



Redigiertes Wortprotokoll der 39. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 17. April 2023, 13:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des
Allgemeinen Eisenbahngesetzes an
die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen
Parlaments und des Rates vom
29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der
Fahrgäste im Eisenbahnverkehr**

BT-Drucksache 20/5628

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Rechtsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter:
Abg. Wolfgang Wiehle [AfD]

Anlage Seite 22

Stellungnahmen der Sachverständigen,
Interessenvertreter und sonstigen
Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian PloB, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und sonstigen Auskunftspersonen

Jonas Fischer

Sozialverband VdK Deutschland e. V., Referent für Barrierefreiheit
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN)

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Rechtsanwalt und Fachbereichsleiter
Arbeits- und allgemeines Zivilrecht, Straf- und Straßenverkehrsrecht,
Beförderungsbedingungen
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Marion Jungbluth

Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (vzbv), Leiterin Team Mobilität und Reisen
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE.)

Dipl.-Ing. Frithjof Mielke

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA), Referat 56
Schienenverkehr
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Dipl.-Ing. Michael Mißlitz

Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB), Geschäftsführer, Eisenbahnbetriebsleiter
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Volker Wente

Stellvertretender Vorsitzender des Verbands Deutscher Museums- und Touristikbahnen e. V.
(VDMT) und Geschäftsführer Nordrhein-Westfalen des Verbands Deutscher Verkehrsunter-
nehmen e. V. (VDV)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

BT-Drucksache 20/5628

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 39. Sitzung des Verkehrsausschusses - der öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“, Bundestagsdrucksache 20/5628. Zu unserer Anhörung darf ich nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Jonas Fischer vom Sozialverband VdK, dort Referent für Barrierefreiheit, Herrn Dr. Thomas Hilpert-Janßen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dort Rechtsanwalt und Fachbereichsleiter Arbeits- und allgemeines Zivilrecht, Straf- und Straßenverkehrsrecht und Beförderungsbedingungen, Frau Marion Jungbluth, Leiterin Mobilität und Reisen bei der Verbraucherzentrale Bundesverband. Per Videokonferenz zugeschaltet ist Herr Dipl.-Ing. Michael Mißlitz, Geschäftsführer und Eisenbahnbetriebsleiter der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH. Hier im Saal begrüße ich dann weiter Herrn Dipl.-Ing. Frithjof Mielke aus dem sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Referat Schienenverkehr und Herrn Volker Wente, Stellvertretender Vorsitzender des Verbands Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT) und Geschäftsführer Nordrhein-Westfalen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Herzlich willkommen! Ich darf auch noch per Webex zugeschaltet Abg. Englhardt-Kopf, Abg. Martin und Parlamentarischen Staatssekretär Theurer begrüßen. Ich möchte denjenigen Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)155 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige befragen. Sofern Sie eine bzw. einen Sachverständigen befragen, hat diese Person acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei Sachverständige, erhält jede bzw. jeder Sachverständige vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen Sie stellen, ist dabei unerheblich. Die Fragesteller bitte ich, sich selbst auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte die Sachverständigen, sich die an sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der Fragen auffordern. Wie bereits gesagt, Ihre Antwortzeit ist limitiert – und zwar auf acht bzw. vier Minuten pro Fragenkomplex, der von einem Ausschussmitglied an Sie gerichtet wurde. Bei mehreren Fragenkomplexen, die an Sie gerichtet werden, addieren sich die Zeiten entsprechend. Die Ihnen zustehende Gesamtredezeit sage ich Ihnen vor Ihrem Redebeitrag auch nochmal an. Die verbleibende Redezeit wird zu Ihrer Information hier im Saal unten auf dem Monitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen sehen die verbleibende Redezeit während ihres Beitrages dann in der Kachel, in der sie jetzt den Sitzungssaal sehen. Bei einer etwaigen Überschreitung der Redezeit erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Wir haben einen Zeitrahmen bis maximal 15.30 Uhr. Wie üblich wird das Ausschussekskretariat von der Anhörung ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Die Anhörung wird vom Parlamentsfernsehen aufgezeichnet und steht ab morgen, 18. April, 12.15 Uhr, in der Mediathek des Bundestages zum Abruf bereit.

Soweit zu den Formalien. Und nun steigen wir in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Herr Abg. Plobner, Sie haben das Wort!

Abg. **Jan Plobner** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Möglichkeit, heute



nochmal über dieses Thema zu sprechen. Ich glaube, mit der Umsetzung der Verordnung im AEG schaffen wir einige gute gesetzliche Regelungen. Bei der Vorbereitung hat sich mir aber auch ein Thema zur Gänze erschlossen, das ich vorher noch nicht so auf dem Schirm hatte, aber faszinierend finde. Deswegen würde ich heute gerne ein paar Fragen auch zu diesem Themenkomplex stellen. Das ist das Thema „Schmalspurbahnen“. Das ist ein Thema, das auf den ersten Blick bei Nichteingeweihten ein leichtes Schmunzeln hervorruft. Umso wichtiger ist es aber, glaube ich, für die deutsche Eisenbahnkultur und -geschichte, dieses Thema auch tatsächlich in seiner Wichtigkeit zu sehen und auf die Tagesordnung zu setzen. Ich glaube, wir haben da einiges zu besprechen. 2019 gab es eine Rückübertragung der Kompetenzen zur Einhaltung von Fahrgastrechten auf das Eisenbahnbundesamt. Ich glaube, im Verlauf dieser Zeit hat sich herausgestellt, dass das nicht immer so einfach ist und dass es keine so befriedigende Lösung für alle Seiten darstellt. Ich glaube, dass die Länder hier die Besonderheiten und die Bedürfnisse der einzelnen Bahnen, die doch nicht immer gleich, sondern sehr unterschiedlich sind, oft besser einschätzen können. Es braucht hier tatsächlich auch eine Rückübertragung der Kompetenz auf die Länder. Das planen wir auch so.

Deswegen freue ich mich, dass ich Herrn Mißlitz eine Frage stellen darf. Wie bewerten Sie aus Ihrer Perspektive die aktuelle Situation von Schmalspurbahnen? Und wie sehen Sie eine Rückübertragung der Kompetenzen bei Fahrgastrechten auf die Länder? Ich würde ich Ihnen gerne noch eine zweite Frage stellen. Barrierefreiheit und der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen sind ja trotzdem ein großes Thema. Wie gehen die Betreiber von Schmalspurbahnen mit diesen Anfragen und Anforderungen in der Praxis um? Können Sie uns da einen Einblick geben? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich für die CDU/CSU-Fraktion das Wort dem Kollegen Donth.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Werte Damen und Herren Sachverständige, vielen Dank, dass Sie heute bei uns sind und uns auch im Vorfeld Ihre Stellungnahmen zugeleitet haben. Ich glaube, das Gros der Regelungen, die hier erfolgen, eine Umsetzung der EU-Richtlinie, ist gut und richtig, unspektakulär.

Aber der Kollege Plobner hat es schon angesprochen und ich hatte das in meiner Rede bei der ersten Lesung im Plenum auch schon thematisiert: Schön, dass es jetzt Wellen schlägt, weil es doch im Detail, wenn man genau hinguckt, Probleme aufwerfen kann. Leider sind die Schmalspurbahnen nicht das Einzige. Deshalb zunächst meine Frage an Herrn Dr. Hilpert-Janßen: Wie bewerten Sie denn den vorliegenden Gesetzentwurf? Sie haben ja geschrieben, dass die Verbesserung der Barrierefreiheit, was die digitale Beantragung – die wir für richtig halten –, angeht, die jetzt am 7. Juni in Kraft treten soll, also in gut sechs Wochen und zwei Jahre früher als ursprünglich geplant: Wie soll das funktionieren? Können Sie und Ihre Betriebe das überhaupt schaffen? Wir können hier auch nur Dinge verlangen, die dann auch faktisch machbar sind. Ist das technisch umsetzbar?

Die zweite Frage würde ich gerne an Herrn Wente richten, der ja heute für den Verband der Schmalspurbahnen bzw. für die rund hundert dieser historisch und touristisch bedeutsamen Bahnen da ist. Daran sieht man, dass es eben nicht nur die „Molli“ oder den „Rasenden Roland“ betrifft, sondern dass es wirklich in der Breite bei hundert Bahnen ein Thema ist. Sehen Sie mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die Bedenken und Anliegen der Deutschen Museums- und Touristikbahnen problemlos angenommen? Oder welche Änderungen müssten jetzt aus Ihrer Sicht noch vom Parlament – wir sind jetzt Herr des Verfahrens – in diesen Gesetzentwurf aufgenommen werden? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann hat jetzt Kollegin Slawik für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Abg. **Nyke Slawik** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Auch von meiner Seite herzlich willkommen an die Sachverständigen. Ich freue mich sehr, dass Sie hier sind und uns an Ihrer Expertise teilhaben lassen. Zu den Schmalspurbahnen wurde schon sehr viel gesagt. Das ist ein wichtiger Aspekt, den wir uns jetzt noch in der weiteren Ausgestaltung dieser Gesetzesänderung werden anschauen müssen. Ich möchte aber in meinen Beitrag und in meine Frage einen etwas anderen Fokus legen. Es ist so, dass die Stärkung der Fahrgastrechte, insbesondere in der Barrierefreiheit, in dieser Gesetzesänderung sehr viel Anerkennung genießen sollte



und wir uns vor allem dem Thema „Barrierefreiheit“ noch stärker widmen sollten. Deutschland ist ja durch die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention angehalten, auch dafür Sorge zu tragen, dass endlich der öffentliche Personennahverkehr barrierefrei wird. Das ist, wenn wir uns die Realität anschauen, noch nicht der Fall. Dafür müssen wir noch einige Gesetze ändern. Und es ist auch in diesem Gesetzgebungsverfahren ein wichtiges Thema. So begrüßen wir die angestrebte Änderung, dass es eine zentrale Anlaufstelle für mobilitätseingeschränkte Personen geben soll, und beispielsweise auch das Vorhaben, dass Daten darüber, wo Einrichtungen nicht barrierefrei genutzt werden können – beispielsweise Züge, die nicht barrierefrei betretbar sind, Fahrzeuge oder Aufzüge an Haltestellen –, dass diese Informationen besser weitergegeben werden müssen.

