

Dienstag, 7. Juli 2015

I

(Entschlüsseungen, Empfehlungen und Stellungnahmen)

ENTSCHLISSUNGEN

EUROPÄISCHES PARLAMENT

P8_TA(2015)0246

Umsetzung multimodaler integrierter Fahr- und Flugscheinsysteme in der EU

EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 7. Juli 2015 zur Bereitstellung multimodaler integrierter Fahr- und Flugscheinsysteme in Europa (2014/2244(INI))

(2017/C 265/01)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ⁽³⁾,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme in Europa“ (COM(2008)0886),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission von 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ ⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf das Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Ein Fahrplan zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste“ (SWD(2014)0194),
- unter Hinweis auf den Aktionsplan urbane Mobilität (COM(2009)0490),
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

⁽¹⁾ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11.

⁽³⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

⁽⁴⁾ ABl. C 168 E vom 14.6.2013, S. 72.

Dienstag, 7. Juli 2015

- gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A8-0183/2015),
- A. in der Erwägung, dass trotz bestehender Bemühungen das Ziel 22 des Weißbuchs von 2011⁽¹⁾, welches die Ermöglichung einer nahtlosen multimodalen Tür-zu-Tür-Beförderung mit intelligenten Verkehrssystemen für interoperable und multimodale Fahrpläne, Informationsdienste, Online-Buchungen und intelligente Ticketausstellung vorsieht, noch nicht erreicht ist;
- B. in der Erwägung, dass die meisten Reisenden den Individualverkehr nach wie vor bevorzugen und die Schaffung von EU-weiten Reiseplanungsdiensten allein nicht ausreichend sein wird, um eine bessere Integration der Verkehrsarten zu erreichen, sondern dass jeder einzelne Verkehrsträger seine eigene Effizienz, Nachhaltigkeit und Benutzerfreundlichkeit steigern sollte und dass hierzu u. a. die Verabschiedung des vierten Eisenbahnpakets — insofern, dass dadurch auch für kleinere Betreiber, KMU und Neugründungen der gleichberechtigte Zugang zur Infrastruktur gesichert wird –, die Annahme der Verordnung zu den Fluggastrechten, die Verabschiedung einer Strategie zu den europäischen Wasserwegen, die Umsetzung des einheitlichen Europäischen Luftraums und der vorrangigen TEN-V-Vorhaben einen beträchtlichen Teil beitragen;
- C. in der Erwägung, dass die Kommission integrierte Fahr- und Flugscheinsysteme zwar als Kombination aller Verkehrsträger auf einem Fahrschein definiert, diese Definition jedoch nicht von immer von Unternehmen geteilt wird und einige Dienstleistungsanbieter nur darauf abzielen, interoperable Fahrschein anzubieten, wodurch weitere Entwicklungen in dieser Branche behindert werden;
1. stellt fest, dass EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste, ein integrierter, grenzübergreifender Ansatz für Reiseplanungs- und Fahrscheinausstellungsdienste insbesondere für weite Strecken eine Antwort auf wesentliche Herausforderungen des europäischen Verkehrs wie Nachhaltigkeit, Multimodalität, Verbesserung der Sicherheit bei allen Verkehrsarten, Effizienz und Wirtschaftlichkeit, Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze und Mobilität der Arbeitskräfte sind und dass sie somit gleichermaßen der Gesellschaft, der Wirtschaft, der Umwelt, dem sozialen Zusammenhalt und dem Tourismus zugutekommen;
 2. unterstreicht, dass EU-weite, integrierte, multimodale Reiseinformations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste europäischen Unternehmen, insbesondere KMU und Neugründungen, Innovationschancen bieten und somit einen erheblichen Beitrag zu einem weltweit wettbewerbsfähigen europäischen Binnenmarkt und der Vollendung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums leisten;
 3. betont, dass die EU-weite Mobilität der Bürger eine Grundvoraussetzung für die Ausübung ihrer Grundfreiheiten ist und dass die Verbraucher deshalb die Möglichkeit haben sollten, sich umfassend, genau und objektiv über die Fahrpläne und die Verfügbarkeit von multimodalen und grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen im Rahmen einer nahtlosen, erleichterten, hohe Komfortstandards gewährleistenden Tür-zu-Tür-Beförderung zu informieren sowie diese Verbindungen elektronisch zu buchen und zu bezahlen; begrüßt die Anreize, um Reisende zur Kombination mehrerer verfügbarer Verkehrsträger zu ermutigen; stellt fest, dass es in den meisten Mitgliedstaaten immer noch an der Möglichkeit mangelt, Fahrschein für Reisen innerhalb des eigenen Landes und für grenzüberschreitende Reisen innerhalb der EU über das Internet oder mobile Anwendungen zu kaufen; vertritt die Auffassung, dass Geoblocking nicht gestattet sein sollte;
 4. hebt hervor, wie wichtig es für Nutzer ist, für eine multimodale Reise nur einen Fahrschein zu erhalten, und betrachtet die Ermöglichung eines fairen und gleichen Zugangs zu multimodalen Reise- und Verkehrsdaten und somit die Bereitstellung von vollständigen, leicht zugänglichen, objektiven und zuverlässigen Echtzeit-Informationen für die Reisenden als Voraussetzung für integrierte Fahrscheinsysteme und betont, dass diesbezügliche Maßnahmen vor allem dann fair sind, wenn sie mit einer Internalisierung der externen Kosten bei allen Verkehrsarten und Informationen über die Umweltleistung der verschiedenen Verkehrsarten einhergehen;
 5. merkt an, dass Verbraucher stets transparente Preisinformationen erhalten sollten; betont daher, dass Buchungs- und Zahlungssysteme den gesamten Fahrscheinpreis für eine gewählte Reise, einschließlich zwingend vorgeschriebener Bestandteile wie Steuern und Gebühren, klar erkennbar ausweisen sollten; betont die Bedeutung innovativer, IT-gestützter Plattformen, durch die Buchungs- und Zahlungskosten insgesamt gesenkt werden, und unterstreicht, dass es wichtig ist, für den Kauf von Fahr- und Flugscheinen verschiedene Zahlungsmöglichkeiten vorzusehen; fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, sich verstärkt für die Begrenzung von Gebühren bei der Nutzung von Kreditkarten und anderen angemessenen Zahlungsweisen für öffentliche Verkehrsdienste einzusetzen;
 6. betont, dass durch die Inkompatibilität und Inkonsistenz von Datenebenen sowie die Vielfalt und die mangelnde Interoperabilität der Datenformate und Datenaustauschprotokolle integrierte, multimodale Informations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste in der EU verhindert und zusätzliche Kosten verursacht werden; fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass regulatorische Maßnahmen mit den schnell voranschreitenden Entwicklungen im Verkehrssektor Schritt halten und keine unnötige Belastung mit sich bringen;

