

**Ausschuss der Regionen****COTER-V-051****109. Plenartagung vom 3./4. Dezember 2014****STELLUNGNAHME****Informations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste für
multimodales Reisen**

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- betont, dass ein funktionstüchtiges EU-weites System an Echtzeit-Informationen, das sämtliche Verkehrsträger umfasst, ein wichtiges Instrument für die Verwirklichung einer der Grundfreiheiten der EU ist, namentlich des freien Personenverkehrs (Freizügigkeit). Freizügigkeit bedeutet nicht nur, dass der freie Personenverkehr nicht behindert wird, sondern auch, dass er allen Bürgern so weit wie möglich erleichtert wird. Daher sollten Fahrpläne und weitere Reiseinformationen verbindlich öffentlich zugänglich gemacht und in ihrem ganzen Umfang allen Unionsbürgern so zur Verfügung gestellt werden, dass die Bürger sie so einfach und effizient wie möglich nutzen können;
- unterstreicht, dass die schwierigste Etappe in Bezug auf Reiseinformationen und Fahrscheinausstellung die sogenannte "erste und letzte Meile" ist, d.h. die Teilstrecke, die im Allgemeinen in die Zuständigkeit der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften fällt. Daher müssen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Verwirklichung und Überprüfung der einzelnen Lösungen eingebunden werden, um die Funktionstüchtigkeit des Systems insgesamt zu gewährleisten;
- vertritt die Auffassung, dass bei der Vernetzung der verschiedenen Informationssysteme nicht nur die statistischen Informationen aus den Fahrplänen verarbeitet werden sollten, sondern auch das immense Potenzial an Informationen genutzt werden sollte, die mittels GNSS, u.a. über Galileo, ermittelt werden können;
- betont, dass Mittel für die konkrete Verwirklichung dieser Systeme und nicht nur für Forschung, Entwicklung und damit verbundene Maßnahmen im Rahmen des ESIF, vor allem in den einzelnen einschlägigen operationellen Programmen, bereitgestellt werden müssen;
- weist darauf hin, dass folgende Punkte geklärt werden müssen, damit die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und ihre Einrichtungen aktiv mitwirken und zum Motor für Fortschritte für den gesamten Prozess werden können:
 - a) öffentliche Förderung, möglicherweise auch Gruppenfreistellungen in diesem Bereich;
 - b) das Recht, Informationen für den privaten Sektor bereitzustellen; das Recht, Informationen bei anderen öffentlichen und privaten Einrichtungen einzuholen, und das Recht, diese Informationen zu erheben, zu verarbeiten und zu nutzen;
 - c) die Finanzierungsmodalitäten für den gesamten Prozess und die einzelnen Tätigkeiten, damit die Anstrengungen zur Entwicklung und Verwaltung dieser Systeme die bereits angespannte Haushaltslage der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nicht weiter belasten, sondern im Gegenteil Einsparungen bewirken und Einnahmen generieren.

Berichterstatter

Petr Osvald (CZ/SPE), Mitglied des Stadtrats von Pilsen

Referenzdokument

Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Ein Fahrplan zur Bereitstellung EU-weiter Informations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste für multimodales Reisen
SWD(2014) 194 final
(Anm.d.Übers.: Titel frei übersetzt, da das Dokument nur in englischer Sprache vorliegt.)

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen – Informations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste für multimodales Reisen

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. betont, dass ein funktionstüchtiges EU-weites System an Echtzeit-Informationen für Fahrer und Fahrgäste, das sämtliche Verkehrsträger umfasst, ein wichtiges Instrument für die Verwirklichung einer der Grundfreiheiten der EU ist, namentlich des freien Personenverkehrs (Freizügigkeit). Freizügigkeit bedeutet nicht nur, dass der freie Personenverkehr nicht behindert wird, sondern auch, dass er allen Bürgern so weit wie möglich erleichtert wird. Daher sollten Fahrpläne und weitere Reiseinformationen verbindlich öffentlich zugänglich gemacht und in ihrem ganzen Umfang unterschiedslos allen Unionsbürgern so zur Verfügung gestellt werden, dass die Bürger sie so einfach und effizient wie möglich nutzen können. Die EU und ihre Mitgliedstaaten sollten zugleich gewährleisten, dass die Anbieter öffentlicher Verkehrsdienste im Rahmen dieses Systems nicht auf Kosten anderer Anbieter bevorzugt werden. Sie sollten außerdem einen diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Systemen für alle Reise- und Verkehrsunternehmen sicherstellen. Vor diesem Hintergrund sollten Rechtsvorschriften auf europäischer Ebene ausgearbeitet werden, die dann in nationales Recht umgesetzt werden. Das Gesamtkonzept sollte nicht nur auf rein "statischen" Verkehrsinformationen, d.h. festen Fahrplänen, beruhen, sondern auch auf "dynamischen" Informationen wie Echtzeit-Informationen über die genaue Position der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs auf ihrer Strecke. Durch die erforderliche Erfassung von Daten über die aktuelle Position der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs wird auch die Nutzung des bereits vorhandenen Weltraumsegments von Galileo gefördert;
2. begrüßt daher, dass die Europäische Kommission sich mit der Thematik Informations- und Fahrscheinausstellungsdienste für multimodales Reisen befasst, und erachtet die Vorlage dieses Arbeitsdokuments als ersten Schritt in die richtige Richtung, um weitere Diskussionen, die Suche nach Lösungen und einzelne Umsetzungsetappen anzustoßen;
3. ist sich bewusst, dass diese Problematik insgesamt sehr vielschichtig ist; begrüßt daher zwar, dass die Europäische Kommission in einer Lösung neben dem öffentlichen Verkehr auch den Individualverkehr berücksichtigen will, ist jedoch der Meinung, dass eine weitere Ausweitung des Anwendungsbereichs, auch wenn dies einer umfassenden Behandlung zuträglich ist, zum gegenwärtigen Zeitpunkt die gesamte Problematik erheblich verkompliziert und Lösungen somit verzögert und erschwert; empfiehlt daher, schrittweise und zunächst im öffentlichen Personenverkehr vorzugehen und den Individualverkehr erst zu einem späteren Zeitpunkt in funktionstüchtige öffentliche und kollektive Verkehrssysteme einzubinden. Die einzelnen Arten des Individualverkehrs könnten in den verschiedenen Gebieten der EU je nach ihrem Marktanteil im jeweiligen Gebiet unterschiedlich schnell eingebunden werden;

4. hebt hervor, dass längerfristig auch der Individualverkehr umfassend berücksichtigt werden muss und effiziente rechtliche und technische Lösungen dafür auszuarbeiten sein werden; empfiehlt daher die Erstellung eines Zeitplans zur Gewährleistung der erforderlichen Effizienz der Maßnahmen;
5. unterstreicht, dass in diesem Arbeitsdokument als schwierigste Etappe in Bezug auf Reiseinformationen und Fahrscheinausstellung richtigerweise die sogenannte "erste und letzte Meile" ermittelt wird, d.h. die Teilstrecke, die im Allgemeinen in die Zuständigkeit der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften fällt. Daher müssen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sowohl in die Verwirklichung der einzelnen Lösungen und die Überprüfung ihrer Praxistauglichkeit als auch die Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit des Systems insgesamt eingebunden werden;
6. betont, dass die Problematik der Reiseinformations- und Fahrscheinausstellungsdienste im öffentlichen Verkehr in mehreren Etappen gelöst werden muss: "1. Suche nach geeigneten Verbindungen; 2. Platzreservierung; 3. Bezahlung, 4. Abfertigung mit einem Fahrschein während der gesamten Reise". Folglich müssen Lösungen für jede einzelne Etappe gefunden werden, wobei zunächst die erste Etappe (Suche nach geeigneten Verbindungen) bewältigt werden muss, da die Lösungen für alle weiteren Etappen davon abhängen;
7. weist darauf hin, dass die meisten Mitgliedstaaten bislang noch nicht einmal selbst über ein eigenes nationales Fahrplansystem verfügen, in dem sämtliche innerstaatlichen Fahrpläne zusammengefasst sowie die Suche nach öffentlichen Verkehrsverbindungen innerhalb der Landesgrenzen und die Fahrscheinbuchung möglich sind; erachtet es daher als unerlässlich, in der ersten Phase diese Systeme zunächst auf nationaler Ebene einzurichten, da auf dieser Ebene die Verpflichtung zur Veröffentlichung von Fahrplänen für öffentliche wie auch private Unternehmen gesetzlich vorgeschrieben werden kann. Die Mitgliedstaaten sollten ein nationales Fahrplaninformationssystem einführen, in das alle regionalen Fahrpläne öffentlicher und privater Unternehmen zu integrieren sind. Außerdem ist sicherzustellen, dass dieses System regelmäßig und insbesondere bei Fahrplanwechseln aktualisiert und gewartet wird. Dies ist der erste notwendige Schritt für die Schaffung eines gesamteuropäischen Systems. Die Mitgliedstaaten sollten darüber hinaus die Relevanz der in ihrem nationalen System enthaltenen Informationen sicherstellen. Über dieses System muss national eine vollständige Online-Fahrscheinbuchung und -bezahlung möglich sein. Das bedeutet, dass neben Fahrplanangaben auch Tarifinformationen aller Unternehmen zur Fahrpreisauskunft hinterlegt sein müssen;
8. ist der Auffassung, dass die Mindestinformationen, die notwendig sind, um die erforderliche Qualität des Systems in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten, auf der Anhörung der Interessenträger und der Branchenfachleute im Anschluss an Tests und eine Pilotphase beruhen sollten;