Meine Fragen gehen an Jonas Fischer vom VdK. Mich würde explizit zum Thema „Barrierefreiheit“ sehr interessieren: Wie beurteilen Sie diesen Gesetzentwurf mit Blick auf Barrierefreiheit und die Fahrgastrechte von mobilitätseingeschränkten Menschen? Mich würde insbesondere auch interessieren, wie Sie es einschätzen, dass die Informationen über Barrierefreiheit zukünftig unverzüglich einer zentralen Anlaufstelle übermittelt werden müssen. Wäre es nicht sinnvoll, die Informationen eben nicht nur einer zentralen Anlaufstelle, sondern auch der Öffentlichkeit und den Betroffenen selbst direkt zur Verfügung zu stellen? Laut vorliegendem Gesetzentwurf wird die Frist zur Anmeldung eines Bedarfs für eine Hilfeleistung für innerdeutsche Reisen auf 24 Stunden gekürzt. Dennoch müsste laut UN-Behindertenrechtskonvention spontanes Reisen möglich gemacht werden. Welche Maßnahmen würden Sie empfehlen, um dies zukünftig zu ermöglichen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann hat jetzt für die AfD-Fraktion Kollege Wiehle das Wort.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst auch ein herzliches Dankeschön an die Sachverständigen dafür, dass sie sich heute hier für unsere Fragen zur Verfügung stellen. Ich darf auf ein Thema zurückkommen, das schon angesprochen wurde, und zwar auf die historischen Schmalspurbahnen. Es ist im Vorfeld ja schon sichtbar geworden, dass es hier offensichtlich

Klarstellungs- und Korrekturbedarf gibt. Wenn ich die Stellungnahmen des Bundesrates und die Reaktion der Bundesregierung darauf sehe, bin ich auch vorsichtig optimistisch, dass sich da etwas verbessert. Ich möchte aber zum besseren Verständnis der Situation hierzu noch eine Frage an Herrn Dipl.-Ing. Mißlitz von der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli stellen. Es geht mir dabei um die Art und Weise, wie das Eisenbahnbundesamt mit dem Thema „Fahrgastrechte“ umgegangen ist. Ich möchte gerne genauer verstehen, welche konkreten Vorkommnisse – vielleicht anhand von dem einen oder anderen Beispiel – es mit dem Eisenbahnbundesamt gegeben hat, die erkennen lassen, dass hier nicht immer mit dem notwendigen Augenmaß bei der Behandlung Ihres Unternehmens oder von Partnerunternehmen im Schmalspurbereich gearbeitet worden ist. Das ist für uns im Ausschuss ja durchaus auch wichtig, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie wir die Zuständigkeiten von Behörden insgesamt richtig zuordnen.

Ich möchte noch eine zweite Frage stellen, und zwar an Frau Jungbluth von der Verbraucherzentrale. Eine Ihrer Forderungen lautet ja, Entschädigungsansprüche schon bei geringeren Verspätungen entstehen zu lassen, als es derzeit geregelt ist. Um wieviel könnte sich anhand Ihrer Einschätzung der Gesamtbetrag erhöhen, bei allen EVU, also der Deutschen Bahn und anderen genauso, die jetzt fällig würden, wenn man Ihren Vorstellungen nachkommen würde? Also wie viele Millionen oder auch hundert Millionen Euro würden die EVU möglicherweise zusätzlich ausschütten müssen, um diesen Ansprüchen gerecht zu werden? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für die FDP-Fraktion hat Kollege Abel das Wort.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und ganz besonderen Dank auch noch an die Sachverständigen, die sich heute die Zeit genommen haben und uns zum Teil auch im Vorfeld schon sehr spannende Statements haben zukommen lassen. Ich glaube, das Thema „Fahrgastrechte“ wird im Hinblick auf die Bahn immer wichtiger. Denn es ist ein Verkehrsträger, der im Kommen ist. Es gibt eine sehr große Neugierde und eine sehr große Nachfrage nach dem Verkehrsträger. Mein persönlicher Eindruck ist, aber auch, was ich häufig widergespiegelt bekomme,



dass es gleichzeitig im Bereich der Fahrgastrechte noch einiges aufzuarbeiten, auch nachzuholen, gibt. Deswegen glaube ich, ist es gut und wichtig, dass wir uns heute auch zu diesen Themen austauschen. In vielen Bereichen gehen wir in eine gute Richtung. Meine Fragen drehen sich hauptsächlich um den Umgang mit den Schmalspurbahnen. Die erste Frage wäre an Herrn Mielke vom sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Es ist ja unbenommen, dass die Schmalspurbahnen bundesweit jetzt vor großen Herausforderungen stehen, dass es auch besondere Vorschriften braucht. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum vorliegenden Gesetzentwurf explizit angemahnt, dass die zuständigen Behörden auf Länderebene in diesem Bereich über große Erfahrungen verfügen, vielleicht auch besser in der Lage sind, die Umsetzung der zuständigen EU-Verordnung zu überwachen, auch unter Berücksichtigung des Bestandsschutzes und der gebotenen Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Mich würde interessieren, wie Sie grundsätzlich behördenseitig die vom Bundesrat eingebrachten Änderungen bewerten. Welche Besonderheiten ergeben sich vielleicht auch bei Ihnen in Sachsen daraus?

Die zweite Frage geht an Herrn Mißlitz von der Mecklenburgischen Bäderbahn. Ebenfalls in der Stellungnahme des Bundesrats ist die Rede von Meinungsverschiedenheiten in der Rechtsauslegung zwischen dem EBA auf der einen Seite und der Landeseisenbahnaufsicht und den Schmalspurbahnen auf der anderen Seite, Stichwort „Kostenrisiken für die örtlichen Bahnen / Vorgehen des EBA“. Welche Meinungsverschiedenheiten gibt es hier genau? Welche Kostenrisiken für die örtlichen Bahnen stecken dahinter? Können die Lösungen, deren es dafür bedarf, vor Ort vielleicht besser ausgearbeitet werden als auf Bundesebene? Dankeschön!

Vorsitzender: Kollege Riexinger hat nun für die Fraktion DIE LINKE. das Wort.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und auch nochmal vielen Dank an die Sachverständigen für Ihre Arbeit und für Ihre Teilnahme an dieser Sitzung. Ich sage ausdrücklich nichts zu den Schmalspurbahnen, weil ich ja wusste, dass Herr Donth eine besondere Leidenschaft dafür hat. Ich habe aber nicht gewusst, dass er offensichtlich auch alle anderen

angesteckt hat. Ich will eigentlich lieber über Fahrgastrechte allgemein reden. Natürlich ist die Übernahme der EU-Verordnung praktisch völlig unproblematisch. Da stimmen wir auch zu. Aber aus unserer Sicht wäre es ja durchaus auch möglich gewesen, mehr zu machen, als es die EU-Verordnung praktisch beinhaltet.

Deswegen gehen meine zwei Fragen an Frau Jungbluth. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme unter Bezugnahme auf ein Gutachten, dass es eindeutig sei, dass die EU-Verordnung nur Mindeststandards setze. Somit könnte definitiv nach oben, also mit besseren Fahrgastrechten, abgewichen werden, was andere Länder auch tun. Können Sie bitte zum einen die Rechtslage darstellen und die Anwendung in den Vorreiterländern – also Frankreich zum Beispiel – und uns zum anderen bitte erläutern, was der Gesetzgeber tun sollte, um die Verbraucherrechte nach oben zu stärken? In der Plenardebatte lobte Herr Plobner von der SPD die bestehenden Fahrgastrechte unter anderem deshalb, weil bisher ab 20 Minuten Verspätung die Zugbindung entfällt. Verstehe ich Ihre Stellungnahme richtig, dass genau dieser Vorteil nun für diejenigen, die das Deutschlandticket nutzen wollen, nicht mehr gelten soll und dass es einen möglichen weiteren Nachteil für die Nutzer:innen des Deutschlandtickets gibt, weil diese dann den Nahverkehrszug nicht mehr in ihrem Ticket aufweisen und somit bei der Kombination mehrerer Züge keinen Anspruch auf Entschädigung haben? Also welche Auswirkungen haben die Vorschläge der Bundesregierung nach aktuellem Stand auf die Inhaber:innen von Deutschlandtickets?

Vorsitzender: Dankeschön! Dann werden wir jetzt die Fragerunde in alphabetischer Reihenfolge abarbeiten. Zunächst hat Herr Jonas Fischer das Wort für maximal acht Minuten.

Jonas Fischer (VdK): Vielen Dank für die Einladung und auch für die Frage. Ich finde es ehrlicherweise eine sehr richtige Perspektive, auch die Barrierefreiheit bei der Betrachtung der Umsetzung der EU-Verordnung in das Allgemeine Eisenbahngesetz mit in den Fokus zu stellen, weil das auch wesentlicher Inhalt der EU-Verordnung ist, sowohl in den Zielen als auch in den vorgeschlagenen Maßnahmen. Daher freue ich mich, dass das umgesetzt wird und würde gerne auf einzelne Aspekte dieser Umsetzung eingehen. Zunächst einmal zur zentrale Anlaufstelle: Es ist ja auch



deutlich geworden, dass mit der zentralen Anlaufstelle das bestehende System der Mobilitätsservice-Zentrale der Deutschen Bahn, was eben ein privatwirtschaftliches und freiwilliges Angebot ist, auf gesetzliche Füße gestellt werden soll. Das ist für unsere Mitglieder, die vielfach auf die Dienstleistungen der Mobilitätsservice-Zentrale oder dann der zentralen Anlaufstelle angewiesen sind, zunächst einmal sehr gut, weil es ihnen Rechtssicherheit bietet. Allerdings ist im Gesetzesentwurf für die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nicht das berücksichtigt worden, was in der EU-Verordnung vorgegeben wird, und zwar, den Umfang der Angebote, die diese neue zentrale Anlaufstelle zu leisten hat, zu definieren. Und dementsprechend wurden auch nicht die möglichen Sanktionen festgehalten, für den Fall, dass die Angebote nicht bereitgestellt werden. Denn das würde aus meiner Sicht unter dem Aspekt der Fahrgastrechte, insbesondere von Menschen mit Behinderung, sehr wichtig sein. Auch weil wir feststellen müssen, dass die Mobilitätsservice-Zentrale, so wie sie heute ist, wenn sie der neuen zentralen Anlaufstelle als Vorbild dienen soll, nicht 1:1 übernommen werden sollte. Die Erfahrungen, die unsere Mitglieder und viele andere Menschen mit Behinderungen im Rollstuhl oder mit anderen Hilfsmitteln machen, sind, dass die Mobilitätsservice-Zentrale eben nicht in der Lage ist, ihnen jederzeit Unterstützung zu liefern, dass die Mobilitätsservice-Zentrale häufig überlastet war, dass Fahrten, die angemeldet wurden, nicht angetreten werden konnten, weil die Mobilitätsservice-Zentrale eben Angebote oder in Aussicht gestellte Unterstützungsleistungen widerrufen hat. Da wäre es aus meiner Sicht wichtig, nicht einfach nur eine Übernahme vorzunehmen, sondern sich im Vorhinein anzuschauen, was da eigentlich gut läuft und was nicht so gut läuft. Aus diesem Grund fällt es mir auch schwer, zu verstehen, wieso jetzt im Gesetz eine Evaluation des neuen Angebots erst nach fünf Jahren vorgesehen ist. Denn gerade, dass wir ein Angebot weitestgehend übernehmen wollen, was quasi jetzt schon besteht, zeigt ja, dass wir jetzt eigentlich schon gucken können, wie es funktioniert. Zumindest könnte man, weil es ja in dem Sinne keine Übergangs- oder Implementierungszeit von dem einen Angebot auf das andere geben wird, aus meiner Sicht schon sehr früh diese neue zentrale Anlauf-

stelle dahingehend evaluieren, ob sie den Anforderungen der Reisenden tatsächlich gerecht wird. Ich würde dafür plädieren, früher zu evaluieren und die Interessen der Reisenden in den Blick zu nehmen. Zumindest aus meiner Sicht ist auch nicht vollständig geklärt, wie die Kosten zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern verteilt werden sollen. Hier würde ich mir wünschen, dass es im Vorhinein strengere und klarere Regeln gibt, weil unserer Mitglieder zu befürchten hätten, dass die einzelnen Anbieter Kosten drücken möchten und das Angebot dann nicht in der Fülle bereitgestellt werden kann, wie es notwendig wäre.

Ein zweiter Aspekt sind die Barrierefreiheitsinformationen, die bereitgestellt werden sollen. Das ist ein sehr wichtiger und für unsere Mitglieder elementarer Bestandteil dieses Gesetzes. Denn Barrieren treten vor allem dann auf, wenn man nicht weiß, dass sie dort sind. Anders gesprochen, wenn man davon ausgeht, dass beispielsweise ein Bahnhof barrierefrei ausgestattet ist, dass ein Aufzug funktioniert und ich dann diesen Aufzug mit dem Rollstuhl betreten möchte und er nicht funktioniert, dann ist da eine Barriere, die vorher nicht da war. Deswegen ist es wichtig – und das kam bei der Frage auch schon so ein bisschen durch –, dass die Informationen über den aktuellen Stand der Barrieren bzw. der Barrierefreiheit eigentlich in Echtzeit an die Nutzerinnen und Nutzer weitergegeben werden. Es gibt da – und ich weiß nicht, inwiefern diese beiden Gesetzesvorhaben korrespondieren – auch schon im BMDV Überlegungen, über das Mobilitätsdatengesetz nochmal viel mehr Informationen zum Thema „Barrierefreiheit“ von den Anbietern zu erheben und an die Nutzerinnen und Nutzer weiterzugeben. Da würde ich mir wünschen, dass diese beiden Gesetzesvorhaben vielleicht in Korrespondenz zueinander gebracht werden. Und am Ende steht, dass ich als Person mit Einschränkungen immer genau weiß, dass ich jetzt dieses Verkehrsmittel nutzen kann oder ob sich hier womöglich der Zugtyp geändert hat und dadurch die Bestuhlung im Zug verändert ist oder sich kurzfristig ein Schienenersatzverkehr ergeben hat. Das sind Informationen, die sehr wichtig für unsere Klientel sind.

Ein weiterer Aspekt war die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und die Frage nach



den spontanen Reisen und ob das durch die vorgesehene 24-Stunden-Frist erreicht wird. Ich glaube, die Frage beantwortet sich ein Stück weit von selbst. 24 Stunden vorher etwas anmelden zu müssen, ist nicht spontan! Spontaneität wäre vor allen dadurch zu erreichen – und das ist auch schon angeklungen –, dass der ÖPNV, der gesamte Schienenverkehr barrierefrei wäre. Da sind wir noch lange nicht. Unsere Berechnungen haben ergeben, dass es auch noch viel Geld kosten wird, zweistellige Milliardenbeträge, bis wir dahin kommen. Das heißt also, diese 24-Stunden-Frist zur Anmeldung ist eigentlich nur ein Hilfsmittel, die fehlende Barrierefreiheit, die unsere Klientel ausgesetzt ist, irgendwie zu beheben. Eine Möglichkeit diese 24-Stunden-Frist obsolet zu machen, wäre die Barrierefreiheit zu stärken. Eine andere Möglichkeit wäre, beispielsweise bei der Benutzung von internen oder externen Ruflisten oder anderen Unterstützungssystemen der Deutschen Bahn, den Kreis derer, die diese benutzen können, zu erweitern, also beispielsweise auf Angehörige, Personen, die sonst im Bahnhof arbeiten. Denn dadurch würde die Mobilitätsservice-Zentrale bzw. die zentrale Anlaufstelle entlastet. Und wenn beispielsweise Angehörige die Dienste benutzen dürften, wäre dann auch spontanes Reisen in Begleitung der Angehörigen möglich. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt hat Herr Dr. Hilpert-Janßen für vier Minuten das Wort.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen (VDV): Vielen Dank für die Einladung meine Damen und Herren Abgeordnete! Herr Donth, Sie hatten zunächst nach einer Bewertung und dann nach dem barrierefreien Formular gefragt. Unsere Bewertung des Gesetzesentwurfs ist ganz überwiegend positiv. Insbesondere ist das handwerklich gut gemacht, was auch nicht immer eine Selbstverständlichkeit ist. Wir sehen bei drei Punkten Einschränkungen bei der Bewertung, einer davon ist der von Ihnen genannte. Der erste Punkt: Bei Paragraph 10a des Entwurfs findet sich die Löschungspflicht für personenbezogene Daten in Absatz 1. Hier stellen wir uns erst einmal ganz grundsätzlich die Frage, ob es überhaupt notwendig ist, das doch umfangreiche und abschließende Datenschutzrecht im AEG nochmals aufzuschnüren. Aber selbst wenn man das macht, würden wir es für notwendig halten, den Begriff der personenbezogenen Daten, die der

Löschungspflicht unterliegen sollen, in Gesundheitsdaten zu ändern. Bei Gesundheitsdaten besteht keine Notwendigkeit einer weiteren Speicherung. Bei den übrigen personenbezogenen Daten, insbesondere im Reiseverlauf, ist es anders, denn hier dienen diese Daten auch der Beschwerdebearbeitung. Deswegen unser Petitionum „personenbezogene Daten“ durch „Gesundheitsdaten“ abzuändern. Der zweite Punkt betrifft den Nachweis der Behinderung. Da ist die Regelung an sich völlig in Ordnung. Das einzige Problem, was wir sehen, ist, dass keine Verpflichtung besteht, dass der Nachweis der Behinderung in deutscher Sprache oder zumindest in einer Übersetzung vorliegen muss, sodass die Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter doch manchmal vor der Frage stehen werden, welchen Inhalt das ihnen vorgelegte Dokument hat. Wir sehen es ja beim Führerschein. Da sind wir ja alle dankbar, dass wir einen EU-Führerschein haben und die Polizistinnen und Polizisten Klarheit haben. Es wäre natürlich auch sinnvoll und erstrebenswert, einen EU-Behindertennachweis zu haben. Aber solange es den nicht gibt, wäre zumindest eine Übersetzung gut.

Der dritte Punkt, auf den Sie, Herr Donth, direkt abgezielt haben, ist die Frage der barrierefreien elektronischen Kommunikation. Das ist uns ein Anliegen. Das ist wichtig. Aber hier müssen wir zwei Dinge feststellen. So wie ich eben beim Datenschutz gesagt habe „Muss man Datenschutz hier nochmal regeln?“, so wäre hier die Frage: „Muss man die Behindertengleichstellung hier nochmal regeln?“. Wir haben das BGG, wir haben das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz. Dort haben wir die Dinge geregelt und dort haben wir auch die Zeiten geregelt. Daher stellt sich uns die Frage, ob es an dieser Stelle notwendig ist, Punkt 1. Und Punkt 2, wir haben das nicht nur in Deutschland rechtlich geregelt, sondern wir haben genau in dieser Verordnung 2021/782, die wir jetzt umsetzen, nämlich in Artikel 18 Absatz 6 und Artikel 19 Absatz 5, auch eine Regelung und zwar den Satz „Dieses einheitliche Formular wird in einem für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Format erstellt.“ Das heißt also, da haben wir schon eine entsprechende Verpflichtung hinsichtlich dieses Formats enthalten. Deswegen stellt sich uns die Frage, ob die Regelung in Paragraph 12b mit der barrierefreien elektronischen Kommunikation im besten Falle überhaupt noch notwendig ist. Wenn



aber ein Inhalt gewünscht wird, der über das bereits Geregelte hinausgeht, stellt sich die Frage, welcher Inhalt damit gewünscht wird. Unser Petition ist, das hier zu streichen, weil wir eben entsprechende Regelungen in der EU-Verordnung haben und auch entsprechende Regelungen im Barrierefreiheitsstärkungsgesetz und der entsprechenden Verordnung. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt hat Frau Jungbluth für maximal zwölf Minuten das Wort.

Marion Jungbluth (vzbv): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Für uns ist das heute eine wichtige Anhörung, weil die Fahrgastrechte so etwas sind wie ein Kernverbraucherschutzrecht in der Mobilitätspolitik. Wir sind uns ja alle einig oder es wird viel davon gesprochen, dass die Schiene das Rückgrat der Mobilitätswende sei. Aber jedes Rückgrat braucht auch Muskeln und Sehnen, die es tragen. Und die Fahrgastrechte sind so ein Muskel, der dieses Rückgrat aufrechterhält. Und wenn dieses Rückgrat jetzt gerade etwas schwächelt – ich glaube, wir können nicht verleugnen, dass die Bahn gerade etwas schwächelt und die Schiene etwas zerbröckelt –, ist es keine schlechte Idee oder besser gesagt, wäre es eine gute Idee, die Fahrgastrechte zu stärken und damit das Rückgrat aufrecht zu erhalten. Eine schlechte Idee dagegen wäre es, die Fahrgastrechte zu schwächen, so wie es ja in Teilen in diesem Vorschlag jetzt auch angelegt ist.

Um auf die Frage der Entschädigungszahlungen und der Erhöhung oder der Belastung für die Verkehrsunternehmen zurückzukommen: Es ist es ja nicht so, dass es bei den Fahrgastrechten hauptsächlich um Entschädigungen geht, die die Fahrgäste unbedingt haben wollen. Es ist genau das Gegenteil der Fall. Fahrgäste haben Anspruch auf eine mangelfreie Beförderungsleistung und nur, wenn die nicht klappt, haben sie einen Anspruch, für diesen Mangel einen Ausgleich zu erhalten. Und deswegen gibt es seit 2007 die Fahrgastrechte, die auch eigentlich mit einer Qualitätsoffensive im öffentlichen Personenverkehr einhergehen sollten. Und an dem Punkt, an dem wir gerade sind, dass der Personenverkehr für den Klimaschutz immer wichtiger wird, gleichzeitig aber schwächelt, sind die Fahrgastrechte umso wichtiger und notwendig, um nämlich Klimaschutz und Verbraucherschutz in der Bahn voranzutreiben.

Herr Riexinger hatte gefragt, wie es denn rechtlich um die praktische Umsetzung der EU-Verordnung steht und ob es möglich wäre, dort auch noch mehr für den Verbraucherschutz zu tun. Da ist eine ganze Menge möglich! Wir haben auch einige Vorschläge in unserer Stellungnahme und auch mehrere Vorschläge schon im Vorfeld gegenüber dem Bundesjustizministerium und dem Bundesverkehrsministerium unterbreitet. Leider sind davon wenige in die Vorlagen eingegangen und gerade das Thema „Absenkung der Entschädigungsschwellen“ ist eines, das wir schon sehr lange fordern und das wir aufgrund von Einwänden aus dem Justizministerium auch gutachterlich haben prüfen lassen. Unser Gutachter ist dann zu der Meinung gekommen – aber Sie wissen ja, wie das ist, wenn man zwei Juristen fragt, hat man vier Meinungen –, dass das sehr wohl möglich sei, weil auch im Gesetzestext von Mindestentschädigung gesprochen wird und dies kann man natürlich anwenden, wenn es den Erwägungsgründen, die auch in der Verordnung genannt sind, entspricht. Und vier Erwägungsgründe spielen auf eine Verbesserung bei den Entschädigungen an. Da ist einmal, dass die Nutzerinnen und Nutzer geschützt werden als unterlegene Vertragspartei gegenüber einem Verkehrsunternehmen. Der zweite für uns auch wichtige Grund ist, dass man den Schienenpersonenverkehr insgesamt verbessert und stärkt und damit auch den Anteil der Eisenbahn erhöhen würde. Und auch ein anderer Erwägungsgrund spricht für unseren Vorschlag, nämlich die Vereinfachung des Entschädigungsverfahrens. Denn wir haben ja auch vorgeschlagen, den Fahrgästen einen Gutschein von zehn Euro ab 30 Minuten Verspätung zu gewähren. Und insofern, auch auf Ihre Frage eingehend, erstmal keine Erhöhung der Entschädigungsbeträge, die die Verkehrsunternehmen zahlen müssten, weil der Gutschein ja dann eingesetzt wird, wenn Sie eine weitere Fahrt mit der Bahn unternehmen und das vielleicht ja sogar noch dazu führt, dass Fahrgäste bei der Bahn gehalten werden oder vielleicht auch noch weitere dazu kommen. Wir sind der Auffassung, dass eine Verbesserung der schon eingespielten und auch von der EU vorgegebenen Entschädigungsschwellen Bahnfahren attraktiver machen würde. Das zeigen auch die Erfahrungen in anderen Ländern. In Frankreich bekommt man schon ab 30 Minuten immer einen Voucher und



