

MITTEILUNG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION KOM(2009) 279/4

"Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System"

DSW21, die Dortmunder Stadtwerke AG, ist Betreiber des Öffentlichen Nahverkehrs in Dortmund und Castrop-Rauxel. Gemeinsam mit unseren Auftragnehmern im Busverkehr befördern wir jährlich knapp 140 Millionen Fahrgäste mit unseren Stadtbahnen und Bussen in Dortmund und Umgebung.

Es ist für unser Unternehmen, das sich als Infrastrukturunternehmen der Stadt Dortmund versteht, eine Kernaufgabe, für nachhaltige Mobilität für Personen im Ballungsraum östliches Ruhrgebiet zu sorgen. Die von der EU-Kommission vorgelegte Mitteilung KOM (2009) 279/4 "Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System" haben wir daher mit großem Interesse gelesen.

Wir begreifen unsere Aufgabe als Verkehrsunternehmen nicht nur als Dienstleister für die Einwohner und Besucher unseres Ballungsraumes, sondern auch als Teil der Lösung der vielfältigen Probleme, die durch Mobilität ausgelöst werden. Deshalb haben wir in den vergangenen Jahren die Verkehrsleistung ausgeweitet, das Verkehrsangebot mit der Folge stetig höherer Fahrgastzahlen optimiert und mit dem Kauf neuer Fahrzeuge mit der jeweils modernsten Abgastechnologie einen Beitrag zu mehr Umweltschutz geleistet.

Als Mitglied des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) teilen wir ausdrücklich den Inhalt der Stellungnahme des VDV vom 11. September 2009 zu der vorgenannten Mitteilung. In Anknüpfung an diese Stellungnahme möchten wir auf folgende Gesichtspunkte ergänzend hinweisen:

Der VDV hat in Bezug auf die von der EU formulierten Aussagen zur Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs und Fahrgastrechte zutreffend auf die Bedeutung freiwilliger Anstrengungen zur Verbesserung der Kundenorientierung und zur Entwicklung hochwertiger ÖPNV-Dienste hingewiesen (S. 11 der Stellungnahme).

DSW21 ist wie alle Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) stets bemüht, nicht nur die Fahr- und Linienwegspläne kundenorientiert zu entwickeln, sondern auch durch den Gebrauch neuer Fahrzeuge mit moderner Ausstattung (z.B. Klimaanlage, Videoschutz) dem Kunden ein komfortables und sicheres Reisen zu ermöglichen. Allerdings ist die Einhaltung der Fahrpläne dann nicht regelmäßig möglich, wenn unsere Fahrzeuge – dies gilt vor allem für unsere Busse – nicht auf gesonderten Fahrspuren, sondern im allgemeinen Verkehr unterwegs sind. Verspätungen können in dieser Situation nicht ausgeschlossen werden. Sie sind dann regelmäßig nicht Folge einer qualitativ minderwertigen Leistung des Betreibers des örtlichen Nahverkehrs, sondern beruhen überwiegend auf Ursachen, die der Verkehrsdienstleister nicht beeinflussen kann (z.B. Verkehrsstaus, Behinderungen durch Baustellen oder Verkehrsunfälle). In diesem Fall kann die Gewährung von Fahrgastrechten wie etwa die Gewährung von Erstattungsansprüchen wegen unpünktlichen Erreichens des Fahrtziels zu einer Bestrafung des Verkehrsdienstleisters führen, obwohl dieser an der Einhaltung des Rechts des Fahrgastes, pünktlich zum Ziel zu kommen, durch das Verhalten Dritter gehindert wird.

Der VDV hat in seiner Stellungnahme zum Aspekt der Normierung und Standardisierung von Techniken im Nahverkehr zutreffend dargestellt, dass diese Bestrebungen nur dann zu fördern sind, wenn hieraus Kostenvorteile und sonstige Gewinne für die Verkehrsunternehmen resultieren (S. 12 der Stellungnahme). DSW21 weist auf der Grundlage der im Stadtbahn- und Busverkehr gewonnenen Erfahrung darauf hin, dass europäische Normensetzungen etwa bei der Ausstattung von Bussen für eine größere Marktdurchlässigkeit und damit auch für einen erleichterten Markteintritt neuer Fahrzeughersteller führen können. Dagegen können Normsetzungen, die für den Bau und Betrieb von Stadt- und Straßenbahnen relevant sind, in vielen Fällen zu erheblichen Mehrkosten führen, für die eine Rechtfertigung nicht erkennbar ist. Es wäre beispielsweise nicht sinnvoll, einheitliche europäische Normen für zahlreiche Elemente der Fertigung von Stadt- oder Straßenbahnfahrzeugen wie etwa der Wagenlänge, der Einstiegshöhe, der Kupplungs- oder der Zugsicherungstechnik zu entwickeln, da die Anforderungen an diese Fahrzeuge regelmäßig aus der örtlichen, historisch gewachsenen Infrastruktur resultieren und Stadtbahn- und Straßenbahnnetze nur im Ausnahmefall mit Netzen anderer Verkehrsgebiete verknüpft sind.

Straßenbahn- und Stadtbahnssysteme sind in Deutschland regelmäßig nicht mit Eisenbahnnetzen verknüpft. Deshalb teilt DSW21 auch die Forderung des VDV, die städtischen und regionalen Nahverkehrssysteme von technischen Spezifikationen für das interoperable Eisenbahnnetz auszunehmen.