

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Nicole Maisch, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fahrgastrechte und Schlichtung im öffentlichen Verkehr

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr enthält Regelungen zur Schlichtung im Öffentlichen Verkehr und zur Benutzung anderer Verkehrsmittel bei Zugverspätungen.

1. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Fahrgastrechte behinderter Menschen gewährleistet werden?
2. Wie werden die Belange der Verbraucher und Verbraucherinnen bei der Erarbeitung eines Schlichtungskonzepts berücksichtigt, welches, laut Begründung im Gesetzentwurf, ausschließlich von den an der Schlichtung beteiligten Unternehmen erarbeitet werden soll?
3. Wie soll bei einer künftig unternehmensfinanzierten Schlichtung im öffentlichen Verkehr die Neutralität gewahrt werden?
4. Wie wird die Beteiligung der Flugunternehmen an der Finanzierung einer künftigen verkehrsträgerübergreifenden Schlichtungsstelle gesichert, und ist das über das Gesetzgebungsverfahren „Fahrgastrechte“ möglich?
5. Wie werden die nahezu 100 ausländischen Flugunternehmen, die mit der beim Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) angesiedelten und vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) finanzierten Schlichtungsstelle Mobilität zusammenarbeiten, zur Finanzierung einer künftigen Schlichtungsstelle herangezogen?
6. Wie ist das Verhältnis der beiden Stellen Durchführungsstelle einerseits und Beschwerdestelle andererseits zueinander definiert?
Welche Stelle soll primärer Anlaufpunkt für Verbraucherbeschwerden sein?
7. Wie kann sichergestellt werden, dass die von der Schlichtungsstelle Mobilität beim VCD in den vergangenen vier Jahren entwickelten speziellen Arbeitsgrundlagen für die Schlichtungsarbeit im Öffentlichen Verkehr (Datenbank, Schlichtungsordnung, Anerkennung durch die EU usw.), der Bekanntheitsgrad der Schlichtungsstelle Mobilität bei den Verbrauchern und Verbraucherinnen und die wertvollen Kontakte zu Verkehrsunternehmen, den Medien und anderen Institutionen auch über das Jahr 2009 hinaus genutzt werden können?

8. Wie soll gewährleistet werden, dass der Fahrgast schnellstmöglich an den Zielort gelangt, wenn ein Zug im Schienenfernverkehr Verspätung hat und ein Ersatzzug verfügbar ist, den der Fahrgast aber regulär (z. B. bei Fahrkarte mit Zugbindung) nicht benutzen darf?
9. Wie soll die Vorschrift, nach der das Recht, andere Züge zu benutzen, auf Züge desselben Eisenbahnverkehrsunternehmens oder seiner Verbundpartner beschränkt ist, in der Praxis umgesetzt werden, da für die Fahrgäste die internen Vertragsbeziehungen der Eisenbahnunternehmen untereinander nicht ersichtlich sind?
10. Wie soll gewährleistet werden, dass Fahrgäste ihren Zielort in zumutbarer Weise erreichen, wenn – etwa im ländlichen Raum – die letzte fahrplanmäßige Verbindung bereits am frühen Abend fährt und diese Verbindung ausfällt, wenn das Recht zur Taxibenutzung auf Zugverspätungen nur im Zeitraum zwischen 23 Uhr und 5 Uhr möglich sein soll?
11. Trifft es zu, dass die Fahrgäste bei Benutzung eines alternativen Verkehrsmittels einen Fahrschein für dieses Verkehrsmittel lösen müssen und erst im Nachhinein vom Betreiber des verspäteten oder ausgefallenen Zuges Ersatz ihrer Auslagen verlangen können, und falls ja, wie soll ein praxisgerechtes und für die Kunden unkompliziertes Verfahren bei der Benutzung von alternativen Verkehrsmitteln gewährleistet werden?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung eine Regelung, die die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, im Falle der Verspätung oder des Ausfalles eines Zuges gegen einen finanziellen Ausgleich nach dem Vorbild von Verbundsystemen die für diesen Zug gültigen Fahrkarten anzuerkennen?
13. Wie kann sichergestellt werden, dass das Recht zur Benutzung eines anderen Zuges nicht dadurch ausgehöhlt wird, dass Reisende von der Benutzung eines anderen Zuges ausgeschlossen werden können, wenn ansonsten eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs zu erwarten ist (Art. 3 des Gesetzentwurfs – § 8 Abs. 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung – EVO – neu)?
14. Wie soll die Klausel, nach der Reisende von der Benutzung eines anderen Zuges ausgeschlossen werden können, wenn ansonsten eine erhebliche Störung des Betriebsablaufs zu erwarten ist (Art. 3 des Gesetzentwurfs – § 8 Abs. 3 EVO – neu), in der Praxis gehandhabt werden, da in der Regel nicht erkennbar ist, ob ein zusteigender Fahrgast den Zug als Ersatzzug für einen verspäteten oder ausgefallenen Zug benutzen will oder nicht?

Berlin, den 2. Oktober 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion