

# Die Bahnkundenpolitik der EU

## Europäische Bahnfahrgastkonferenz

Von Harald Lampf

### Die Bahnkundenpolitik der EU

Eröffnet wurde die Konferenz am 18. Mai 2002 in Brüssel mit einem Vortrag zum Thema „Die Bahnkundenpolitik der EU“, welcher von ungewöhnlichem Engagement und Entschlossenheit geprägt war. Der Vortragende war Jean-Arnold Vinois, Direktor der Abteilung „Bahn und Interoperabilität“ der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission. Die offizielle Ambition der Kommission liegt darin, den Marktanteil der Bahn im Personenverkehr auf dem Niveau der 90er Jahre zu halten, was einer Verdoppelung des Bahnverkehrs in den nächsten 10 bis 20 Jahren entspricht, wofür die Beteiligten jedoch zunächst einmal die Dringlichkeit der Sache erkennen müssten. Weiters ließ Vinois mit der Absicht aufhorchen, dass für eine effektive Bahnpolitik der EU eine in die Entscheidungsprozesse einzubindende europäische Fahrgastvertretung sehr willkommen wäre. Zugleich appellierte er an mehr Selbstbewusstsein der Fahrgastvertretungsorganisationen: Man sei weder „Fahrgast“ noch „Benutzer“, sondern schlicht Kunde, der König zu sein hat. Abgesehen von dieser Positionierung im Verhältnis Kunde - Bahnunternehmen, sieht die Kommission den öffentlichen Verkehr als „Service für den Bürger“ - ein Bekenntnis, das zum Kern des Vortrags führte, der sich vorwiegend mit der schleppenden Wirksamwerdung der Eisenbahnliberalisierung beschäftigte.

#### Schleppende Liberalisierung

Es herrschte allgemeine Einigkeit, dass Eisenbahninfrastruktur in öffentlichem Eigentum zu verbleiben hat, und sich die britische Privatisierungsgeschichte nicht wiederholen darf. Der Infrastrukturmanager muss aus einer neutralen Position heraus agieren, um eine optimale Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten. Ebenso besteht Klarheit, dass öffentlicher Verkehr als öffentliche Dienstleistung zumindest teilweise öffentlich finanziert werden soll, das vom Betreiber für die Streckenbenützung zu entrichtende Infrastrukturbenützungsentgelt hat sich nicht an der Deckung der Errichtungskosten, sondern an jenen „sozialen Grenzkosten“ zu orientieren, die der Zug tatsächlich verursacht.

Auf der anderen Seite betonte Vinois jedoch auch, dass die Vollziehung öffentlicher Aufgaben keine staatlichen Monopolbahnen rechtfertigt, gefragt sind transparente und faire Wettbewerbsbedingungen. Als Bremschuhe der Liberalisierung in Europa erweisen sich mehr denn je die nationalen Bahnverwaltungen sowie unklare und verzerrende Regeln für den Infrastrukturgang. Wettbewerb im Inland und grenzüberschreitende Interoperabilität fehlen oft gleichermaßen, denn die jeweiligen Nachbar-Staatsbahnen sind die wesentlichsten potentiellen Konkurrenten. Während infrastrukturelle und technische Flaschenhälse dank Streckenausbauten und Mehrsystemfahrzeugen immer weniger werden, nimmt die Bedeutung von organisatorischen und administrativen Hindernissen immer mehr zu. Vinois war wörtlich „sehr verärgert“ über die Staatsbahnen, die „arbeiten wie vor 1956“ und deren „marktbeherrschende Position nicht mehr akzeptabel“ ist.

#### Aktuelle Entwicklungen

Bis Ende 2002 ist von den Mitgliedsstaaten das sogenannte „Network Statement“ vorzulegen, in dem öffentlich festgeschrieben wird, unter welchen Regeln, Preisen und Prioritäten das Streckennetz den Betreibern offen steht.

Weiters ist von Seiten der Kommission geplant:

- Ein neues Computer-Informationssystem, das analog zu jenem der Fluglinien den Verkauf von Fahr- und Platzkarten in den Schaltern aller Bahngesellschaften und Reisebüros ermöglicht.
- Das einheitliche europäische Zugssicherungssystem ERMTS auf internationalen Hauptstrecken.
- Die Querfinanzierung von Schieneninfrastruktur aus Straßenmauten sowie mehr Rechte für Fahrgäste (ähnlich wie im Flugverkehr).

#### UK: Das Rail Passengers Council

Der zweite Vortrag des Vormittages wurde von Anthony Smith über das Rail Passengers Council (RPC) in Großbritannien gehalten - europaweit die einzige offizielle und gesetzlich vorgesehene Fahrgästevertretung. Es wird mit

öffentlichem Geld finanziert und kann auf 50-jährige Erfahrung, 120 teils ehrenamtliche Mitarbeiter, neun regionale Organisationen und ein Budget von etwa 4 Millionen Euro jährlich zurückgreifen. Nach der Ansicht von Smith ist in Großbritannien zwar sehr viel sehr schlecht gelaufen, dafür gibt es dort aber eine sehr rege öffentliche Debatte über Eisenbahnbelange. Die wesentlichen Aufgaben von RPC sind Recherchen und Berichte, Medien- und Lobbyarbeit.

#### Workshop „Internationaler Fernverkehr“

Der zweite Teil der Konferenz am Nachmittag wurde in drei Workshops unterteilt, wobei FAHRGAST am Workshop zum Thema Fernverkehr teilgenommen hat. Einstiegsthema war die ständige Kürzung von Zugläufen, etwa die bevorstehende Brechung des EC Mozart in München, die angeblich darauf beruht, dass die ÖBB von der DB für die österreichischen Waggons eine Miete verlangt, die erheblich über den tatsächlich anfallenden Kosten liegt, weswegen es der DB billiger kommt, ab München einen eigenen Zug zu führen - ein klassisches, künstliches Interoperabilitätsproblem. Selbst wenn es stimmen sollte, dass nur mehr wenige Fahrgäste Fahrten von mehr als vier Stunden Dauer unternehmen, führt das Brechen langer Zugläufe bei vielen Fahrgästen zu weiterem Umsteigszwang, denn auch die Fahrt Salzburg-Stuttgart oder Linz-Ulm dauert weniger als vier Stunden. Unisono wird von den Bahnen erwartet, ebenso wie marktorientierte Flug- und Schiffslinien für alle Kundenschichten etwas anzubieten, das bedeutet auch, dass Hochgeschwindigkeitszüge konventionelle Züge nicht ersetzen sollten.

Im weiteren wurde ergänzend zu den hinreichend bekannten infrastrukturellen Flaschenhälsen eine Liste von Hürden für den Fahrgast, etwa schwer zu querende Städte (sei es wegen einzelnen Kopfbahnhöfen oder wegen fehlenden durchführenden Zügen und Anschlüssen) und Grenzen erstellt. Schlechte Beispiele waren u.a. Wien, Wien-Bratislava oder die Grenze Italien/Österreich (Kärnten), gute Beispiele Berlin und Rom. ■