zwischen 30 Minuten und zwei Stunden 25 Prozent des Fahrpreises erstattet. Bei Verspätungen zwischen zwei bis drei Stunden erhält man 50 Prozent des Fahrpreises, bei über drei Stunden 75 Prozent. In den Niederlanden hat man für bestimmte sogenannte High Speed Lines Entschädigungen bereits ab 15 Minuten eingeführt. Das zeigt, dass es in anderen Ländern möglich ist und dort auch zur Stärkung der Bahn führt. Ich habe nämlich jetzt in der Vorbereitung der Anhörung nochmal in unseren vielen alten Dokumenten nachgeschaut und dabei auch noch interessante alte Belege gefunden. Als man hier im Bundestag die Bahngastrechteverordnung diskutiert hat – Herr Hilpert-Janßen, Sie waren auch dabei –, war man eigentlich bei dem Modell 30/30, also 30 Minuten Verspätung 30 Prozent Fahrpreiserstattung, 60/60, 90/90. Das ist dann irgendwie in den Beratungen verändert worden. Im EP gab es einen anderen Vorschlag, dass man gesagt hat, zwischen 60 und 89 Minuten 50 Prozent, bis 119 Minuten 75 Prozent und ab 120 Minuten sogar die komplette Erstattung des Fahrpreises. Wir würden nicht so weit gehen, dass man 100 Prozent erstatten soll, weil ja die Beförderungsleistung doch erfolgt ist, wenn auch nicht mangelfrei. Im Antrag, den die FDP-Fraktion in der letzten Legislaturperiode eingebracht hat, schlägt sie eine Regelung vor, ab 30 Minuten bis 59 Minuten 25 Prozent zu erstatten, zwischen 60 und 89 Minuten 50 Prozent, zwischen 90 und 119 Minuten 75 Prozent und sogar auch ab 120 Minuten 100 Prozent zu erstatten. Dieser Vorschlag wäre sicherlich auch diskussionswürdig. Und deswegen bin ich doch ein bisschen enttäuscht – muss ich sagen –, dass jetzt das Interesse in dieser Anhörung eben nicht an den Kernwerten der Fahrgastrechte besteht, sondern so groß bei den Schmalspurbahnen ist. Ich hoffe trotzdem, dass die Novellierung der EU-Fahrgastrechteverordnung und die nationale Umsetzung im Endeffekt noch zu einer Verbesserung führen wird, weil wir ohne Vertrauen in den Schienenverkehr und die Bahn und deren Zuverlässigkeit, Klimaschutz und die Bewältigung der Herausforderungen nicht meistern können.

Ein anderes Thema, das wir hier auch schon häufiger diskutiert haben und das eigentlich der Verkaufsschlager werden soll – und das hoffe ich ehrlich gesagt wirklich –, ist ja das Deutschlandticket, was für Verbraucherinnen und Verbraucher

den Nahverkehr attraktiver, günstiger und – insbesondere ohne einen Tarifdschungel durchschlagen zu müssen – einfacher machen wird. Wir hoffen sehr, dass viele Menschen das Deutschlandticket kaufen, auch wenn es unserer Auffassung nach wieder viel zu kompliziert und viel zu teuer geworden ist. Wir möchten aber nicht, dass Deutschlandticket-Inhaber Fahrgäste zweiter Klasse sind. Denn sie sind jetzt den Vorschlägen nach, was auch aus den Verkehrsunternehmen kam, doch nochmal geschwächt worden. Denn ein wichtiges Recht, nämlich nach 20 Minuten eventuell auch auf den höherwertigen Zug umsteigen zu können, wird genau diesen Fahrgästen verwehrt. Und das wird dazu führen, dass auf den Bahnsteigen die Menschen überhaupt gar nicht mehr wissen, was jetzt eigentlich ihr Recht ist, was ihnen zusteht. Wir stellen ohnehin schon fest, dass gerade im Eisenbahnverkehr viele ihre Rechte nicht kennen. Wir bräuchten da auch noch viel mehr Publizität, um das noch bekannter zu machen. Und diese Ausnahme für die Inhaber:innen des Deutschlandtickets macht die Anwendung von Fahrgastrechten noch komplizierter und kann auch dazu führen, dass das Deutschlandticket insgesamt unattraktiver wird. Hinzukommt auch, dass die Kombination Deutschlandticket mit Fernverkehrsticket auch eigentlich dem widerspricht, was eigentlich in der EU-Verordnung angelegt ist, nämlich dass man sogenannte Durchgangsfahrkarten hat und nicht ständig Fahrkarten aneinander stückelt. Diejenigen, die aber jetzt den Nahverkehrsteil mit dem Deutschlandticket fahren wollen und nur noch das Fernverkehrsticket kaufen, sind natürlich alleingelassen, wenn sie auf dem ersten Teilstück ihrer Reise eine Verspätung haben und den Anschlusszug nicht mehr bekommen. Wenn sie jetzt allerdings ein komplettes Fernverkehrsticket kaufen, dann haben sie im Prinzip den Verkehrsanteil doppelt bezahlt. Das heißt also, es ist für die Verbraucherinnen und Verbraucher in beiden Richtungen einfach eine Schlechterstellung bzw. eine missliche Situation, die auch das Deutschlandticket eventuell unattraktiver macht.

Vorsitzender: Dann darf ich jetzt das Wort Herrn Mielke für vier Minuten geben.

Dipl.-Ing. Frithjof Mielke (SMWA): Sehr geehrte Damen und Herren, Herr Abgeordneter Abel, ich bedanke mich für die Einladung und möchte kurz



auf unsere Tätigkeit – ich spreche jetzt als Vertreter der Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, der Landesverkehrsbehörde für das Eisenbahnwesen im Freistaat Sachsen – eingehen. Wir haben durch unsere Bundesratsinitiative den Wunsch geäußert und dies auch erfolgreich in der Stellungnahme des Bundesrats zum AEG-Änderungsgesetz zum Ausdruck gebracht, dass die Aufsicht für den Bereich Fahrgastrechte, somit also die komplette Aufsicht für den Bereich Schmalspurbahn, wieder bei den Ländern liegen soll. Das hat den Hintergrund – so wie es bereits hier kurz anklang –, dass wir die Befürchtung haben, dass eine einheitliche Durchsetzung der Fahrgastrechte gerade für den Bereich der Schmalspurbahnen, die ja oftmals eine sehr regionale Ausprägung haben, bei einer zentralen Aufsichtsbehörde nicht unbedingt richtig angesiedelt ist. Denn es sind eher die Vertreter der Region, die dort sehr eng an der Geschichte und der Entwicklung dran sind. Das hat sich unter anderem dadurch gezeigt, dass die Durchsetzung der Fahrgastrechte und der Anforderungen an die Informationspflicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern derart umgesetzt werden sollte, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich der Schmalspurbahn ähnliche Informationssysteme anbieten sollten wie S-Bahnen in Ballungszentren. Das Ganze ist mehr oder weniger dem geschuldet, dass das Eisenbahnbundesamt hier einen einheitlichen Maßstab über die ganze Angelegenheit Schmalspurbahn legt, was den kleinen Unternehmen sehr zum Nachteil gereicht. Wir sind in der Lage, zusätzlich die Überwachung und Durchsetzung der Fahrgastrechte zu übernehmen, zumal wir jetzt bereits die Aufsichtstätigkeit über den Betrieb, Verkehr, Infrastruktur und Fahrzeuge haben. Wir sind auch näher dran an den Belangen der Schmalspurbahn. Das entsprechende Personal, was sich bereits vor 2019 damit beschäftigt hat, ist in unserem Bereich auch vorhanden. Es stellt also für uns keinen zusätzlichen Aufwand dar. Es ist mit Sicherheit auch so, dass die dafür einschlägigen Bestimmungen angewendet und überwacht werden, allerdings immer unter der Maßgabe der Beachtung der regionalen Besonderheiten. Es ist vorhin schon gesagt worden, wir haben in Deutschland über hundert Unternehmen, die es insgesamt betreffen würde. Wir hatten auch, wenn ich das jetzt zum Abschluss noch sagen darf, sowohl in der Zeit zwischen 2007 und 2019, wo der

Freistaat Sachsen für die Überwachung der Fahrgastrechte zuständig war, keinen einzigen Fall in diesem Bereich zu verzeichnen. Und auch in den Jahren 2019 bis 2023, so ich der Äußerung der Bundesregierung in ihrer Stellungnahme folge, gab es auch keinen einzigen Fall. Daher habe ich keine Bedenken gegen eine Rückübertragung und sehe das auch eher als Vorteil an. Ich denke, dazu wird Herr Mißlitz nach einiges ausführen, insbesondere was die finanziellen Belastungen der Unternehmen angeht. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Mißlitz das Wort für maximal 16 Minuten.

Dipl.-Ing. Michael Mißlitz (MBB): Vielen Dank für die Möglichkeit, heute für die Schmalspurbahnunternehmen etwas in dieser Anhörung zu sagen. Vielen Dank auch für die Möglichkeit, das elektronisch zu tun. Ich wäre gerne nach Berlin gekommen, aber es hat einen ganz einfachen Grund, warum ich per Videokonferenz teilnehme. Wir haben seit gestern bis einschließlich Mittwoch unsere jährliche Schmalspurbahntagung. Das heißt, ich sitze jetzt hier im Kreis von ca. 25 Unternehmern, die über den VDMT hundert Kleinbahnen vertreten. Insofern haben wir auch mit dem, was Herr Donth – vielen Dank – im Bundestag am 2.3.2023 angesprochen hat, auch eine ganz wichtige Basis für das Thema, das uns als Molli schon seit 2019 „unter den Nägeln brennt“, um jetzt hoffentlich eine aus unserer Sicht richtige und praktikablere Situation zu etablieren. An mich sind fünf Fragen gerichtet worden. Drei Fragen beschäftigten sich mit dem Thema: Wie sehen wir die aktuelle Situation seit 2019? Das waren Fragen von Herrn Plobner, Herrn Wiehle und Herrn Abel. Das würde ich dann auch in einem Block zuerst beantworten. Dann war eine Frage: Wie sehen wir den vorliegenden Regelungsentwurf und insbesondere den Vorschlag, der aus dem Bundesrat kommt? Die letzte Frage war die Thematik: Was machen wir als Schmalspurbahnen hinsichtlich Barrierefreiheit? Dazu vielleicht vorweg: Natürlich spielt Barrierefreiheit auch in unseren Unternehmen keine kleine Rolle. Allerdings stellt sich immer die Frage: Wie können wir an bestimmte Dinge herangehen?

Zum Eisenbahnrecht seit 2019; Herr Mielke hatte das gerade schon ausgeführt: Wir in Mecklenburg-Vorpommern waren die Ersten – also konkret der Molli –, die im Jahr 2020 zur Wahrnehmung der



Eisenbahnaufsicht das Eisenbahnbundesamt vor Ort hatten. Dann, dicht gefolgt, betraf es die Rügenschke Bäderbahn. Im aktuellen Eisenbahnrecht aus der Verordnung 2007/1371 in der Wechselwirkung mit dem AEG und der aktuellen Fassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind wir nach unserer Rechtsauffassung als Schmalspurbahn von vielen Dingen nicht betroffen, da der europäische Gesetzgeber diese ganz bewusst für besondere Bahnformen ausgeschlossen hat ...