⁽¹⁾ Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (COM(2011)0144).

Dienstag, 7. Juli 2015

7. begrüßt die Bestrebungen der öffentlichen Hand und des privaten Sektors zur Schaffung von Reiseplanungsdiensten mit den erforderlichen offenen Standards und Schnittstellen, merkt jedoch an, dass diese Dienste oftmals regional oder national begrenzt und nur selten multimodal sind; fordert daher in einem ersten Schritt die Anbieter von Verkehrsdiensten und Reiseplanungsdiensten auf, bestehende Synergien als Grundlage zu nutzen und sich verstärkt auf die Bereitstellung von multimodalen, grenzüberschreitenden Reiseplanungsdiensten zu konzentrieren, wobei unter Berücksichtigung der Nutzung von Minderheitensprachen besonderer Nachdruck auf die Sprachen der Dienstleistungen gelegt wird und Fern- und Nahverkehr (darunter auch die „erste und letzte Meile“) miteinander verbunden werden, indem sie beispielsweise die verschiedenen Systeme verbessern, um ihre Interoperabilität weiterzuentwickeln und die Kommunikation zwischen ihnen zu ermöglichen; fordert die Kommission auf, die TEN-V-Korridore als Pilotprojekt zur Ermittlung der Fahrgastströme und Feststellung des Potenzials für multimodale Informations-, Reiseplanungs- und Fahrscheinausstellungsdienste zu nutzen;

8. fordert die Kommission auf, eine Datenbank bewährter Praktiken der auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene durchgeführten Vorhaben zu erstellen, um als Grundlage für eine Durchführung auf europäischer Ebene zu dienen;

9. betont, dass ein leichter und bequemer Fahrkartenkauf mithilfe multimodaler integrierter Fahr- und Flugscheinsysteme den öffentlichen Verkehr für mehr Fahrgäste attraktiv macht, ihre Zufriedenheit steigert und für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs besondere Vorteile mit sich bringt.