9. merkt dazu an, dass auf regionaler Ebene mehr Daten gesammelt und verarbeitet werden als auf nationaler Ebene und es eine Reihe regionaler Informationssysteme gibt; erachtet es daher als zweckdienlich, diese Systeme miteinander und insbesondere auch grenzübergreifend zu vernetzen; begrüßt, dass Informationen über multimodalen Verkehr im thematischen Ziel 7 "Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen" des GSR aufgegriffen werden, betont jedoch, dass eine bessere Koordinierung und Zielorientierung des betreffenden Instruments innerhalb und zwischen einzelnen operationellen Programmen des Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) sichergestellt werden müssen, um eine derartige Vernetzung, insbesondere grenzübergreifend, zu erreichen;
10. betont, dass für echte Fortschritte bei der Bereitstellung von Informations- und Fahrscheinausstellungsdiensten für multimodales Reisen Mittel für die konkrete Verwirklichung dieser Systeme und nicht nur für Forschung, Entwicklung und damit verbundene Maßnahmen im Rahmen des ESIF, vor allem in den einzelnen einschlägigen operationellen Programmen, bereitgestellt werden müssen;
11. verweist in diesem Kontext darauf, dass die Gesamtproblematik angegangen werden muss, indem der Hebel bei bestimmten einfacheren, aber konkreteren Einzelaspekten angesetzt wird, beispielsweise die Vereinheitlichung der verwendeten Terminologie und der Symbole in der EU, die Erfassung der "festen" Fahrpläne in den Mitgliedstaaten und ihre vernetzte länderübergreifende Nutzung. In Bezug auf Fahrscheinausstellungsdienste sollte ein Referenzmodell für die ganze Branche entwickelt werden, in dem die Mängel, aber auch die Möglichkeiten des aktuellen Systems aufgezeigt und gleichzeitig nach Lösungen zur Öffnung der Buchungssysteme zwischen allen Verkehrsunternehmen und Anbietern von Verkehrsdiensten gesucht wird;
12. äußert Bedenken dahingehend, dass moderne elektronische Fahrscheinausstellungssysteme unter Nutzung wiederaufladbarer Smartcards, die mit den Systemen der Nachbarländer nicht kompatibel sind, neue Grenzen schaffen und den grenzübergreifenden Verkehr erschweren; fordert daher die Entwicklung eines EU-weiten öffentlichen intelligenten Fahrscheinausstellungssystems, das in allen Mitgliedstaaten und für grenzübergreifende Reisen eingesetzt werden kann;
13. ist der Ansicht, dass es kurzfristig nicht realistisch ist, verbindliche gesamteuropäische Normen für diese Problematik aufzustellen, jedoch die Interoperabilität sichergestellt werden muss, damit die Einzelsysteme bestmöglich miteinander kommunizieren können. Zu diesem Zweck sollten gemeinsame Spezifikationen für die verschiedenen interregionalen und grenzüberschreitenden Verbindungen festgelegt werden, die in einer Pilotphase getestet werden. Ausgehend davon sollten in einem bestimmten Gebiet "Gemeinsame technische Spezifikationen" festgelegt werden, die dafür sorgen, dass bestehende und neue Systeme in diesem Gebiet miteinander kommunizieren können. Außerdem sollte auch darauf geachtet

werden, dass die Einhaltung dieser "Gemeinsamen technischen Spezifikationen" nicht als diskriminierendes Kriterium bei der Auftragsvergabe angesehen wird;

14. vertritt die Auffassung, dass bei der Vernetzung der verschiedenen Informationssysteme nicht nur die statistischen Informationen aus den Fahrplänen verarbeitet werden sollten, sondern auch das immense Potenzial an Informationen genutzt werden sollte, die mittels GNSS, u.a. über das europäische Satellitennavigationssystem Galileo, ermittelt werden können. Systeme, die rein statische Daten verarbeiten, könnten so zu intelligenten Systemen weiterentwickelt werden, die auf Echtzeit-Verkehrsströme und die Kapazitäten der Verkehrsbetreiber reagieren können. Diese Systeme können somit nicht nur Echtzeit-Verkehrsinformationen für Reisende liefern und sie über etwaige Alternativen informieren, sondern auch weitreichendere "Just-in-time"-Informationen für öffentliche Verkehrsunternehmen und Fahrer im Individualverkehr bieten, damit diese schnell reagieren können. Genau diese Umstellung bestehender lokaler und regionaler Systeme zur Verarbeitung dynamischer Verkehrsinformationen und infolgedessen auf qualitativ hochwertigere Systeme sollte eine wesentliche Triebfeder für die Einrichtung vernetzter Informationssysteme sein. Zur Erhebung dynamischer Verkehrsinformationen sollte das bereits bestehende europäische Satellitennavigationssystem Galileo genutzt werden, das im Gegensatz zu anderen vergleichbaren Systemen einen Ortungsdienst mit bestimmter Signalqualität bietet. Diese für ein modernes Verkehrsmanagement unerlässlichen Informationen können nicht nur von den Anbietern von Verkehrsdiensten genutzt werden, sondern auch von multimodalen Verkehrsinformationssystemen und den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die die so erhaltenen Daten über verschiedene Anwendungen für langfristige Planung (z.B. von Fahrplänen, Streckenführung usw.), strategische Entscheidungen und Krisenmanagement nutzen können;
15. schlägt vor, zur Lösung verschiedener Situationen, insbesondere Krisensituationen, und zur Gewährleistung einer raschen Reaktion seitens der Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste, sprich großteils lokaler und regionaler Gebietskörperschaften, multimodale Verkehrsinformationssysteme auch mit dem europäischen System zur globalen Überwachung von Umwelt und Sicherheit Copernicus (früher GMES) zu verknüpfen. Über Anwendungen, die diese beiden Informationsquellen nutzen, könnten nicht nur potenzielle Krisensituationen ermittelt, sondern beispielsweise auch erforderliche Maßnahmen vorgeschlagen werden, indem zum einen alternative Routen gesucht und zum anderen der Bedarf an Ersatzverkehrsmitteln berechnet und anschließend den einzelnen Reisenden Alternativen vorgeschlagen werden;
16. weist darauf hin, dass Reisende Zugang zu Hochgeschwindigkeits-Datenverbindungen im öffentlichen Verkehrsmittel selbst, an der Haltestelle bzw. im Wartebereich, bei der Abfertigung und beim Einstieg vorfinden müssen, um das multimodale Verkehrsinformationssystem aktiv und umfassend nutzen zu können. Eine der Grundvoraussetzungen, damit das System intelligent operieren kann und die Reisenden die Vorteile der Verarbeitung dynamischer Informationen über die aktuelle Verkehrslage nutzen

können, ist die Sicherstellung einer kontinuierlichen, qualitativ hochwertigen Internetverbindung;