Unterbrechung der Tonverbindung für zehn Sekunden

Das sah das Eisenbahnbundesamt vor Ort völlig konträr. Wir haben uns erst einmal viele Stunden dazu unterhalten: Gilt nun die EVO auch für die Schmalspurbahnen oder gilt der Verordnungstext nicht? Letztendlich haben wir auch nach langen Diskussionen die durchgeführte Aufsicht abgebrochen. Wir haben dann das Verkehrsministerium von Mecklenburg-Vorpommern, das in allen anderen Rechtsfragen für uns die technische Aufsichts- und Genehmigungsbehörde darstellt, in dieser Frage eingeschaltet. Es gab dann im Herbst 2020 einen großen Termin zwischen dem Eisenbahnbundesamt, ganz konkret der zuständigen Fahrgastrechtstelle mit Sitz in Hamburg, dem Verkehrsministerium Mecklenburg-Vorpommern, weitere Vertreter des EBA waren zugegen – Teile der technische Eisenbahnaufsicht in Mecklenburg-Vorpommern sind an die Kollegen des Eisenbahnbundesamtes in der Außenstelle Schwerin abgegeben – und wir als Unternehmen waren anwesend. Diese Veranstaltung, die da stattgefunden hat, war nicht unbedingt optimal in der Form. Natürlich haben die Kollegen des EBA relativ stark auf ihrer Rechtsauffassung beharrt. Und nur mit Mühe und Not – sage ich mal – konnte sich das sonst für uns zuständige Verkehrsministerium mit Vehemenz für uns ein Stück weit durchsetzen, insofern als dass bis zur nächsten Rechtsänderung bestimmte Fragen nicht mehr diskutiert werden. Dies betrifft unter anderem die Frage nach digitalen Anzeigen in Fahrzeugen, nach kompletter Barrierefreiheit, nach Lautsprecheransagen etc. Das heißt, dem Grunde nach alles Dinge, die wir mit unseren teilweise 100, 120 Jahre alten Fahrzeugen natürlich in der Form gar nicht sicherstellen können. Wir standen an der Stelle natürlich vor der großen Frage: Zu welcher Aufsichtsbehörde gehö-

ren wir denn nun? Gehören wir zur Fahrgastrechtstelle, die sagte: „Okay, ihr müsst jetzt eure Fahrzeuge umrüsten.“ Und dann aber auch auf der anderen Seite die technische Behörde, die natürlich zu Recht sagt: „Ihr habt alte Fahrzeuge, die könnt ihr nicht umbauen.“ Wir haben ja noch nicht mal Strom auf den Fahrzeugen! Insofern sitzen wir als kleine Unternehmer da zwischen den Stühlen. 2020 hat sich dort ganz klar und deutlich gezeigt, dass die Teilung der Eisenbahnaufsicht – genehmigungstechnisch bei den Ländern und die Abgabe für das eine Thema der Fahrgastrechte 2019 an das Eisenbahnbundesamt – nicht optimal ist. Es freut uns jetzt natürlich, dass es eine neue Gesetzesinitiative für die Umsetzung der EU-Verordnung 2021/782 gibt, um die abgegebene Zuständigkeit für die Aufsicht über die Umsetzung der Fahrgastrechte bei Schmalspurbahnen vom EBA wieder auf die Länder gehen zu lassen.

Was ist unser Anspruch als Schmalspurbahn? Auf der einen Seite erfüllen wir eine ganz wichtige, klassische Daseinsvorsorge, indem wir größtenteils den von den Ländern bestellten SPNV erbringen. Diesen erfüllen wir fast ausnahmslos mit unter Denkmalschutz stehenden Fahrzeugen. Das heißt, wir betreiben kulturhistorische Bahnen. Unser Anspruch ist natürlich, diese Eisenbahnen der Nachwelt, also den zukünftigen Generationen, zu erhalten und zu zeigen, wie Eisenbahn, Massentransport, Massenbeförderung in der Historie entstanden sind. Und letztendlich haben genau die Dampfeisenbahnen dazu beigetragen, dass der Zustand, in dem wir heute alle leben, also viele Ortsveränderungen, dass wir alle ganz häufig in den Urlaub fahren etc., das waren die Anfänge und die wollen wir nachfolgenden Generationen erhalten. Das funktioniert natürlich nur, wenn der Betrieb unserer Bahnen so stattfinden kann, dass wir auch das, was damals gewesen ist, erlebbar machen. Insofern enthält die EU-Verordnung 2021/782 zu Recht die Regelung, dass Mitgliedstaaten Dienste, die ausschließlich zu historischen und touristischen Zwecken betrieben werden, vom Anwendungsbereich der Verordnung ausnehmen können. Es gibt in der EU-Verordnung noch einen zweiten Punkt. Dies ist insbesondere möglich, wenn die Bahn vom übrigen Eisenbahnsystem der Union getrennt ist. Das hatte ich in meiner Stellungnahme auch schon geschrieben. Und für Schmalspurbahnen trifft das in der Regel alles



drei zu: Wir sind grundsätzlich getrennt vom Eisenbahnsystem der Union, wir haben den historischen Betrieb und dienen touristischen Zwecken. Es freut uns natürlich, dass auch der Gesetzgeber mit dem vorliegenden Entwurf in § 1 Absatz 4 AEG normieren möchte, dass die europäische Ausnahmeregelung genau eins zu eins auch im deutschen Gesetz Niederschlag finden wird. Jetzt kommt der spannende Teil. Jetzt kommen wir wieder zum Ausgangspunkt zurück, zu den ersten drei Fragen. Wenn wir die Ausnahmemöglichkeit haben, dann vertreten wir die natürlich als Unternehmen im Rahmen der Aufsicht. Die Vergangenheit zeigt, dass das Augenmaß und der Wille unsere Besonderheiten – und der weit überwiegende Teil der Bevölkerung, all unsere Gäste, die kommen natürlich deswegen in den Zug. Die wollen mit dem Zug fahren und aus dem Fenster gucken. Die wollen keine Lautsprecheransage. Als Beispiel, wir haben viele Mitarbeiter in den Zügen. Das heißt, die Fahrgäste werden vor Ort informiert, dass man dort und dort ist, der nächst Ort, wo man aussteigen kann, da kann man das und das sehen. Das heißt, wir haben die entsprechenden Ansager in Bahnuniform. Und insofern brauchen wir bestimmte Dinge in unseren Fahrzeugen nicht. Das heißt, wir brauchen eine Aufsicht mit Augenmaß. Die Bundesländer, die in der technischen Aufsicht bei uns tätig sind, haben dieses Augenmaß. Wir haben tagtäglich mit technischen Neuerungen zu tun. Es kommen häufig EU-Verordnungen. Es ändern sich technische Vorschriften, Schweißvorschrift, störungsfreie Prüfungen etc., dem müssen wir uns ohnehin stellen. Wir versuchen, unsere alten Fahrzeuge natürlich auch unter den notwendigen technischen Standards zu betreiben, aber eben ohne so weitgehende Auflagen, die alten Fahrzeuge nicht mehr betreiben zu können oder in Fahrzeuge zu verwandeln, die dem technisch-denkmalspflegerischen Anspruch nicht mehr genügen. Insofern ist unser Petitum, die gesetzliche Regelung von 2019, die damals für den Teil der Fahrgastrechte auch für die Schmalspurbahnen die Aufsicht auf das Eisenbahnbundesamt übertragen hat, zu ändern und die Aufsicht mit dieser Gesetzesinitiative wieder zurück auf die entsprechenden Landesbehörden zu verlagern. Herr Mielke hat es gerade auch schon dargestellt, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen haben die Bundesratsinitiative mit dem Ziel gestar-

tet, in § 5 Absatz 4a AEG die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes für die Überwachung und Einhaltung der Verordnung 2021/782 wieder ausschließlich auf regelspurige Eisenbahnen zu begrenzen. Der Bundesrat hat das am 3. März 2023 beschlossen. In der Stellungnahme der Bundesregierung vom 20. März stimmt die Bundesregierung diesem Anliegen des Bundesrates bereits zu. Aus meiner Sicht ist da die entsprechende Begründung der Bundesregierung zielführend. Sie sagt nämlich, dass die Länder sich auf ihre Ortsnähe und Sachkenntnis bei den regional tätigen Schmalspurbahnen bezogen hätten. Dem trete die Bundesregierung nicht entgegen. Und der zweite Satz ist aus meiner Sicht noch viel wesentlicher. In den vier Jahren, in denen das Eisenbahnbundesamt die Aufsichtsbehörde in dieser Frage gewesen sei, habe es in Bezug auf Schmalspurbahnen kein Beschwerdeaufkommen beim EBA gegeben. Das heißt, alles das, was wir auch in der Vergangenheit an Aufsichtstätigkeit erfahren haben, als „Molli“ und als „Rasender Roland“, war eine reine Vorsorgeaufsicht. Sprich: „Wir entfalten mal Aktivitäten, versuchen und schauen mal, was wir alles regeln können, aber ob es dann zum Schluss sinnvoll und nachhaltig ist, das spielt in der Aufsichtstätigkeit keine Rolle.“ Insofern von uns das Petitum an dieser Stelle aufgrund unserer eigenen, nicht sehr zielführenden Erfahrungen, dass der Bundestagsverkehrsausschuss und der Bundestag dann dem Bundesrat auch folgen und entsprechend in § 5 Absatz 4a der Einschub aufgenommen wird, die Aufsichtstätigkeit des EBA wieder auf regelspurige Eisenbahnen zu begrenzen.

Wichtig ist mir heute nochmal die dritte Frage von Herrn Plobner. Wichtig ist natürlich die Frage, dass wir uns als Schmalspurbahnen auch nicht der Verantwortung hinsichtlich der Barrierefreiheit entziehen. Das wollen wir explizit nicht. Wir tun und haben da auch in den vergangenen Jahren schon sehr viel getan, mit viel Unterstützung und mit Fördermitteln der Länder. Ganz konkret seien vielleicht mal genannt, die SOEG in Zittau, die RüBB auf Rügen. Hier wurde auch schon durch Um- und Neubauten von Fahrzeugen auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, die Züge zu nutzen. Dann Knotenbahnhöfe bzw. Umsteigebahnhöfe von der Regelspur auf die Schmalspur; hier seien mal genannt der Bahnhof Putbus und der Bahnhof Bad Doberan, die Ausrüstung mit Blindenleitstreifen.



Wir haben es im Rahmen eines Bundesprojektes jetzt aktuell in Bad Doberan getan. Also sprich, immer dort, wo es geht, wo es auch denkmalpflegerisch zulässig ist, da tun wir das. Allerdings setzen uns unsere eigenen Fahrzeuge Grenzen, 100, 120 Jahre alt, verschiedene Einstiegshöhen, verschiedene Fahrzeugbreiten. Da ist es selbstredend, dass natürlich nicht alles, was wir uns wünschen, umsetzbar ist. Das wird zukünftig dann immer wieder eine enge Abstimmung mit unseren Aufsichtsbehörden erfordern. Insofern kann ich an dieser Stelle auch für alle Kollegen hier in der Runde nur sagen – wir haben das heute schon thematisiert –, wir werden weiterhin im Rahmen der technischen Möglichkeiten selbstverständlich versuchen, Barrierefreiheit herzustellen. Allerdings immer mit Augenmaß, weil letztendlich ein überbordendes Aufsichtsgebaren an dieser Stelle im schlimmsten Fall unsere wertvollen kulturhistorischen Zeitzeugnisse zerstört, was für uns und für die Allgemeinheit nicht gut wäre. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt hat Herr Wente maximal vier Minuten Zeit.

