

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Matthias Gastel, Renate Künast, Corinna Rüffer, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Liberalisierung des Fernbusmarktes – Durchsetzung der Fahrgastrechte

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zur Liberalisierung des Fernbusverkehrs entfiel Anfang 2013 das Fernreisemonopol für den Schienenverkehr. Seitdem hat der Fernbusverkehr eine dynamische Entwicklung genommen. Inzwischen werden ca. 247 Fernbuslinien von ca. 50 Anbietern bedient. Fünf von ihnen haben ein ausgedehntes Streckennetz aufgebaut. Im Jahr 2013 reisten nach den letzten statistischen Erhebungen 2,8 Millionen Menschen mit dem Fernbus (Quelle: Destatis unter Hinweis darauf, dass neugegründete Unternehmen von der Statistik noch nicht erfasst sind. Für diese sind Daten erst im Oktober 2014 verfügbar, wenn die Ergebnisse einer umfassenderen Jahresstatistik vorliegen.).

Im Fall von Gepäckbeschädigungen, Annullierungen und Verspätungen greift die Verordnung (EU) Nr. 181/2011. Diese sieht in Artikel 19 zwar ein Mindestmaß an Fahrgastrechten, wie z. B. die kostenlose Beförderung auf alternativer Strecke, Informationspflichten über Anschlussverbindungen oder einen kostenlosen Rücktransport zum Ausgangspunkt, vor, findet aber lediglich für Reisen Anwendung, bei denen die planmäßige Wegstrecke 250 km oder mehr beträgt und bei denen sich die Abfahrtsverspätung auf über 120 Minuten beläuft (Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011). Tritt die Verspätung erst im Laufe der Fahrt ein (z. B. durch Stau oder Unfall), wird gar keine Erstattung fällig.

Für den Fall einer entsprechenden Verspätung kann auch der Fahrpreis hälftig zurückerstattet werden. Dies aber nur dann, wenn keine Ersatzbeförderung angeboten wird. Ein Entschädigungssystem, welches über die teilweise Erstattung von Fahrpreisen hinausgeht (vgl. Fluggastrechteverordnung (EG) Nr. 261/2004), sieht die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 für Busreisen nicht vor.

Weitere wichtige Regelungen im Interesse der Reisenden finden sich in den Artikeln 20, 21 und 25 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011. Diese betreffen Informationsrechte über Annullierungen und Verspätungen, Unterrichtungen über Fahrgastrechte und ein Anrecht auf Erfrischung, Imbiss und Unterbringung bei Annullierung und Verspätung von über 90 Minuten (bei Fahrten mit einer planmäßigen Dauer von über drei Stunden).

Zur Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Durchsetzungsstelle zu benennen. Diese Aufgabe wurde mit dem EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) aus dem Jahr 2013 dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übertragen (§ 3 Absatz 1). Das EBA ist gemäß § 4 EU-FahrgRBusG unter anderem befugt, Unterlassungsverfü-

gungen gegen Busbahnhofbetreiber zu erlassen, Auskünfte von Beförderern, Reisevermittlern, Reiseveranstaltern oder Fahrscheinverkäufern sowie Akteneinsicht in Vertragsunterlagen zu verlangen. Darüber hinaus hat es gemäß § 8 EU-FahrgRBusG i. V. m. § 2 der EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Verordnung (EU-FahrgRBusV) die Möglichkeit, Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Beförderer einzuleiten, wenn diese ihren Informations-, Beförderungs-, Entschädigungs- und Betreuungspflichten nach Artikel 19 ff. der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nicht nachkommen.

Als wichtiges Instrument für eine niedrighschwellige und kostengünstige Klärung und Durchsetzung von Ansprüchen eröffnet § 6 EU-FahrgRBusG die Inanspruchnahme einer Schlichtungsstelle. Bislang sind lediglich die Fernbusunternehmen Deutsche Post Mobility GmbH, Berlin Linien Bus GmbH, Deutsche Touring GmbH (Eurolines) und MFB MeinFernbus GmbH der Möglichkeit nachgekommen und haben sich der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. (söp) angeschlossen.

Von besonderem Interesse ist auch die derzeitige Entwicklung zu § 8 PBefG. Hiernach ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr vorschrieben. Ab dem 1. Januar 2016 müssen alle Omnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, mit zwei Rollstuhlplätzen und einer Einstiegshilfe (Hublift) versehen sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Beschwerden sind beim EBA bislang wegen eines Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 eingegangen (bitte einzeln nach Grund, Zeitraum aufschlüsseln)?
2. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden bislang wegen Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 eingeleitet (bitte einzeln nach Grund, Zeitraum aufschlüsseln)?
3. Wie viele Bußgelder hat das EBA bislang wegen Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 verhängt und in welcher Höhe (bitte einzeln nach Datum, Zeitraum aufschlüsseln)?
4. Wie viele Kontrollen oder sonstige ordnungsrechtliche Maßnahmen hat das EBA in den Jahren 2013 und 2014 durchgeführt, um die Informationspflichten über Abfahrtszeiten, Anschlussverbindungen etc. der Beförderer und Busbahnhofbetreiber zu überprüfen, und welche Ergebnisse hat dies gebracht?
5. Wie viele Kontrollen oder sonstige ordnungsrechtliche Maßnahmen hat das EBA in den Jahren 2013 und 2014 durchgeführt, um die Unterrichtungspflichtung der Beförderer über Fahrgastrechte (Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011) zu überprüfen, und welche Ergebnisse hat dies gebracht?
6. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Ergebnis der Stiftung Warentest (test, Heft 7/2014), wonach 20 Prozent der Fernbusse verspätet ihr Ziel erreichen?
7. Welche Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sind die häufigsten?
Wo sieht die Bundesregierung den größten Handlungsbedarf?
8. Decken sich die Beobachtungen des EBA mit den Erkenntnissen der söp?
Inwiefern findet ein Austausch zwischen der söp und dem EBA statt?
9. Wie viele Planstellen sind bislang beim EBA für die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 besetzt worden?

10. Welche Statistiken führt die Bundesregierung zur Erfassung von Abfahrts- und Ankunftsverspätungen im Fernbusverkehr?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass das Gesetz lediglich auf Abfahrtsverspätungen abstellt (anstelle einer Ankunftsverspätung),
 - a) und hält die Bundesregierung es für eine verhältnismäßige Rechtslage, wenn Rückzahlungen bei gravierenden Verspätungen nur deswegen ausgeschlossen sind, weil sich die Verspätung erst im Laufe der Fahrstrecke ergeben hat,
 - b) und gerade auch im Hinblick auf eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger?
12. Steht die Bundesregierung mit den Aufgabenträgern in den Ländern im Austausch, um die barrierefreie Ausgestaltung der Nahverkehrspläne (vgl. § 8 PBefG) bis zum 1. Januar 2022 zu begleiten, und welche Fortschritte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Prozess bereits gemacht?
13. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Umsetzungsprozess zur Schaffung von zwei Rollstuhlplätzen ab dem Jahr 2016 je eingesetztem Omnibus, und inwieweit ist die Bundesregierung, beispielsweise über die Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, in den Umsetzungsprozess eingebunden?

Berlin, den 22. Juli 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

