielen Themen des Verkehrsgerichtstags genügt ein Stichwort, um Hunderte von Richtern, Rechtsanwälten und Vertretern aus Wirtschaft und Verbänden zu elektrisieren: Titel wie „Unfallrisiko Lkw“ oder „Senioren im Straßenverkehr“ sprechen für sich selbst. Wenn mehrere Vorträge solche Themen von verschiedenen Seiten beleuchten, entsteht von





**40. Deutscher Verkehrsgerichtstag
23. bis 25. Januar 2002 in Goslar**

Empfehlung

des Arbeitskreises VIII: „Perspektiven der Bahn“



1. Der Arbeitskreis begrüßt alle Bemühungen, größere Verkehrsanteile sowohl im Personen- wie im Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dazu muss die Schieneninfrastruktur modernisiert, eine gerechte Wegekostenanlastung bei allen Verkehrsträgern erreicht und der Wettbewerb auf der Schiene intensiviert werden. Der Arbeitskreis hält es in diesem Zusammenhang für nötig, auch die Voraussetzungen für eine verbesserte Verknüpfung der Schiene mit anderen Verkehrsträgern zu schaffen.

2. Der Arbeitskreis bittet die Bundesregierung, auf der europäischen Ebene nachdrücklich für eine möglichst rasche Öffnung der europäischen Schienennetze, insbesondere für den Schienengüterverkehr, einzutreten, um bessere Voraussetzungen für die Verlagerung weiträumiger Lkw-Verkehre auf die Schiene zu schaffen.

3. Der Arbeitskreis begrüßt, dass durch die Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) eine gesetzliche Grundlage für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern im internationalen Eisenbahnverkehr geschaffen wird.

4. Der Arbeitskreis begrüßt, dass bei der Umsetzung des COTIF-Übereinkommens ein gesetzlich verankerter Anspruch

des Fahrgastes auf Ersatz für die durch Ausfall oder Verspätungen entstandenen Schäden und Nachteile (z. B. zusätzliche Übernachtung, verpasste Anschlussmöglichkeiten) eingeführt werden soll.

5. Der Arbeitskreis empfiehlt die Regelungen zu den Nummern 3 und 4 auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr entsprechend auszudehnen.

6. Der Arbeitskreis empfiehlt die serviceorientierte Reisekette (als Verbund aller Verkehrsmittel zur Erreichung des vom Fahrgast gewünschten Zieles) mit einem Fahrschein für die gesamte Fahrt als Modell der Zukunft. Bereits vorhandene Modelle zeigen, dass dies erfolgreich umsetzbar ist.

7. Der Arbeitskreis empfiehlt, auch dem Bundesgrenzschutz als „Bahnpolizei“ eine Zuständigkeit für Untersuchungen von Personenunfällen auf Eisenbahnstrecken zu übertragen. Der Bundesgrenzschutz sollte diese Untersuchungen nach geordneten kriminaltechnischen Verfahren durchführen und die Ergebnisse an die zuständige Landespolizei übergeben. So könnten die beim heutigen Verfahren (Untersuchungen ausschließlich durch die Landespolizei) auftretenden Verzögerungen im Bahnbetrieb verringert werden.

selbst eine hochrangige Besetzung und eine fachliche Diskussion.

Nichtssagende Themen bergen hingegen das Risiko, dass solche Arbeitskreise wenig Zuspruch finden und die Teilnehmer sich einseitig aus vorinformierten Interessenvertretern zusammensetzen.

Der Titel des Arbeitskreises „Perspektiven der Bahn“ war so schwammig, dass darin drei Themenkomplexe verpackt werden konnten, die kaum etwas gemein haben und vor allem sicherstellten, dass Bundesregierung und DB AG sich selbst darstellen konnten. Was das mit dem fachlichen Anspruch eines „Gerichtstags“, also eines Juristentreffens, zu tun hat, wurde auch im Arbeitskreis nicht klar.