Volker Wente (VDMT): Herzlichen Dank für die Einladung! Wie bewertet der Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen den Gesetzentwurf? Vielleicht hierzu drei Anmerkungen. Erstens, die Ausnahmeregelung, die für die Bahnen mit historischem oder touristischem Charakter getroffen wird, begrüßen wir außerordentlich, und zwar aus im Kern zwei Gründen. Erstens, aus einem rein rechtssystematischen Grund. Wie den Erwägungsgründen der EU-Verordnung zu entnehmen ist – Frau Jungbluth hat drauf hingewiesen –, haben diese Fahrgastrechte das Ziel, Marktanteile im Personenverkehr vom Auto zu gewinnen. In diesem Markt engagieren sich Museums- und Touristikbahnen nicht, sondern wir wollen ein Freizeiterlebnis vermitteln. Wir wollen den Menschen zeigen, wie unsere Väter und Großväter früher gereist sind und wollen keine Marktanteile vom motorisierten Individualverkehr gewinnen. Das heißt also, die Verordnung ist schon gar nicht rechtssystematisch einschlägig. Der zweite Punkt: Museums- und Touristikbahnen werden praktisch ausschließlich ehrenamtlich betrieben. Das heißt, wenn jetzt das, was in den weiteren Regelungen dieser Fahrgastrechteverordnung zu finden ist, umgesetzt werden müsste, also angefangen von

der Aufstellung von Regeln zum Zugang für Behinderte, die verpflichtende Einrichtung von Beschwerdestellen, die regelmäßige Schulung von Personal, das mit Fahrgästen in Kontakt kommt. Und selbst regelmäßige Kundenbefragungen und eine Definition, wie die Luftqualität in den Fahrzeugen zu sein hat, sind dort verpflichtend geregelt. Bei den Fahrzeugen macht man die Fenster auf, wenn schlechte Luft ist. Alle diese Sachen sind im Kern für Museums- und Touristikbahnen schlicht nicht einschlägig. Also ist diese Ausnahmeregelung in der Sache vernünftig. Und bei allem gebe ich zu bedenken, diejenigen, die sich beim Erhalt dieser historischen Fahrzeuge engagieren, machen das freiwillig. Das heißt also, wenn da regelmäßige Schulungen verpflichtend stattfinden müssten, würde das während der Arbeitszeit passieren. Die Leute müssten sich Urlaub nehmen und es müsste bezahlt werden. Das gilt natürlich auch für den Umbau der Fahrzeuge. Es ist schlicht finanziell nicht darstellbar. Zweiter Punkt: die Zuständigkeit für die Aufsicht. Darüber ist ja hier schon ausführlich geredet worden. Hier unterstützen wir den Vortrag der Länder vollumfänglich, für Schmalspurbahnen die Zuständigkeit auf die Länder zu verlagern. Die Zuständigkeitsregelung beim EBA ist – und hier möchte ich gerne eine Lanze für die Kollegen des EBA brechen – schlicht ein Fremdkörper in der Aufsicht des EBA. Das Eisenbahnbundesamt kümmert sich im Kern um den gewerblichen kommerziellen Eisenbahnverkehr mit hoch modernen Fahrzeugen, die sich immer wieder weiterentwickeln. Und wenn ich jetzt eine Aufsichtsfunktion habe über eine Technologie, die im Kern 50 Jahre und älter ist – Herr Mißlitz hat es ja gerade gesagt, bis zu 100 Jahre alte Fahrzeugtechnik – dann findet man in den Behörden praktisch keinen mehr, der letztlich Ahnung davon hat. Und Behörden kippen ja gerne zur sicheren Seite. Also wird da auf den Wortlaut geguckt und nicht darauf geachtet, dass unser Verwaltungsrecht das Verhältnismäßigkeitsprinzip kennt. Und es wird auch nicht darauf geachtet, dass man sich vielleicht im Wege der Amtsermittlung wirklich mal intensiv mit solchen Fragen auseinandersetzen muss. Das ist bei den Ländern wesentlich besser aufgehoben, weil die Länder ja, wie dargestellt, ansonsten die Aufsicht haben.

Ein letzter Satz. In der Begründung würden wir uns wünschen, wenn Bezug auf die Ausnahmeregelung genommen wird, dass es die intendierte



Zweckbestimmung des Betreibers ist, also wenn die Betreiber das Ziel haben, ausschließlich historischen oder touristischen Betrieb anzubieten. Das war es von meiner Seite. Ich möchte mich ganz herzlich bedanken – und darüber habe ich mich sehr gefreut –, welchen Stellenwert die Schmalspurbahnen und die historischen Fahrzeuge in Ihrem Hause haben. Herzlichen Dank.

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt möchte ich gleich in die zweite Runde überleiten. Wir haben noch knapp 40 Minuten und wenn wir so verfahren wie bisher, dass sogar sehr üppige Zeitbudgets noch überschritten wurden, dann schaffen wir es bis 15.30 Uhr nicht. Die Frage an Herrn Plobner: Gibt es Zusatzfragen?

Abg. **Jan Plobner** (SPD): Ich hätte noch eine Frage an den VDV. Es wurde jetzt mehrfach über den Evaluierungszeitraum von fünf Jahren, der im Gesetz vorgeschlagen ist, gesprochen. Mich würde interessieren, ob das auch schneller ginge. Sind die fünf Jahre angemessen? Kann man dazu eine Einschätzung geben?

Vorsitzender: Dankeschön! Kollege Donth!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Danke, Herr Vorsitzender! Meine Frage geht auch an Herrn Dr. Hilpert-Janßen. Ein Punkt, der immer angesprochen wurde, ist die Kostenverteilung zwischen Verkehrsunternehmen und Bahnhofsbetreibern für diese Anlaufstelle. Das sei zu vage, hieß es dann. Müsste man da jetzt konkret einen Kostenverteilungsschlüssel definieren? Oder ist das auf einem guten Wege? Und das Zweite noch: Es wurden grenzüberschreitende Verkehre angesprochen. Das ist ja eine EU-Vorschrift über die Informationen. Wie wird sichergestellt, dass, wenn die Straßenbahn oder der Nahverkehr von Kehl nach Straßburg fährt, man da nicht unterwegs die Schilder abhängen muss oder für die Info neue Software aufspielen muss, um nach französischem Recht den Vorgaben zu genügen. Zwischen Sachsen und Tschechien oder Baden-Württemberg und der Schweiz dürfte es ähnliche Probleme geben. Also wie wird sichergestellt, dass ein Unternehmen nicht irgendwelche Probleme bekommt, weil es nach deutschem Recht zwar korrekt anzeigt wird, aber nach französischem Recht nicht?

Dann würde ich jetzt das BMDV gerne noch fragen, ob denn jetzt eine Änderung im Sinne der Schmalspurbahnen vorgesehen ist. Bisher ist es so

nicht deutlich im Gesetz drin. Oder kommt aus der Koalition ein Änderungsantrag? Vielen Dank!

Vorsitzender: Ich denke, dazu wird der Kollege Theurer gleich antworten. Jetzt hat aber Kollegin Slawik das Wort.

Abg. **Nyke Slawik** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Erstmal möchte ich noch kurz klarstellen, dass es natürlich auch von unserer Seite aus Interesse und Unterstützung für die Schmalspurbahnen gibt. Herr Wenthe, ich bin selber auch schon „Rasender Roland“ gefahren und konnte mich dafür sehr begeistern. Nur angesichts der Tatsache, dass sich hier schon viele Kämpfer:innen für die Schmalspurbahn gefunden haben, haben wir den Fokus noch auf ein paar andere Fragen gelenkt, nämlich allgemein die Barrierefreiheit und das Recht auf Erstattungen. Da habe ich auch noch Nachfragen. Und zwar einmal an Jonas Fischer: Wie bewerten Sie den in der Stellungnahme des Bundesrates genannten Vorschlag, die Aufsichtsregelung im Bereich Schmalspurbahn vom Eisenbahnbundesamt auf die Länder zurück zu übertragen, explizit im Hinblick auf die Belange von Mobilitätseingeschränkten Personen? Da würde mich Ihre Perspektive nochmal interessieren.

Und eine Rückfrage zum Deutschlandticket, Frau Jungbluth hatte das kurz angesprochen. Vielleicht können Sie nochmal auf die Idee des BMDV eingehen, das Deutschlandticket bei den Ansprüchen der Fahrgastrechte auszunehmen? Ich habe das jetzt auch nochmal nachgesehen, in Österreich ist das anders geregelt. Da gibt es beim Klimaticket und auch bei Jahres-Abos – so wie ich das verstehe – eindeutig gemäß EU-Fahrgastrechteverordnung das Recht, Ansprüche geltend zu machen. Also wie beurteilen Sie diesen Vorstoß aus Sicht der Fahrgäste? Vielen Dank!

Vorsitzender: Kollege Wiehle, bitte!

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Vielen Dank! Eine Nachfrage habe ich im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit im Bereich der historischen Bahnen. Die Frage möchte ich an Herrn Wenthe stellen. Es wurde ja vorgeschlagen, zwar keine Barrierefreiheit hier ins Gesetz zu schreiben, aber eine „weitestgehende“ Barrierefreiheit. Wäre es für die Mitglieder Ihres Verbandes möglich, auf so etwas einzugehen, so etwas umzusetzen, ohne den historischen Charakter der jeweiligen Bahnen oder der Fahrzeuge zu zerstören oder zu beeinträchtigen?



Danke!

Vorsitzender: Kollege Abel, bitte!

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen Dank! Von meiner Seite zwei Fragen, eine an Herrn Wentz: Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme die Problematik der Zweckbestimmung des Verkehrsdienstes an. Wie groß ist ungefähr der Anteil der von Ihnen beschriebenen Pendler- und Ausbildungsverkehre am Verkehrsbetrieb der Schmalspurbahnen? Rechnen Sie mit Veränderungen in einer Größenordnung in der Zukunft?

Die zweite Frage an Herrn Jonas Fischer: Sie befürworten in Ihrer Stellungnahme eine vorzeitige Evaluierung des § 10a nach einem Jahr zusätzlich zu den eigentlich vorgesehenen fünf Jahren. Halten Sie es für realistisch, dass man innerhalb des recht kurzen Zeitfensters schon ausreichende Erfahrungswerte hat? Oder wäre vielleicht auch irgendetwas zwischen einem und fünf Jahren sinnvoll? Danke!

Vorsitzender: Und Kollege Riexinger, bitte!

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich wollte eigentlich zwei Fragen stellen, aber das eine, warum verschärfte Entschädigungsschwellen auch ein Vorteil für den Schienenverkehr wären, haben Sie, Frau Jungbluth, ja schon beantwortet. Und angesichts der Zeit würde ich mich auf eine Frage beschränken. In der EU-Verordnung wurde nun ein Haftungsausschluss für höhere Gewalt eingeführt. Wie wirkt sich dieser auf Zugreisende aus? Ist das klar genug geregelt? Oder droht dann das, was vermutlich die meisten aus der Luftfahrt kennen, dass die Airlines außergewöhnliche Umstände dann mit höherer Gewalt als Ausrede begründen, um keine Entschädigung bezahlen zu müssen? Was können wir noch tun, um diese Gefahr zu minimieren? Die Frage geht an Frau Jungbluth.