10. fordert die Kommission in Bezug auf multimodale, integrierte Fahrscheinausstellungsdienste auf, die notwendigen Maßnahmen zur Schaffung von eindeutigen Rahmenbedingungen zu treffen, durch die die Bestrebungen der Akteure und zuständigen Behörden, die von ihnen bereits geschlossenen Vereinbarungen und der innovative Charakter der angebotenen Produkte und Dienstleistungen unterstützt und erleichtert werden, und fordert die Kommission auf, — falls bis 2020 keine bedeutenden Fortschritte bei der Schaffung integrierter, interoperabler, multimodaler, grenzüberschreitender Fahrscheinsysteme erzielt werden — auf der Grundlage der bereits erzielten Fortschritte und der bereits bestehenden freiwilligen Initiativen Legislativmaßnahmen zu ergreifen, indem sie Mindestvorschriften und einen Zeitplan festlegt;

11. unterstreicht die aktive Rolle und Verantwortung der lokalen und regionalen Behörden in Bezug auf die „erste und letzte Meile“ der Reise; ist der Auffassung, dass es sehr wichtig ist, dass sie sich an der Umsetzung individueller Maßnahmen, der Beobachtung ihrer Funktionsweise sowie an der Sicherstellung eines reibungslosen Funktionierens des gesamten Systems beteiligen; fordert angesichts dessen die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten auf,

— bis spätestens 2020 in enger Zusammenarbeit mit den Vertretern des Beförderungssektors aktualisierte, nationale Fahrplan- und Fahrpreisinformationssysteme auf der Basis offener Schnittstellen zu erstellen, die die Reisedaten der regionalen und lokalen innerstaatlichen Fahrpläne des von privaten und öffentlichen Unternehmen zu tragenden öffentlichen Nahverkehrs miteinander verbinden, und diese Systeme weiterhin regelmäßig zu aktualisieren,

— dafür zu sorgen, dass bis spätestens 2020 alle Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit intelligenten Systemen zur Übertragung von Echtzeit-Informationen über die Position des Beförderungsfahrzeugs ausgestattet sind und dies als Bedingung in die Ausschreibungen aufgenommen wird,

— bis spätestens 2024 auf der Basis offener Schnittstellen eine grenzüberschreitende Vernetzung der nationalen Fahrplan- und Fahrpreisinformationssysteme mit Echtzeit-Informationen zu Fahrplänen der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen vorzusehen, die für Verkehrsunternehmen, Anbieter von Reiseplanungsdiensten und Verbraucher zugänglich sind;

12. teilt die Ansicht der Kommission, dass ein fairer, offener und gleicher Zugang aller Informations-, Reiseplanungs- und Fahrscheinausstellungsdiensten (darunter auch KMU und Neugründungen) zu umfassenden, multimodalen Echtzeit-, Verkehrs- und Reisedaten zur Verwirklichung von EU-weiten multimodalen Reiseinformations-, Reiseplanungs- und Reisebuchungsdiensten notwendig ist, und fordert die Kommission auf, einen Vorschlag zu unterbreiten, der alle Anbieter dazu verpflichtet, all diejenigen Daten unter fairen und gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen, die erforderlich sind, um umfassendere Dienste bereitzustellen und damit den Reisenden eine echte und zugängliche Wahl zwischen den nachhaltigsten, kostengünstigsten bzw. schnellsten Verbindungen zu ermöglichen, ohne dabei die geschäftlichen Interessen der beteiligten Dienstleistungsanbieter zu gefährden;

13. betont, dass es im Einklang mit der Wettbewerbspolitik der EU Aufgabe der Kommission ist, eine mögliche Gefahr der Monopolisierung von Informationen bei multimodalen Informations- und Fahrscheinanbietern zu untersuchen und ihr entgegenzuwirken; fügt hinzu, dass es ebenfalls Aufgabe der Kommission ist, einer Benachteiligung der Verkehrsträger durch einen zu hohen Anteil der Vergütung der elektronischen Fahrscheinausstellungsdienste entgegenzuwirken;