So fanden sich denn auch kaum Praktiker aus Gerichten und Staatsanwaltschaften ein. Wer nicht bei der Bahn sein Geld verdient oder ehrenamtlich zu diesem Thema engagiert ist, vermochte sich unter Thema und Referenten nicht vorzustellen, worum es gehen würde. So blieb der Arbeitskreis mit rund 35 Teilnehmern recht klein.

Konfrontation zwischen „Die Bahn“ und ihren Fahrgästen

Im Arbeitskreis waren eine ganze Reihe von hochrangigen Mitarbeitern der DB AG bis hin zur Pressesprecherin Christine Geißler-Schild vertreten, einige Richter und Anwälte, die die Bahn tatsächlich benutzen, und eine Reihe von Vertretern und Mitglie-

dern verschiedenster Verbände. Das Spektrum reichte vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen über den Automobilclub Europa bis zur Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen und dem Fahrgastverband PRO BAHN. Juristischer Sachverstand wie auch Praxiserfahrung als Fahrgast waren deutlich unterrepräsentiert. So musste PRO BAHN erst erklären, was ein Verbundfahrschein ist, weil sehr viele Teilnehmer das nicht wussten.

Die Diskussion zur Politik der Bundesregierung und zu Sicherheitsfragen verlief in recht ruhigen Bahnen, aber schon hier zeigte sich die verbale Übermacht der Mitarbeiter der DB AG. Ungeniert wurde über die Konkurrenz hergezogen („Das Interregio-Angebot der Connex ist ein

Witz“) und aus der Eisenbahn-Szene bekannte Tatsachen wie die Verschrottung betriebsfähiger Lokomotiven und Fahrzeuge wurden dementiert oder verdreht.

Die Unsachlichkeit der Diskussion wurde auch davon geprägt, dass Vertreter von DB-Netz, die eigentlich wegen des Sicherheitsthemas gekommen waren, heftig und in der Diktion der offiziellen Pressemitteilungen der DB AG gegen bessere Fahrgastrechte eintraten. Von Wettbewerbsneutralität des Netzes konnte keine Rede sein.

Bei der Diskussion der Fahrgastrechte führte diese Konstellation alsbald zu einer Spaltung der Diskutierenden in zwei Lager: hier die DB AG, dort die Fahrgäste. Während die Thesen von PRO BAHN bei den wenigen anwesenden Juristen mit zivilrechtlicher Erfahrung uneingeschränkt auf Zustimmung stießen, kamen von DB-Vertretern oder aus ihrem Umfeld Argumente wie: Die Haftung sei nicht bezahlbar, oder: Mit den Verspätungen sei es doch gar nicht so schlimm, oder: Eine aktuelle Auskunft über Bauarbeiten oder Betriebsstörungen sei gar nicht möglich. Kennzeichnend waren Einwürfe wie: Dann müsse der Fahrgast eben zu Fuß nach Hahnenklee laufen, oder: Eine Haftung der Bahn entspreche der allgemeinen Vollkasko-Mentalität, oder gar: Nach dem Bürgerlichen

Recht hafte auch niemand ohne Verschulden. Dass das Vertrauensprinzip – wer etwas verspricht, muss es auch halten – der tragende Grundsatz des Bürgerlichen Rechts seit mehr als einem Jahrhundert ist, hatte die Eisenbahner, die hinter dem Schutzwall der Eisenbahn-Verkehrsordnung von 1938 leben, noch nicht erreicht.

Fazit: Die anwesenden Vertreter der Verkehrsunternehmen zeigten keinerlei Verständnis für die Bedürfnisse ihrer Fahrgäste und keinerlei Gespür für das in der Bevölkerung vorhandene Gerechtigkeitsgefühl. Sie akzeptieren nicht einmal, das eine verspätete Beförderung eine schlechte Leistung und der Bruch eines Versprechens ist.