17. betont, dass die europäischen Fahrgastrechte lediglich getrennt für jeden einzelnen Beförderungsvertrag gelten. Da für viele grenzüberschreitende Reisen bzw. im Fall von multimodalen Reisen keine Durchgangsfahrscheine gekauft werden können, können die Fahrgäste sich nicht auf die herkömmlichen Fahrgastrechte berufen; fordert daher Vorschriften zur Festlegung eines Mechanismus für europäische Fahrgastrechte im Multimodalverkehr;
18. merkt an, dass multimodale Verkehrsinformationssysteme so benutzerfreundlich wie möglich sein und hierfür an aktualisiertes kartografisches und geografisches Material gekoppelt werden sollten. Darüber hinaus wäre es zweckdienlich – und für die Nutzer auch ein Anreiz –, wenn diese Systeme mit Anwendungen verbunden werden könnten, die weitere lokale und regionale touristische Informationen bieten, beispielsweise Unterbringungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, kulturelle Veranstaltungen usw.;
19. betont, dass die Verknüpfung zwischen komplexen multimodalen Verkehrsinformationssystemen und dem GNSS-System, insbesondere Galileo, mit kartografischem und geografischem Material, dem Copernicus-Programm und weiteren Informations- und Datenquellen die Entwicklung einer breiten Palette neuer Anwendungen ermöglicht. Über diese Anwendungen wird es wiederum möglich, Verkehrsrouten effizient zu planen, rasch auf neue Verkehrsanforderungen zu reagieren, wirksame Lösungen für außergewöhnliche Situationen und Krisensituationen zu finden, die Verkehrseffizienz beträchtlich zu verbessern (was wiederum Energieeinsparungen sowie einen erheblichen Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen und zur Verbesserung des Umweltzustands ganz allgemein bedeutet), die Mobilität der Bürger zu erhöhen und ihnen so neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu eröffnen usw. Vor allem aber wird durch die Verarbeitung dieser Daten, die Entwicklung und Verwaltung dieser Anwendungen sowie die Nutzung ihrer Ergebnisse ein vollkommen neuer Wirtschaftszweig entstehen, in dem zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen werden. Diese so geschaffenen neuen Arbeitsplätze bieten den Vorteil, dass sie zumeist nicht an einem fixen Arbeitsplatz ausgeübt werden müssen, d.h. dass sie auch in abgelegenen und weniger entwickelten Regionen Beschäftigungsmöglichkeiten eröffnen;
20. hält fest, dass immer mehr Mobilanwendungen für Planungs- und Informationsdienste für multimodales Reisen zur Verfügung stehen und oftmals durch kreative Privatunternehmen entwickelt werden; fordert die einschlägigen Betreiber und Behörden auf, ihre Daten in Form einer Open-Source-Lösung bereitzustellen;
21. weist abschließend darauf hin, dass aufgrund der fundamentalen Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Entwicklung dieses Gesamtsystems folgende Punkte geklärt werden müssen, um die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und ihre

Einrichtungen in die Lage zu versetzen, erheblich aktiver mitzuwirken und zum Motor für Fortschritte für den gesamten Prozess zu werden:

- a) öffentliche Förderung, möglicherweise auch Gruppenfreistellungen in diesem Bereich;
- b) das Recht, Informationen für den privaten Sektor bereitzustellen; das Recht, Informationen bei anderen öffentlichen und privaten Einrichtungen einzuholen, und das Recht, diese Informationen zu erheben, zu verarbeiten und zu nutzen;
- c) die Finanzierungsmodalitäten für den gesamten Prozess und die einzelnen Tätigkeiten, damit die Anstrengungen zur Entwicklung und vor allem zur eigentlichen Verwaltung dieser Systeme die bereits angespannte Haushaltslage der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nicht weiter belasten, sondern im Gegenteil Einsparungen bewirken und Einnahmen generieren. Diese Anstrengungen werden nämlich beträchtliche Auswirkungen sowohl auf die Haushalte der Mitgliedstaaten, aber vor allem auch auf die Privatwirtschaft haben, und zwar nicht nur im Verkehrssektor.

Brüssel, den 3. Dezember 2014

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Michel LEBRUN

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen
Jiří BURIÁNEK

II. VERFAHREN

Titel	Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Ein Fahrplan zur Bereitstellung EU-weiter Informations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste für multimodales Reisen (<i>Anm.d.Übers.: Titel frei übersetzt, da das Dokument nur in englischer Sprache vorliegt</i>)
Referenzdokument	SWD(2014) 194 final
Rechtsgrundlage	Artikel 307 Absatz 1 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe a)
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	Schreiben der Kommission vom 16. Juli 2014
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik (COTER)
Berichterstatter	Petr Osvald (CZ/SPE), Mitglied des Stadtrats von Pilsen
Analysevermerk	10. September 2014
Prüfung in der Fachkommission	
Annahme in der Fachkommission	22. Oktober 2014
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	einstimmig angenommen
Verabschiedung im Plenum	3. Dezember 2014
Frühere Stellungnahmen des AdR	<ul style="list-style-type: none">– Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zu dem Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum" (CdR 101/2011 fin¹, COTER-V-014)– Stellungnahme des Ausschusses der Regionen "Paket zur Mobilität in der Stadt" (COR-2014-00090-00-00-AC², COTER-V-048)
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–

¹ [ABl. C 259 vom 2.9.2011, S. 6.](#)

² [ABl. C 271 vom 19.8.2014, S. 18.](#)