Dienstag, 7. Juli 2015

14. regt die Einrichtung einer Dialogplattform unter Beteiligung aller Vertreter des Beförderungssektors und der zuständigen Behörden auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene an, um praktikable Lösungen für die schrittweise, EU-weite Einführung interoperabler elektronischer Fahrkartensysteme zu entwickeln, wobei der gesamte Reisezyklus von der Planung bis zum Kauf der Fahrscheine berücksichtigt wird, und um die Probleme der anteiligen Verteilung der Einnahmen aus dem Ticketverkauf und der Verteilung der Lasten bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien auszumachen und zu lösen; ist der Meinung, dass diese Lösungen marktgetrieben entwickelt werden sollten, ohne die Betreiber und Fahrgäste mit unverhältnismäßigen Kosten zu belasten; fordert die Kommission auf, in diesem Bereich mittels EU-Kofinanzierungen Synergien zwischen den transeuropäischen Telekommunikations- und Verkehrsnetzen in hohem Maß zu fördern;

15. betont, dass die europäischen Fahrgastrechte nur für jeden Beförderungsvertrag gesondert angewendet werden, die Fahrgastrechte jedoch nicht auf die übliche Art und Weise sichergestellt werden können, wenn eine Reise viele grenzüberschreitende Etappen oder multimodalen Verkehr umfasst, und fordert daher die Kommission nachdrücklich auf, der vom Parlament in seiner Entschließung zum Fahrplan von 2011⁽¹⁾ geäußerten Forderung nach einer Charta der Fahrgastrechte, die alle Verkehrsarten erfasst, nachzukommen, indem sie bis Ende 2017 einen Vorschlag für eine solche Charta vorlegt, die einen gesonderten Abschnitt zu multimodalen Reisen mit einem klaren und transparenten Schutz der Fahrgastrechte in einem multimodalen Kontext enthält und in der die besonderen Eigenarten jedes Verkehrsträgers und das integrierte multimodale Fahrscheinausstellungssystem berücksichtigt werden;

16. unterstreicht, dass der gleichberechtigte, barrierefreie Zugang zu Verkehrsmitteln für alle und insbesondere für schutzbedürftige Bürger für die soziale Mobilität und in Anbetracht des demographischen Wandels in Europa von entscheidender Bedeutung ist, und fordert, die Bedürfnisse von behinderten und/oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen sowie die besonderen Erfordernisse älterer Menschen beim Zugang zu Reiseinformationen vor und während der Reise sowie zu Optionen für die Fahrscheinausstellung, Buchungs- und Zahlungssystemen einschließlich der Möglichkeit zur Buchung von Rollstuhlplätzen viel stärker zu berücksichtigen; begrüßt den Fahrplan für einen europäischen Rechtsakt der Kommission über die Barrierefreiheit und das Potenzial, das sich damit für gesetzgeberische Maßnahmen zur Beseitigung wirtschaftlicher und sozialer Hindernisse für Menschen mit Behinderungen ergibt; fordert die Kommission nachdrücklich auf, im Rahmen ihrer Anstrengungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit gegen Hindernisse bei Verkehrsmitteln anzugehen;

17. unterstreicht, dass die Sicherstellung verschiedener Preisfestsetzungsmodelle und Zahlungsmöglichkeiten (Vergünstigungen, Preisnachlässe etc.) wichtig ist, damit bestimmte Gesellschaftsgruppen (Arbeitslose, Rentner, Studenten, kinderreiche Familien, Menschen mit niedrigem Einkommen und andere benachteiligte Gesellschaftsgruppen) Nutzen aus den multimodalen Fahrscheinsystemen ziehen können;

18. weist darauf hin, dass die Systeme zur Bereitstellung von Informationen über den multimodalen Verkehr einfach anwendbar und deshalb mit aktuellem kartografischen und geografischen Material verknüpft sein müssen;

19. fordert, dass die Akteure weiterhin bei ihren innovativen Lösungsansätzen unterstützt werden und dass deshalb die entsprechenden EU-Finanzierungsmöglichkeiten, wie beispielsweise das Shift2Rail-Innovationsprogramm 4 im Rahmen des Programms Horizont 2020 und die Fazilität „Connecting Europe“ sowie die Strukturfonds nicht nur aufrechterhalten, sondern auch ausgebaut werden; fordert die Europäische Investitionsbank nachdrücklich auf, diesbezüglich den Europäischen Fonds für strategische Investitionen angemessen zu nutzen;

