

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Matthias Gastel, Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/2195 –**

### **Liberalisierung des Fernbusmarktes – Durchsetzung der Fahrgastrechte**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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, Unterlassungsverfügungen 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 niedrigschwellige 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.

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)?

Seit Inkrafttreten des EU-FahrgRBusG am 27. Juli 2013 (BGBl. I S. 2547) und der Benennung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) als nationale Durchsetzungsstelle (§ 3 Absatz 1 EU-FahrgRBusG) sind insgesamt 58 Beschwerden beim EBA eingegangen. 24 Beschwerden betrafen den Artikel 19, acht Beschwerden den Artikel 20, vier Beschwerden Artikel 21, zwei Beschwerden den Artikel 24 und fünf Beschwerden den Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011. 15 weitere Beschwerden betrafen jeweils mehrere Artikel der Verordnung (EU) Nr. 181/2011, so dass eine Einzelzuordnung nicht möglich ist.

2. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden bislang wegen Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 eingeleitet (bitte einzeln nach Grund, Zeitraum aufschlüsseln)?

Bisher wurden noch keine Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

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)?

Bisher wurden noch keine Geldbußen wegen eines Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 verhängt.

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 Unterrichtsverpflichtung der Beförderer über Fahrgastrechte (Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011) zu überprüfen, und welche Ergebnisse hat dies gebracht?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Insgesamt wurden 56 Kontrollen durchgeführt. Dabei wurden sowohl Busunternehmen am Betriebssitz aufgesucht als auch vor Ort am Busbahnhof, der Bushaltestelle oder im Bus kontrolliert. Im Großen und Ganzen kann festgehalten werden, dass die Fahrgastrechte der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 beachtet werden. Bei fünf Busunternehmen wurden noch Defizite bei den Informationspflichten bezüglich Verspätungen bzw. der Unterrichtung über die Fahrgastrechte festgestellt; entsprechende Maßnahmen gemäß dem EU-FahrgRBusG wurden eingeleitet.

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?

Der Fernbuslinienverkehr wird ausschließlich eigenwirtschaftlich betrieben; maßgebliche Qualitätskriterien sind dabei Service, Komfort und Pünktlichkeit. Es liegt deshalb im wirtschaftlichen Interesse der Betreiber von Fernbuslinien, für Pünktlichkeit zu sorgen. Aufgrund der Verkehrssituation beim Fernbuslinienverkehr kann es jederzeit zu Verzögerungen während der Fahrt kommen; auf die entsprechenden Ausführungen in der Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

7. Welche Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sind die häufigsten?

Wo sieht die Bundesregierung den größten Handlungsbedarf?

Fahrgastbeschwerden betreffen am häufigsten Verstöße gegen die Regelungen des Artikels 19 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011. Im Bereich der anlasslosen Kontrollen kann keine Häufung eines bestimmten Rechtsverstoßes ausgemacht werden. Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung derzeit nicht.

8. Decken sich die Beobachtungen des EBA mit den Erkenntnissen der söp?  
Inwiefern findet ein Austausch zwischen der söp und dem EBA statt?

Konkrete Erkenntnisse der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) liegen dem EBA nicht vor. In größeren Abständen findet auf Leitungsebene zwischen dem EBA und der söp ein Informations- und Erfahrungsaustausch statt.

9. Wie viele Planstellen sind bislang beim EBA für die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 besetzt worden?

Beim EBA wurden bisher fünf Planstellen für die Durchsetzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 besetzt.

10. Welche Statistiken führt die Bundesregierung zur Erfassung von Abfahrts- und Ankunftsverspätungen im Fernbusverkehr?

Keine.

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?

Die Bundesregierung hält die Regelung für sachgerecht. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der Fahrgastrechtere Regelungen der anderen Verkehrsträger. Die jeweiligen verkehrsträgerspezifischen Regelungen, insbesondere die Informations-, Erstattungs- und Hilfeleistungspflichten sowie Ansprüche auf Weiterbeförderung, haben ihren Grund in den Besonderheiten des jeweiligen Verkehrsträgers; sie sind der jeweiligen Transport- und Verkehrssituation angepasst. Wegen der Mitbenutzung der vom Fernbuslinienverkehr befahrenen Straßen durch zahlreiche andere Verkehrsteilnehmer und durch Bau- oder Verkehrslenkungsmaßnahmen kann es jederzeit zu Verzögerungen kommen (z. B. aufgrund von Unfällen, Staus, Baustellen, Straßensperrungen und/oder Umleitungen). Es liegt meist nicht in der Hand der Busunternehmer, die dadurch verursachten Verspätungen zu vermeiden. Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 stellt deshalb auf die Verspätung bei der Abfahrt ab. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist dies erforderlich, damit Fahrer nicht dazu verleitet werden, z. B. die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten oder die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zu missachten, um drohende Erstattungsansprüche abzuwenden.

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?

Über den Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr steht die Bundesregierung im ständigen Austausch mit den für den Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes zuständigen Obersten Landesbehörden. In diesem Gremium wurde auch über Maßnahmen diskutiert, die zur Erfüllung der Verpflichtung in § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) notwendig sind. Das Land Nordrhein-Westfalen hat berichtet, dass dort ein Konzept erarbeitet wurde, wie die neuen Regelungen zur Barrierefreiheit im PBefG schrittweise umgesetzt werden können. Grundlage für die Umsetzung soll eine Studie darstellen, welche die Mindeststandards für die Barrierefreiheit definiert. Der Bundesregierung ist ebenfalls bekannt, dass die kommunalen Spitzenverbände in der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) einen

Bericht erarbeiten, in dem die Anforderungen an eine „vollständige“ Barrierefreiheit gemäß § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG definiert werden sollen.

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?

Die technischen Anforderungen an Kraftomnibusse, die im Personenverkehr eingesetzt werden, sind in § 42b PBefG vorgegeben. Danach müssen ab dem 1. Januar 2016 Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen und im Personenfernverkehr eingesetzt werden, mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein. Nach Ablauf des 31. Dezember 2019 gilt diese Anforderung für alle Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden (vgl. § 62 Absatz 3 PBefG).

Ob und inwiefern die Unternehmen Vorbereitungen getroffen haben, um der Verpflichtung gemäß §§ 42b, 62 Absatz 3 PBefG rechtzeitig nachkommen zu können, ist der Bundesregierung derzeit nicht bekannt.

Zur Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr hat die Bundesregierung im Jahr 2013 ein Forschungsprojekt bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) initiiert, von dem Aussagen zu verschiedenen, noch anhängigen Einzelfragen (z. B. Definition Barrierefreiheit, Nachfrageprognose nach barrierefreien Bussen, Empfehlungen für barrierefreie Busse) erwartet werden. Im Rahmen dieses Projektes sind Behindertenverbände eingebunden.

Des Weiteren wurde der Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT), der das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Expertengremium berät, von der Bundesregierung gebeten, zur Beförderung auch von schweren Rollstühlen (z. B. Elektrorollstühlen) weitere Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten.

Die Bundesregierung ist außerdem aktiv beteiligt am Runden Tisch „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderungen“ des Verbandes der TÜV e. V. (VdTÜV). Dabei werden die betroffenen Interessengruppen zur Findung einer allgemein akzeptierten und in der Praxis umsetzbaren Lösung einbezogen. Die Eignung der Rollstühle im Zusammenhang mit Rückhaltesystemen zur Beförderung in Kraftfahrzeugen der Klasse M 1 (Pkw) sowie zur Kennzeichnung der Rollstühle wird derzeit thematisiert.





