

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den Revisionsvorschlägen der Europäischen Kommission zu den Fahrgastrechten für Bahnfahrergäste

Vorbemerkung

Die Reisenden sind auf ihren Fahrten - national wie international - in der Regel mit mehreren Eisenbahn-Unternehmen, oft aber auch mit verschiedenen Verkehrsmitteln in einer Reisekette vom Start zum Ziel unterwegs. Aus Sicht der Fahrgäste muss die gesamte Reisekette im Mittelpunkt der Fahrgastrechte stehen.

Darüber hinaus ist es für uns Fahrgäste nur schwer verständlich, dass unsere Rechte als Fahrgäste von der Wahl der Verkehrsmittel auf der Reisekette abhängig sind. Zum Teil liegen diese bei null. So zum Beispiel, wenn für eine Reise von München nach Kiel der Reisende bis Hamburg fliegt und dort wegen einer Verspätung von z. B. anderthalb Stunden den letzten Flughafenbus nach Kiel verpasst. Dagegen hat er bei einer Reise ausschließlich mit der Eisenbahn deutlich bessere Rechte.

1. Höhere Gewalt

Die Garantie der Reisekette muss in jedem Fall gegeben sein. Die an der Reisekette beteiligten Unternehmen müssen dafür sorgen, dass der Reisende ans Ziel kommt und korrekt informiert wird. Dazu gehören auch Umbuchungen und Hotelübernachtungen. Wenn bei Unwettern (das ist klar zu definieren) sich ausreichend um die Passagiere gekümmert wird (s.o.), kann eine darüberhinausgehende Entschädigung entfallen. Diese Garantie ist nicht als Wettbewerbsnachteil, sondern sogar als Vorteil gegenüber Verkehrsträgern, die dies nicht bieten, anzusehen.

2. Durchgehende Fahrkarten

Hier kommt es aus Sicht der Fahrgäste auf die gesamte Reisekette an. Diese muss vor Antritt der Reise dokumentiert sein, um dann im Störfall eine Basis für die Durchsetzung seiner Rechte zu haben. Eine durchgehende Fahrkarte ist dabei das Ideal. Eine elektronische oder mechanische Addition einzelner Fahrkarten muss ebenso möglich sein. (*Hinweis: es kommt nicht selten vor, dass ein Reisender für den Anfang seiner Reisekette eine Zeitkarte besitzt und dafür nicht doppelt zahlen möchte*)

Ergänzende Anmerkung: Das Ausstellen durchgehender Fahrkarten für die gesamte Reisekette würde sehr erleichtert, wenn die Grundbegriffe des Ticketings wie Kind, Fahrrad, Hund, Tag, etc. einheitlich geregelt wären.

3. auf allen Wegen buchen

Buchungen aus dem System der Deutschen Bahn in Verkaufssysteme anderer Bahnen sind leider nicht in allen Fällen Realität, dies könnte aber bis zum Inkrafttreten der neuen Fahrgastrechte-Regeln der Fall sein. Allerdings gibt es schon unterschiedliche Anbieter, wie u.a. TRAINLINE, die es dem Fahrgast erlauben Bahnfahrkarten in unterschiedlichen Ländern zu buchen.

Auch in den nationalen Reiseketten gibt es noch viel zu tun, damit der Reisende wirklich mit einem Ticket oder Ticketblock in seiner Reisekette unterwegs sein kann. Die Integration regionaler Bahn- und Busverkehre, wie auch der Verbund-Tarife, stellen dabei das größte Problem dar.

4. Die derzeitigen und künftigen digitalen Möglichkeiten müssen zu juristischen Festlegungen in den Fahrgastrechten führen, die nicht nur der Gegenwart, sondern auch der Zukunft entsprechen

Die Vorschläge des Entwurfs werden wahrscheinlich 2020 in Kraft treten, nachdem sie 2018 verabschiedet werden. Sie werden dann sicher von 2020-2030 gelten. In dieser Zeit werden sich sehr entscheidende Entwicklungen auf dem Feld der digitalen Information und des elektronischen Ticketings für die Fahrgäste ergeben, die der Entwurf in seinen heutigen juristischen Formulierungen berücksichtigen muss. Dabei geht es unter anderem um eine einfache Möglichkeit, ohne das digitale Ticket auszudrucken, die Entschädigungen aus den Fahrgastrechten, zu beanspruchen.

Für den Bundesvorstand
Detlef Neuß

Für den Fachausschuss Fahrgastrechte
Peter Cornelius