

APC-Anmerkungen zum Fragenkatalog

Regulierungsbedarf

- Frage 1: Das Fehlen von Gemeinschaftsvorschriften, acht neue Mitgliedsländer mit starkem Stellenwert im Omnibusreiseverkehr und die Zunahme des Reisebusverkehrs vor allem in Richtung Mittel- und Osteuropa haben Fehlentwicklungen nicht nur in der Wettbewerbssituation zwischen den Reisebusunternehmen oder zu anderen Verkehrsträgern, sondern auch zum Nachteil der Reisenden begünstigt. Zu diesen Fehlentwicklungen zählt auch die Zunahme der sog. verdeckten (illegalen) Verkehre. Die angeregte Gleichbehandlung (equal playing field) ist grundsätzlich erforderlich und nicht nur weil andere Verkehrsträger bereits darüber verfügen.
- Frage 2: Der notwendige Regulierungsbedarf muss auf EU-Ebene behandelt werden. Regelungsbedürftige Tatbestände sind zu analysieren und zu priorisieren, mit nationalen Regelungen (soweit vorhanden) abzugleichen und können erst dann je umzusetzende Einzelmaßnahme monetär bewertet werden.

Anwendungsbereich von Regulierungsmaßnahmen

- Frage 3: Auch bezüglich der inländischen Verkehrsdienste ist eine Regulierung unumgänglich. Für den Reisenden müssen während seiner gesamten Reise die identischen Rahmenbedingungen gelten, unabhängig von dem Land, welches sein Reisebus gerade durchquert oder zum Ziel hat. Die Omnibusbahnhöfe in den europäischen Metropolen sind für die Reisenden nicht nur Ziel, sondern auch Umsteigepunkt vom internationalen zum nationalen Omnibusverkehr.
- Weitaus problematischer ist u. E. der Regelungsbedarf bei Fahrten aus einem EU-Mitgliedsland in einen Nichtmitgliedsstaat. Wie verändern sich auch gegenüber seinem Reisebusunternehmen – die Rechte eines Fahrgastes bei einer Fahrt von Warschau nach Minsk nach Grenzüberschreitung. Diese Thematik, wie auch das Transitproblem durch die Region Kaliningrad muss ggf. gesondert behandelt werden.
- Frage 4: Die bestehende Situation ist stark verbesserungsbedürftig. Sie zeigt, dass das Fehlen entsprechender Vorgaben letztendlich zum Nachteil der Reisenden ist. Vorrangig ist aus unserer Sicht die Informationspflicht gegenüber den Fahrgästen über
- a) alternative Reisemöglichkeiten zum Zielort (Wahlfreiheit unter den verfügbaren Verkehrsträgern)
 - b) Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten unter Einbeziehung der lokalen Verkehre.

Haftungsregelungen

Fragen 5 – 13: Durch nationale Behörden und Reisebusunternehmen zu beantworten.

Annullierung, Nichtbeförderung und Unterbrechung der Reise

Fragen 14 – 15: Im Prinzip ja, jedoch ist zu bedenken, dass Reisebusunternehmen diese finanziellen Risiken auf jeden Fall auf die Reisenden überwälzen werden. Größere Unternehmen können zudem diese Mehrbelastungen leichter tragen als Kleinunternehmer, d. h. die Wettbewerbssituation könnte weiter zu Lasten der KMU verzerrt werden.

Erhebliche Verspätungen

Fragen 16 – 18: In der Regel sind nur Verspätungen bei Abfahrten durch die Reisebusunternehmen zu vertreten. Die überwiegende Anzahl der Verspätungen resultiert aus aktuellen und nicht kalkulierbaren Verkehrssituationen auf der Strecke oder durch Verzögerungen bei der Grenzabfertigung und kann daher nicht den Reisebusunternehmen angelastet werden.

Personen eingeschränkter Mobilität

Fragen 19 – 27: Dem Problemkreis „Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität“ wird durch uns hohe Priorität zugeordnet. Die Fragestellungen hierzu lassen sich allerdings nicht in knapper Form beantworten. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) haben für die Europäische Kommission einen Bericht „Accessibility of Urban Transport to People with Reduced Mobility“ erstellt. Der Vorsitzende unseres Beirates, Herr Andris Mamis, hat federführend an diesem Bericht mitgearbeitet und sich bereit erklärt, für detaillierte Fragen Ihrerseits zur Verfügung zu stehen.

Qualitätsstandards

Frage 28: Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandards sind auf jeden Fall erforderlich. Entwicklung der Standards unter Einbeziehung, keinesfalls ausschließlich durch Reisebusunternehmen.

Frage 29: EU-zentral durch neutrale Institution.

Frage 30: Liste ist erweiterungsbedürftig (z. B. Standards für sanitäre Anlagen bei Fahrtunterbrechungen; Möglichkeiten der Verpflegung unterwegs u. a. m.)

Verpflichtung zur Information

Fragen 31 – 32: Klärungsbedarf, da aktuelle Situation in den einzelnen EU-Ländern analysiert werden muss, bevor Harmonisierung möglich.

Frage 33: Umfangreiche Darstellung der Möglichkeiten in unserem eTEN-Projektantrag. Sofern die Mitglieder des Projektkonsortiums zustimmen, könnte diese Unterlage zur Verfügung gestellt werden.

Frage 34: vgl. Anmerkungen zu Fragen 19 – 27.

Frage 35: Innerhalb einer angemessenen Frist.

Bearbeitung von Beschwerden

Fragen 36 – 46: Durch APC nicht zu beantworten

Selbstregulierung

Fragen 47 – 48: Durch APC nicht zu beantworten

Integrierte Fahrt- / Flugscheinsysteme

Frage 49: Integrierte Fahr- / Flugscheinsysteme sind ein erstrebenswertes Ziel. Allerdings muss erst ein integriertes Fahrscheinsystem im europäischen Omnibusreiseverkehr realisiert werden, dies wird u. E. erst mittelfristig möglich.