Vorsitzender: Dann steigen wir wieder in die Beantwortung ein. Da kam auch gerade freundlicherweise vom Kollegen Donth der Hinweis, wenn das Ministerium vielleicht nicht mehr die Gelegenheit hat zu antworten, kann es das auch gerne schriftlich tun. Es ist auch eine Frage der Zeit. Dann fangen wir jetzt mit Herrn Fischer an, der maximal acht Minuten hat.

Jonas Fischer (VdK): Vielen Dank, auch für die Nachfragen. Das Interesse an Schmalspurbahnen

ist auch bei Menschen mit Behinderungen besonders groß, genauso wie hier im Raum offenbar. Und deswegen bin ich ein bisschen verwundert, inwieweit es hier so ein paar Bestrebungen gibt, sich dem irgendwie zu entziehen, dass diese Leute diese Erfahrungen auch im gleichen Maße machen dürfen, wie wir alle anderen auch. Deswegen finde ich auch die Frage nach der Aufsichtsregelung für die Schmalspurbahn eine sehr wichtige, weil letztendlich Menschen, die bestimmte Mobilitätseinschränkungen haben – da haben sich vielleicht die Zeichen der Zeit auch so ein bisschen geändert –, nicht mehr auf den guten Willen von Anbieterinnen und Anbietern angewiesen sein möchten, sondern verlässliche Informationen brauchen. Sie brauchen auch einen Rechtsanspruch auf die Teilhabe in allen Bereichen, auch im Freizeitbereich, um die für sich in Anspruch zu nehmen. Und deswegen fänden wir es vernünftig, die Überprüfungen bei einer Behörde zu bündeln, die sich über den Zeitraum dann auch Kompetenz erarbeitet in der Bewertung von Barrieren und der Schritte, die in Angriff genommen werden, um Barrieren abzubauen. Denn unsere Erfahrung ist, dass viele Leute, die sich nur vergleichsweise wenig mit dem Thema „Barrierefreiheit“ beschäftigen, dann so nach Augenmaß sagen: „Ja, das müsste schon klappen mit so einem Rollstuhl, da diese Schwelle zu überwinden ...“ oder beispielsweise Ansagen vom Personal im Zug: „Die werden schon alles verstehen...“, obwohl sie nicht wissen, dass Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen immer eine ganz einfache Induktionsschleife brauchen oder Menschen im Rollstuhl mit einer anlegbaren Rampe eben diese Möglichkeiten gewährt werden könnte, was für sie dann aber nicht getan wird. Deswegen brauchen wir aus meiner Sicht einheitliche Standards, verlässliche Informationen für die Reisenden und Maßstäbe, die nicht in einem föderalen Flickenteppich immer irgendwie unterschiedlich sind.

Das geht auch nochmal ein bisschen zurück auf die Frage nach der Ausnahmeregel im § 1 Absatz 4 AEG. Wir haben natürlich auch Verständnis, dass ein Zug, der 100 Jahre alt ist, nicht so umgebaut werden kann, wie jetzt noch nicht mal die aktuellen ICE, die ja auch keinen barrierefreien Zugang ermöglichen. Das Verständnis haben wir absolut. Wo wir allerdings ein bisschen anderer Meinung sind, ist die Frage, wie man dahinkommt, diese Teilhabe zu gewährleisten. Hier



wird jetzt das Mittel gewählt, diese Anbieter pauschal von der Regelung auszunehmen. Sachgerechter wäre es aus unserer Sicht – und die Möglichkeit haben wir ja nach § 7 Absatz 2 Behindertengleichstellungsgesetz –, angemessene Vorkehrungen als Mittel der Wahl ins Gesetz zu schreiben. Das heißt, Vorkehrungen sollen getroffen werden, die für die Anbieterinnen und Anbieter keine unbilligen Härten darstellen, die nicht unverhältnismäßig sind, die aber gleichzeitig geeignet sind, die Teilhabe von Menschen mit Behinderung sicherzustellen. Und da ist aus meiner Sicht ein Interessensausgleich zwischen diesen beiden Parteien schon in der möglichen Gesetzesvorstellung angelegt. Daher würden wir dafür plädieren, diese „angemessenen Vorkehrungen“ anstatt einer pauschalen Ausnahmeregel ins Gesetz aufzunehmen.

Und dann die Frage nach der kurzen Frist für die Evaluierung. Ich hatte ja schon angedeutet, dass die zentrale Anlaufstelle ihrem Wesen und ihrer Struktur nach – ich meine sogar von der Trägerschaft her – sehr eng an die Mobilitätsservice-Zentrale anknüpfen soll, die schon bei der Deutschen Bahn besteht. Und da würde ich sagen, dass die Erfahrungen, die dort in den letzten Jahren und Jahrzehnten gemacht wurden, in die Implementation der zentralen Anlaufstelle einfließen werden. Genauso werden auch die Erfahrungen der Reisenden in diese neue zentrale Anlaufstelle einfließen. Weil wir es dort nicht damit zu tun haben, eine komplett neue Institution aus dem Boden zu stampfen, sondern auf allen Seiten Vorerfahrungen vorliegen. Daher halte ich es für realistisch, direkt damit zu beginnen, einen kleinen Checkup zu machen, ob man sich auf dem richtigen Weg befindet, ob vielleicht auch Lehren, die man aus dem Betrieb der Mobilitätsservice-Zentrale gezogen hat und die man in der Neuaufsetzung der zentralen Anlaufstelle berücksichtigt hat, ob die vielleicht nach einem Jahr Erprobung ankommen bzw. funktionieren. Und dann kann man nach fünf Jahren auch nochmal, wenn sich das alles ein bisschen gesetzt hat, vielleicht einen grundsätzlicheren Strich darunter ziehen. Ich wiederhole mich, wir knüpfen eigentlich da an, wo wir jetzt schon stehen und deswegen halte ich eine kürzere Frist auch für durchaus in Ordnung. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Dr. Hilpert-

Janßen hat das Wort für maximal zwölf Minuten.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen (VDV): Vielen Dank! Jetzt haben schon alle Solidaritätserklärungen mit den Museums- und historischen Bahnen abgegeben, nur von mir kam es noch nicht. Daher nochmal ausdrücklich an dieser Stelle: insbesondere unter dem Gesichtspunkt ist, glaube ich, das Vorhaben, das den Ländern zu übertragen, sinnvoll. Denn es ist ja eine Frage der Kultur. Und die Kulturhoheit liegt ja bei den Ländern. Jetzt zu den drei mir gestellten Fragen. Das erste sind die fünf Jahre. Kann man es in einer kürzeren Frist machen? Ich kann es nicht abschließend beantworten. Wir müssen sehen, die Mobilitätsservice-Zentrale bekommt neue Aufgaben. Es werden jetzt alle Unternehmen dazu verpflichtet. Insofern wird der Kreis noch einmal erweitert, damit muss das implementiert werden. Dann müssen Erfahrungen gesammelt werden und dann kann die Evaluation erfolgen. Das heißt also, es ist schon ein bisschen Zeit erforderlich. Man kann es natürlich früher machen, wenn man eine andere Erwartungshaltung an die Evaluierung hat. Insofern bin ich da ein bisschen offen, wenn man sagt, wir wollen es nach drei Jahren haben, kann man es machen. Die Ergebnisse sind aber vielleicht dann anders, als wenn man es nach fünf Jahren macht. Von daher kann ich das nicht abschließend beantworten.

Das zweite ist der Kostenverteilungsschlüssel. Soll man hier eine klare Vorgabe machen oder nicht? Da denken wir, dass zunächst eine Einigung innerhalb der Branche gesucht werden sollte und dann findet sich ja im Gesetzentwurf die Regelung, dass das Eisenbahnbundesamt entscheidet, wenn die Einigung nicht erfolgen würde. Ich denke, das kann man gut so vertreten. Ich bin optimistisch, dass eine Einigung gefunden wird. Wichtig wäre natürlich, dass das Eisenbahnbundesamt das dann nicht mit den manchmal doch hohen Gebühren belegt. Aber ich hoffe, wir finden auch so eine Einigung.

Dann die Frage zu den grenzüberschreitenden Informationen. Das ist im Einzelfall ein Problem. Meist haben wir Lösungen gefunden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Verpflichtungen im Fahrgastrechtebereich in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich europäisch geprägt sind. Darin kann man eben auch eine Chance sehen. Es ist ja immer die Frage, wo siedelt man eine Ver-



pflichtung an. Das ist die Diskussion bei den historischen und Museumsbahnen, genauso wie bei der Frage der Fahrgastrechte. Macht man das im Bereich der Bundesländer, im Bereich der Nationalstaaten oder auf europäischer Ebene? Es hat alles seine Vor- und Nachteile. Ich denke, dass es sinnvoll ist, bei grenzüberschreitenden Verkehren, europäische Regelungen zu haben. Und wichtig ist aus unserer Sicht, dass man dann, wenn man eine europäische Regelung hat, nicht anfängt und hier nochmal eine Extrawurst macht, sondern dass man sagt, wir haben jetzt eine europäische Regelung, wir haben uns in diesem Rahmen zu etwas committed und damit ist es gut. Hier brauchen wir uns nicht irgendwie zu profilieren, um noch einmal irgendwo etwas draufzusatteln, sondern wir sind dankbar, dass wir etwas Gemeinsames gefunden haben. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Frau Jungbluth, Sie haben auch zwölf Minuten.

Marion Jungbluth (vzbv): Da wir hier so ein großes Interesse an Historischem haben, vielleicht mal eine Frage: Wer weiß denn, wie die Kulanzregelung der Deutschen Bahn vor Einführung der Kundencharta war? Die Deutsche Bahn hat bis 2003 bei Verspätung eines ICE ab 30 Minuten zehn Euro gezahlt. Das als Beispiel, dass es sehr wohl möglich ist. Denn das klingt hier jetzt ein bisschen so, als ob es die Verkehrsunternehmen weit überfordern würde. Und dass die Deutsche Bahn natürlich gerade im Moment in einer schwierigen Situation ist, was die Sanierung angeht und den damit verbundenen Zugausfällen und Verspätungen, dazu muss man sagen, dass die durch die Bauarbeiten bedingten Verspätungen ja im Fahrplan eingepreist sind. Also diese Verzögerungen sind dann ja eigentlich keine zusätzlich anfallenden Verspätungen. Und die Deutsche Bahn ist auch neuerdings dazu übergegangen, die Umsteigezeiten deutlich zu verlängern, sodass die Fahrzeit auch ungefährdeter ist, was Verspätungen angeht, die für die Fahrgastrechte relevant werden. Das heißt, eine Vergünstigung für die Fahrgäste, die Verspätungen erleiden, würde der Bahn im Zweifel nicht wesentlich schaden, weil sie schon vorgesorgt hat. Es würde aber dazu beitragen, dass in dieser schweren Zeit, die Fahrgäste zufriedener sind bzw. nicht ganz so unzufrieden sind. Übrigens, die damalige Regelung war Kulanz. Das heißt, wenn man es jetzt

nicht hier im Gesetz regelt, wäre es auch möglich, die Deutsche Bahn, die ja Eigentum der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler ist, praktisch zu motivieren, eine günstigere Kulanzregelung auf freiwilliger Basis einzuführen. Es wäre schon wert, das zu versuchen.