20. fordert die Kommission auf, eine leicht zugängliche Liste mit einer regelmäßigen Evaluierung der EU ko-finanzierten Projekte zum „intermodalen, integrierten Ticketing“ zu veröffentlichen;

21. betont die nicht zu vernachlässigende Rolle des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) und insbesondere des europäischen Satellitennavigationssystems Galileo für die Erhebung von dynamischen Daten, durch die die Reisenden sowohl vor Fahrtantritt als auch während der Reise über etwaige Störungen sowie über alternative Reisemöglichkeiten informiert werden können; betont, dass den Vorteilen von Satellitensystemen jederzeit ausreichende Datenschutzbestimmungen gegenüberstehen müssen;

22. weist auf die Notwendigkeit zur Verringerung von Verkehrsüberlastungen und Luftverschmutzung in städtischen Gebieten hin und fordert, die Schaffung von Anreizen für die Wahl von nachhaltigen Verkehrsträgern in ganz Europa zu fördern, indem in die Reiseinformations- und Reiseplanungsdienste Informationen zu verschiedenen Mobilitätsdiensten wie etwa Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Park-and-ride-Systemen, Fahrradvermietungssystemen, Fahrrad- und Fußwegen aufgenommen werden;

⁽¹⁾ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (Abl. C 168 E vom 14.6.2013, S. 72).

Dienstag, 7. Juli 2015

23. begrüßt, dass in Großstädten und anderen städtischen Gebieten zunehmend integrierte elektronische Fahrscheinausstellungssysteme wie integrative digitale Chipkartentechnologien, die in den verschiedenen Verkehrsträgern und auch für grenzüberschreitende Reisen genutzt werden können, zur Verfügung stehen, betont jedoch, dass technische Lösungen marktgetrieben entwickelt und nicht auf EU-Ebene auferlegt werden sollten;
 24. weist darauf hin, dass eine qualitative und ununterbrochene Netzverbindung eine der wesentlichen Vorbedingungen für den Aufbau eines fortschrittlichen, für die Fahrgäste nützlichen Systems ist, das dynamische Informationen über die Verkehrslage in Echtzeit liefert; fordert die Kommission daher auf, über die Fazilität „Connecting Europe“, das Programm Horizont 2020, den EFSI und andere einschlägige Finanzierungsquellen vorrangig die breite Verfügbarkeit kostenloser oder kostengünstiger digitaler Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturen in allen Verkehrsträgern und Verkehrsknotenpunkten zu erleichtern, zu fördern und zu unterstützen;
 25. unterstreicht die Bedeutung des Datenschutzes, fordert nachdrücklich die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 95/46/EG und fordert klare Bedingungen für die Verwendung und die Weitergabe von Daten, insbesondere von personenbezogenen Daten, die nur anonymisiert und nur für die Zwecke der Erleichterung der intermodalen Fahrscheinausstellung verarbeitet und verwendet werden sollten; legt dar, dass der Kauf und die Bezahlung von Fahrscheinen über mobile Anwendungen und das Internet vorzugsweise möglich sein sollten, ohne dass eine Anmeldung im System notwendig ist;
 26. unterstreicht, wie wichtig die Reiseplanung, leicht zugängliche multimodale Informationen sowie eine klare und transparente Fahrscheinausstellung (u. a. über digitale Plattformen und Online-Plattformen) sind und betont, dass auf Reisen im EU-Ausland ein besserer Zugang zum öffentlichen Verkehr und die Förderung der Modernisierung der nachhaltigen Verkehrsdienste notwendig ist, um Touristen aus EU-Mitgliedstaaten und Drittstaaten anzuziehen, da sie die gesamte Planung der Reise erleichtern werden; unterstreicht außerdem die potenziellen positiven Auswirkungen eines integrierten Fahr- und Flugscheinsystems durch die bessere Verknüpfung aller Regionen und insbesondere der abgelegeneren Regionen wie die Regionen in äußerster Randlage;
 27. betont die Notwendigkeit einer umfangreicheren und besseren Förderung und Sichtbarmachung der über hundert multimodalen Reiseplanungsdienste, die es in Städten, Regionen und auf nationaler Ebene in der EU bereits gibt, und fordert ferner, Anstrengungen zur Förderung der Interkonnektivität dieser Dienste zu unternehmen;
 28. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.
-