Die Empfehlungen

Dennoch gelang es den Leitern des Arbeitskreises und den Referenten, den Entwurf einer Entschließung vorzulegen, die am nächsten Morgen sachlich diskutiert und mit wenigen Änderungen einstimmig angenommen wurde. Ganz zum Schluss zeigte sich die Konfrontation, aber auch das Geschick der Leiter des Arbeitskreises: Als vorgeschlagen wurde, der Empfehlung eine Einleitung voranzustellen, in der die Worte „Die Bahn“ vorkamen, regte sich heftiger Protest, weil die DB AG diesen Begriff mittlerweile als Markenname für sich vereinnahmt. Die Änderung in „Schie-

nenverkehr“ wurde von den Vertretern der DB AG wiederum empört abgelehnt. So wurden die Empfehlungen ohne Einleitungssatz verabschiedet.

Wenn auch eine Einsicht in den Reformbedarf für das Recht der Fahrgäste bei der gegebenen Zusammensetzung des Arbeitskreises nicht zu erwarten war, so enthalten die Empfehlungen doch Keile, die sich in die von der DB AG mit aller Gewalt zugehaltenen Türen schieben könnten. Mit der „Reisekette“ und der Forderung der Ausdehnung der Haftung auf alle Verkehrsträger kommt erstmals ein Begriff in die Diskussion, der das Aufbrechen der verkrusteten Strukturen beschleunigen könnte. Bisher sind die Rechtsvorschriften bei jedem Verkehrsträger anders. Aus der Sicht des Verbrauchers ist es aber völlig gleichgültig, ob Zug oder Bus, Schiff oder Flugzeug verspätet sind.

Die Tür zu einer Reform der Fahrgastrechte ist einen Millimeter weit aufgestoßen, das reicht für einen ersten Luftzug im stickigen Mief der Amtsstuben in Ministerien und Unternehmen, der trotz acht Jahren Bahn-Privatisierung immer noch unbewegt steht. Aber der erste Spalt ist der wichtigste und insofern ist der Verkehrsgerichtstag in Goslar für PRO BAHN ein Erfolg.

Rainer Engel

Bahn-Versicherung beweist:

Haftung ist bezahlbar!

Die DB AG behauptet gern und schnell, eine Haftung in angemessenem Umfang für Verspätungen sei unbezahlbar und würde die Fahrkarten wesentlich teurer machen.

Ein Angebot der Europäischen Reiseversicherung AG, das an den Schaltern der DB vertrieben wird, beweist das Gegenteil. Zu Bahnfahrkarten und Pauschalreisen wird dort ein Versicherungspaket verkauft, das die Mehrkosten eines Reiseabbruchs oder einer Verspätung bis zu bestimmten Höchstbeträgen deckt, außerdem aber auch eine Reisegepäck-, eine Kranken- und eine Fahrradversicherung beinhaltet. Der Versicherungsbeitrag ist nach dem Reisepreis gestaffelt und liegt bei zwei bis fünf Prozent des Fahrkartenpreises. Beispielsweise kostet diese Versicherung zum DB-Sparpreis fünf Euro pro Person.

Zieht man von den Prämien Versicherungssteuer, Vertriebskosten und die Kosten der Sach- und Krankenversicherung ab, so lässt sich also abschätzen, dass eine dem Reiserecht



des Bürgerlichen Gesetzbuchs entsprechende Haftung die Fahrkartenpreise um ein bis zwei Prozent verteuern würde. Wenn man aber davon ausgeht, dass die DB aufgrund ihrer Haftung mehr zufriedene Kunden hätte, rechnet sich die Haftung für das Unternehmen auch ohne Preisaufschlag.

Das Vorhandensein der Versicherung ist kein Grund, die Eisenbahnen weiter von einer angemessenen Haftung für ihre Leistungen zu befreien. Nach dem Gesetz muss jeder Gewerbetreibende für seine Leistung geradestehen. Das gilt seit dem 1. Januar 2002 sogar für den Verkäufer gebrauchter Autos, die vorher „unter Ausschluss jeglicher Gewährleistung“ verkauft werden durften.