Zum Thema „Deutschlandticket“: Wir finden diesen Vorschlag wirklich sehr unglücklich und auch sehr wenig nachvollziehbar. Denn in Paragraph 3 Absatz 3 der Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung steht ausdrücklich, dass Mehrtages-Zeitkarten, insbesondere Wochen-, Monats- und Jahreskarten, nicht als ermäßigtes Beförderungsentgelt gelten sollen. Und jetzt genau das Deutschlandticket, das ja sozusagen das Vorzeigestück dieser Bundesregierung oder überhaupt in dieser Zeit sein soll, aber als Zeitkarte anzusehen, die anders zu bewerten ist, weil der Preis ja so niedrig ist? Der Preis soll spätestens nächstes Jahr wieder steigen. Wann ist der Preis dann nicht mehr zu niedrig? Und öffnet man damit nicht Tür und Tor für die Ausnahme von anderen Zeitkarten, bei denen man dann irgendwie auch meint, die wären auch nicht mehr so teuer, dass sie das Recht, nach 20 Minuten auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen zu können, nicht beinhalten sollten? Ich halte das wirklich für eine unglückliche und auch wirklich sehr schädliche Regelung, die verändert werden sollte.

Das Thema „höhere Gewalt“ ist ja schon auf EU-Ebene geregelt worden und kann vermutlich national auch nicht verändert werden. Dazu muss man wissen, dass die Deutsche Bahn sehr massiv dafür lobbyiert hat, auf Augenhöhe mit den Fluggastrechten diesen Haftungsausschluss für höhere Gewalt zu haben. Natürlich wollten sie für diese Augenhöhe nicht auch gleichzeitig bei mehr als drei Stunden Verspätung 250 bis 600 Euro Entschädigung zahlen. Soweit geht dann die Augenhöhe nicht. Und wir sehen die große Gefahr, dass mit dem Thema „Augenhöhe bei Passagierrechten“ immer gemeint ist, dass man sich praktisch verschlechtert oder diese irgendwie abschwächt, um dem anderen wieder auf Augenhöhe begegnen zu können. Höhere Gewalt hat auch einen weiteren sehr negativen Aspekt, den haben Sie schon erwähnt: Die Fluggastrechte beschäftigen die Gerichte rauf und runter, bis zum EuGH. Sie kennen sicherlich auch dieses lange Verfahren zum Vogel-schlag, wo es darum geht, gehören Vögel in die



Luft und gehören sie damit zum Flugbetrieb oder nicht. Das ist auch immer noch nicht endgültig geklärt. Aber es hat für Jahrzehnte viele Juristen und Gerichte beschäftigt. Das wird jetzt auch bei der Bahn passieren. Es ist zwar hier jetzt klar festgelegt, dass es um außergewöhnliche Umstände und wirklich starke Wetterereignisse geht. Aber wer legt denn fest, ob ein Sturm wirklich ein normaler Herbststurm ist oder ob es ein wirklich besonders außergewöhnlicher Jahrhundertsturm ist? Und dann geht die Bahn ja auch zunehmend dazu über, wenn im Norden ein Sturm ist, im ganzen Bundesgebiet den Betrieb einzustellen. Wie wird dann eigentlich geregelt, für welchen Teil die höhere Gewalt gilt? Wer bekommt Entschädigung und wer nicht? Da bin ich sehr gespannt auf die ersten Prozesse zu diesen Regelungen. Das gleiche gilt für die Ausnahme, wenn Personen im Gleis sind. Wir wissen alle, dass dieses schlimme Ereignis, dass Menschen ihr Leben beenden, indem sie sich vor einen Zug werfen, einmal am Tag stattfindet. Das bedeutet, dass die Bahn jetzt einmal am Tag die Möglichkeit hat, sich dort auf höhere Gewalt zu berufen. Das beinhaltet gleichzeitig das Problem, dass Selbstmordfälle auch nicht veröffentlicht werden, um nicht noch mehr Leute zu animieren. Das bedeutet wiederum auf der anderen Seite, wenn die Bahn sich mit höherer Gewalt exkulpiert, dass das dann auch schwierig nachzuweisen ist. Der Haftungsausschluss höhere Gewalt wird zu mehr Verkomplizierung führen und die Bahn in die sehr unglückliche Situation bringen, sich da rauszureden bzw. die Fahrgäste noch weiter gegen sich aufzubringen. Deswegen fordern wir auch mindestens eine maximale Transparenz, was diese Ereignisse der höheren Gewalt angeht. Das heißt, dass zug- und tagesscharf die Gründe für höhere Gewalt wirklich veröffentlicht werden müssen. Und auch das Eisenbahnbundesamt muss jederzeit in der Lage sein, jeden einzelnen Fall belegen zu können, wenn nicht alles für alle auf der Website zu lesen ist. Wir kennen die vielen Inkassosanwälte, die im Bereich der Fluggastrechte unterwegs sind. Vielleicht werden dann auch einige bei der Bahn noch viel Geld verdienen können. Für die Fahrgäste bedeutet das auch wieder eine größere Enttäuschung. Von daher ist auch diese Entwicklung eher eine Verschlechterung der Fluggastrechte. Deswegen mein letztes Wort: Es ist ein Missverständnis, wenn man meint, die Fluggastrechte würden die Unternehmen entlasten. Sie

schaden den Unternehmen, weil es erstens dazu führt, dass sie dort weniger Anreiz haben, wirklich pünktlich und zuverlässig ihre Dienstleistung zu erbringen. Und dann schadet es ihnen damit, dass die Fahrgäste dann weglaufen und vielleicht wieder aufs Auto umsteigen.

Vorsitzender: Zwischenzeitlich hat sich bei mir Staatssekretär Theurer noch einmal gemeldet. Er wird die Frage des Abg. Donth schriftlich beantworten. Dann hat jetzt Herr Wenthe das Wort, für maximal zwölf Minuten.

Volker Wenthe (VDMT): Herzlichen Dank! Zum einen die Frage: Wie viele Personen reisen mit Museums- und Touristikbahnen, die nicht am Reiseerlebnis, sondern an der Beförderung von A nach B interessiert sind? Die Menge der Leute können Sie an einer Hand abzählen. Es sind klassische Einzelfälle, die bei weitem nicht mal den Promilbereich erreichen. Bei der von Herrn Mißblitz geschilderten aufsichtsbehördlichen „Bereisung“ der Mecklenburgischen Bäderbahnen, an der ich im Nachgang auch beteiligt war, wurde damit argumentiert, es könnte ja mal sein, dass dieser oder jener der Fall eintrete. Ich meine, wer von A nach B will, fährt mit dem Bus, denn der ist schneller und deutlich billiger. Der Bus verkehrt im Regelfall immer parallel, nur wenn er ausnahmsweise einmal nicht fährt oder man ihn verpasst hat, fährt man mit der Museumsbahn und gibt dafür ein paar Mark mehr aus. Aber es sind letztlich Größenordnungen im nicht nachweisbaren Bereich.

Zweiter Punkt, die Frage nach Barrierefreiheit und dem Umbau von Fahrzeugen. Vielleicht vorab eine Bemerkung: Wir freuen uns über jeden Fahrgast, der kommt, ganz egal, ob er klein, groß, alt, jung oder behindert oder nicht behindert ist. Die Fahrt mit Museums- und Touristikbahnen ist der klassische Familienausflug. Also kommen die Menschen in den seltensten Fällen allein, sondern als Gruppen, mit den Familien. Also von daher kann schon Hilfestellung gewährleistet werden. Und ein weiterer großer Unterschied zwischen Museumsbahnen und der kommerziellen Eisenbahn ist: Bei uns sieht man noch Menschen! Und zwar vergleichsweise viele Menschen. Und diese unterstützen und helfen als Betriebspersonal wo sie nur können. Und sie fassen auch mal an, geben Hinweise. Die in der EU-Verordnung geregelten Themenfelder sind ja deshalb notwendig, weil bei



den kommerziellen Eisenbahnen teures, zu bezahlendes Personal weitgehend fehlt. Also versucht man, das durch andere Informationskanäle, im weitesten Sinne durch andere Unterstützungsarten zu regeln. Das ist hier nicht notwendig, weil es einfach genug Menschen bei den Bahnen gibt, die helfen und unterstützen. Zu den Fahrzeugen: Dort, wo es möglich ist, schaffen wir natürlich heute schon Angebote, insbesondere zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen in Rollstühlen. Da gibt es entweder die Möglichkeit über Rampen. Gerade Strecken, die noch im alten Zustand sind, haben noch vernünftige klassische Laderampen, wo man relativ einfach in die Fahrzeuge reinkommt. Es gibt Fahrzeuge, für die entsprechende Hubeinrichtungen gebaut worden sind, aber da wird es schon schwierig, im Kern aus vier Gründen. Einen möchte ich nur streifen, das sind die Kosten. Museumsbahnen werden im Regelfall ehrenamtlich betrieben. Das heißt, wir leben von Spenden und Fahrgeldeinnahmen. Nur damit Sie eine Größenordnung haben: Wenn Sie heute eine größere Dampflok revidieren müssen, dann sind Sie bei Beträgen von 500.000 bis 1.000.000 Euro. Diese Beträge sind plus, minus alle acht Jahre fällig. Wenn Sie dann Fahrkarten verkaufen, die 10, 15, 20 Euro pro Person kosten, können Sie sich wahrscheinlich vorstellen, wie viele Fahrkarten man verkaufen muss, um über die Runden zu kommen. Aber Kosten, wie gesagt, lassen wir mal weg. Zweites Thema: Denkmalschutz. Herr Mißlitz hat es gesagt, viele Fahrzeuge stehen unter Denkmalschutz. Da ist natürlich eine Veränderung der Fahrzeuge nur sehr schwer möglich. Der dritte Punkt ist: Wo finde ich qualifizierte Werkstätten? Es gibt heute praktisch keine Werkstätten mehr, die tatsächlich professionell

Fahrzeuge mit diesem Charakter umbauen können. Und dann haben wir noch das eigentliche Kernproblem und das ist das wichtigste: Von diesen Fahrzeugen gibt es keine Konstruktionsunterlagen mehr, wie wir sie heute kennen. Wenn Sie in die Struktur des Fahrzeugs eingreifen, müssen Sie das im Zweifel neu zulassen, müssen das nachrechnen. Das kann heute kein Mensch mehr. Die Fahrzeuge funktionieren, weil sie immer funktioniert haben. Und wenn man in die Struktur eingreift, wird es hochproblematisch. Deshalb sind wir, wie gesagt, mit Hilfslösungen unterwegs, etwa dort, wo die Fahrzeuge diese Möglichkeiten schon haben. Es gibt einige Museumsfahrzeuge, die sind im Zweiten Weltkrieg als Lazarettfahrzeuge gefahren. Die haben zwei Türen – das sieht man eigentlich gar nicht –, da kann man wunderbar Rollstühle hineinschaffen. Aber das sind die großen Ausnahmen. Wir bemühen uns, weil wir natürlich auch allen Menschen dieses Freizeiterlebnis vermitteln wollen. Und wir nehmen so viele wie möglich mit, weil das unser Geschäft ist. Und darüber freuen wir uns. Dieses positive Erlebnis möchten wir möglichst vielen vermitteln. Aber der klassische Umbau der Fahrzeuge ist außerordentlich schwierig, weil zu Zeiten, als diese Fahrzeuge konstruiert wurden, hat an sowas einfach überhaupt kein Mensch gedacht. Danke!

Vorsitzender: Dann darf ich mich recht herzlich bei Ihnen bedanken, für Ihre schriftlich eingereichten Unterlagen, aber auch für Ihre wertvollen Beiträge! Ich wünsche Ihnen noch eine gute Zeit. Bleiben Sie gesund und einen schönen Nachmittag!

Schluss der Sitzung: 15:23 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender