EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.5.2026
COM(2026) 228 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Durchführung und die Ergebnisse der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung 2

2. Durchführung und Ergebnisse der Verordnung (EU) 2021/782 4

2.1. Ausnahmen (Artikel 2) 4

2.2. Gleichbehandlung (Artikel 5) 7

2.3. Beförderung von Fahrrädern (Artikel 6) 8

2.4. Reiseinformationen in Echtzeit (Artikel 10) 11

2.5. Durchgangsfahrkarten (Artikel 12) 13

2.5.1. Verpflichtung Durchgangsfahrkarten anzubieten, wenn Schienenverkehrsdienste von einem einzigen Eisenbahnunternehmen betrieben werden 13

2.5.2. Zusammenarbeit bei anderen Schienenpersonenverkehrsdiensten ... 14

2.5.3. Information der Fahrgäste über Durchgangsfahrkarten 16

2.5.4. Haftung bei Durchgangsfahrkarten 17

2.6. Recht auf selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung (Artikel 18 Absatz 3) 19

2.7. Entschädigung – höhere Gewalt (Artikel 19 Absatz 10) 21

2.8. Einheitliches Formular für Erstattungs- und Entschädigungsanträge (Artikel 18 Absatz 7 und Artikel 19 Absatz 6) 23

2.9. Größere Störungen und Notfallplanung (Artikel 20 Absatz 6) 24

2.10. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität (Kapitel V) 25

2.11. Bearbeitung von Beschwerden und Durchsetzung (Artikel 28 und Kapitel VII) 30

2.11.1. Beschwerdebearbeitung durch Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Fahrkartenverkäufer/Reiseunternehmen (Artikel 28) 30

2.11.2. Einrichtung nationaler Durchsetzungsstellen (Artikel 31) 31

2.11.3. Durchsetzung durch die nationalen Durchsetzungsstellen (Artikel 32) 31

2.11.3.1. Berichterstattung 32

2.11.3.2. Fristgerechte Einreichung und Veröffentlichung 32

2.11.3.3. Inhalt des Berichts 32

2.11.4. Beschwerdebearbeitung durch die nationalen Durchsetzungsstellen und andere Stellen (Artikel 33) 33

2.11.5. Informationsaustausch und grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen (Artikel 34) 34

3. Schlussfolgerungen 35

ANNEX A ÜBERBLICK ÜBER DIE INANSPRUCHNAHME DER AUSNAHMEN GEMÄß DER VERORDNUNG (EU) 2021/782 () 38

ANNEX B VERGLEICH MIT AUSNAHMEREGELUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN GEMÄß DER VERORDNUNG (EG) NR. 1371/2007 ()..... 39

1. EINLEITUNG

Die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ([1]) (im Folgenden „Verordnung“) trat am 7. Juni 2021 in Kraft und gilt seit dem 7. Juni 2023. Mit ihr wurde die 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr aufgehoben und ersetzt ([2]). Mit der Verordnung wurden folgende Bestimmungen geändert und eingeführt: Ausnahmen (Artikel 2), Gleichbehandlung (Artikel 5), Beförderung von Fahrrädern (Artikel 6), Reiseinformationen in Echtzeit (Artikel 10), Durchgangsfahrkarten (Artikel 12), Recht auf selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung (Artikel 18 Absatz 3), höhere Gewalt (Artikel 19 Absatz 10), einheitliches Formular für Erstattungs- und Entschädigungsanträge (Artikel 18 Absatz 7 und Artikel 19 Absatz 6), größere Störungen und Notfallpläne (Artikel 20 Absatz 6), Rechte von Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität (Kapitel V) sowie Bearbeitung von Beschwerden und Durchsetzung (Artikel 28 und Kapitel VII).

Gemäß Artikel 39 der Verordnung muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 7. Juni 2026 über die Durchführung der Verordnung und deren Ergebnisse Bericht erstatten. Mit dem vorliegenden Bericht wird dieser Verpflichtung nachgekommen. Der Schwerpunkt dieses Berichts liegt auf den neuen Elementen, die mit der Überarbeitung von 2021 eingeführt wurden.

Dieser Bericht stützt sich auf die gemäß der Verordnung bereitgestellten Informationen, einschließlich der Berichte der Eisenbahnunternehmen über ihre Leistung in Bezug auf die Dienstqualität und der Berichte der nationalen Durchsetzungsstellen der Mitgliedstaaten über ihre Tätigkeiten ([3]). Der Bericht stützt sich auch auf die Mitteilungen, die die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 2 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 31 Absatz 3 und Artikel 35 Absatz 1 der Verordnung übermittelt haben.

Darüber hinaus enthält dieser Bericht die Ergebnisse einer von der Kommission geleiteten Begleitstudie ([4]), in deren Rahmen in allen Mitgliedstaaten Daten über die Durchführung der Verordnung gesammelt wurden. Da der Schwerpunkt der Studie auf den Praktiken des Haupteisenbahnunternehmens im jeweiligen Mitgliedstaat lag, sind die Bezugnahmen in diesem Bericht auf Feststellungen zur Anwendung der Vorschriften in einem bestimmten Mitgliedstaat, sofern nicht anders angegeben, als Bezugnahmen auf die Praktiken des Haupteisenbahnunternehmens in diesem Mitgliedstaat zu verstehen.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1).

([2]) Siehe Artikel 41 der Verordnung. Ausschließlich Artikel 6 Absatz 4 über Vergabeverfahren für neue Fahrzeuge oder umfangreich aufgerüstete Fahrzeuge für die Beförderung von Fahrrädern gilt erst ab dem 7. Juni 2025.

([3]) Aus Artikel 32 Absatz 3 der Verordnung folgt, dass die nationalen Durchsetzungsstellen alle zwei Jahre bis zum 30. Juni des folgenden Kalenderjahres Berichte mit Statistiken über ihre Tätigkeit, auch mit Angaben über verhängte Sanktionen, veröffentlichen müssen. Diese Berichte werden über die Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zugänglich gemacht.

([4]) Begleitstudie zum Bericht über die Durchführung und die Ergebnisse der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr von Ramboll Management Consulting A/S, Milieu Consulting SRL und Transport & Mobility Leuven.

Die Ergebnisse dieses Berichts, insbesondere in Bezug auf Durchgangsfahrkarten, sind auch im Zusammenhang mit einem neuen Vorschlag der Kommission (COM(2026) 233) relevant, mit dem die Fahrgastrechte im Falle verpasster Anschlüsse im Eisenbahnverkehr ausgeweitet werden, wenn diese mit einer einzigen Fahrkarte durchgeführt werden, die als Teil einer einzigen Transaktion auf einer Plattform gekauft wurde.

2. DURCHFÜHRUNG UND ERGEBNISSE DER VERORDNUNG (EU) 2021/782

2.1. Ausnahmen (Artikel 2)

In Artikel 2 der Verordnung wird im Anwendungsbereich festgelegt, welche Eisenbahnfahrten und Schienenverkehrsdienste unter die Verordnung fallen. Ferner wird angegeben, welche Schienenpersonenverkehrsdienste die Mitgliedstaaten von bestimmten Vorschriften der Verordnung ausnehmen können. Die Gründe für die Ausnahmen müssen in den Mitteilungen an die Kommission dargelegt werden. Mit der Überarbeitung der Ausnahmeregelung im Jahr 2021 sollte die übermäßige Inanspruchnahme von Ausnahmen im Rahmen der vorherigen Vorschriften begrenzt, der Anwendungsbereich der Verordnung schrittweise auf mehr Dienste ausgeweitet und für mehr Kohärenz und Verlässlichkeit im Bereich der Fahrgastrechte gesorgt werden. Die Mitgliedstaaten müssen derartige Ausnahmen der Europäischen Kommission mitteilen und die Gründe für die gewährten Ausnahmen darlegen ([5]).

Anhang A enthält einen Überblick über die Ausnahmen nach Mitgliedstaaten im Rahmen der geltenden Verordnung. **Anhang B** enthält einen Vergleich der Ausnahmen nach Verkehrsdiensten und Mitgliedstaaten zwischen der Verordnung (EU) 2021/782 und der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.

Zwei der 27 Mitgliedstaaten – Zypern und Malta – verfügen über kein Eisenbahnnetz. Sechs Mitgliedstaaten ([6]), die über ein Eisenbahnnetz verfügen, haben nicht von Ausnahmen Gebrauch gemacht. Die übrigen 19 Mitgliedstaaten nutzen die Ausnahmen – die Mehrheit in begrenztem Umfang und eine kleinere Gruppe in größerem Umfang ([7]).

Gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/782 ist die Möglichkeit, Ausnahmen im Zusammenhang mit **inländischen Schienenpersonenverkehrsdiensten des Fernverkehrs** anzuwenden, auf Mitgliedstaaten beschränkt, die sich bereits bis 2024 auf eine vergleichbare Ausnahme für diese Dienste im Rahmen der vorherigen Verordnung gestützt hatten. Darüber hinaus wurde mit der neuen Verordnung die Anzahl der Bestimmungen verringert, die Gegenstand einer Ausnahme für diese Dienste ([8]) sein können, und die Verlängerung kann nur einmal bis 2029 verlängert werden. Dies hätte es grundsätzlich bis zu zehn Mitgliedstaaten ermöglicht, Ausnahmen für diese Dienste bis 2029 beizubehalten ([9]). Allerdings haben nur fünf Mitgliedstaaten mitgeteilt, dass sie die Ausnahmen bis 2029 weiter anwenden werden ([10]).

Dies deutet darauf hin, dass die Inanspruchnahme nationaler Ausnahmen für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs im Rahmen der Verordnung (EU) 2021/782 in der Praxis erheblich zurückgegangen ist, was wiederum eine breitere und durchgängigere Anwendung der Fahrgastrechte in allen Mitgliedstaaten unterstützen

([5]) Artikel 2 *(Anwendungsbereich)* Absatz 7 der Verordnung.
(6) BE, EE, EL, ES, IE, SI.
([7]) Siehe Anhang A.
([8]) Insbesondere Artikel 15 *(Vorschuss)*, Artikel 17 *(Haftung für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle)* und Artikel 19 *(Entschädigung)*, Artikel 20 *(Hilfeleistung)*, insbesondere Absatz 2 Buchstaben a und b, und Artikel 30 *(Information der Fahrgäste über ihre Rechte)* Absatz 2 der Verordnung.
([9]) BG, EE, HU, IE, LV, LT, PL, PT, RO, SK.
([10]) BG, HU, PT, RO, SK.

könnte. Gleichzeitig unterscheidet sich der tatsächliche Anwendungsbereich der Ausnahmen zwischen diesen fünf Mitgliedstaaten ([11]).

Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten nach der Verordnung – wie nach der vorherigen Verordnung – Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt-/Vorort- und Regionalverkehrs von der Verordnung ausnehmen ([12]). Davon ausgenommen ist jedoch eine größere Anzahl verbindlicher zentraler Bestimmungen, für die keine Ausnahme vorgesehen ist und die daher stets gelten müssen ([13]). Für Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs gibt es vergleichsweise mehr verbindliche Bestimmungen als für Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs/Vorortverkehrs ([14]).

Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs unterliegen in 12 von 25 Mitgliedstaaten Ausnahmen ([15]). Dieselben Mitgliedstaaten haben auch Ausnahmen für **Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt-/Vorortverkehrs** in Anspruch genommen ([16]).

In diesem Zusammenhang machten damals 18 Mitgliedstaaten ([17]) von der in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt-/Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Verordnung auszunehmen. Dies bestätigt den zuvor beobachteten Trend bei inländischen Schienenpersonenverkehrsdiensten des Fernverkehrs, dass weniger Mitgliedstaaten von den Möglichkeiten Gebrauch machen, Dienste im Rahmen der neuen Verordnung auszunehmen.

Vier Mitgliedstaaten haben die Verkehrsdienste des Stadt-/Vorortverkehrs von den meisten Bestimmungen der Verordnung ausgenommen und somit die Anwendung der wichtigsten verbindlichen Bestimmungen der Verordnung sichergestellt ([18]). In drei anderen Mitgliedstaaten wird ein ähnlicher Ansatz für Ausnahmen verfolgt (Anwendung der wichtigsten verbindlichen Bestimmungen), mit dem erheblichen Unterschied, dass

([11]) Ein umfassender Überblick über die nationalen Ausnahmen gemäß der Verordnung (EU) 2021/782 ist auf der Website der Kommission abrufbar: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

([12]) Artikel 2 *(Anwendungsbereich)* Absatz 6 Buchstabe a der Verordnung.

([13]) Siehe Artikel 2 *(Anwendungsbereich)*Absatz 8 der Verordnung. Dies betrifft insbesondere Artikel 5 *(Nichtdiskriminierende Vertragsbedingungen und Tarife)*, Artikel 11 *(Verfügbarkeit von Fahrkarten und Buchungen)*, Artikel 13 *(Haftung für Fahrgäste und Gepäck)*, Artikel 14 *(Versicherung und Haftungsdeckung)*, Artikel 21 *(Anspruch auf Beförderung)*, Artikel 22 *(Information von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität)*, Artikel 27 *(Persönliche Sicherheit der Fahrgäste)* und Artikel 28 *(Beschwerden)* der Verordnung.

([14]) Artikel 5 *(Nichtdiskriminierende Vertragsbedingungen und Tarife)*, Artikel 6 *(Fahrräder)*, Artikel 11 *(Verfügbarkeit von Fahrkarten und Buchungen)*, Artikel 12 *(Durchgangsfahrkarten)*, Artikel 13 *(Haftung für Fahrgäste und Gepäck)*, Artikel 14 *(Versicherung und Haftungsdeckung)*, Artikel 18 *(Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung)* Absatz 3, Artikel 21 *(Anspruch auf Beförderung)*, Artikel 22 *(Information von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität)*, Artikel 23 *(Hilfeleistung an Bahnhöfen und im Zug)*, Artikel 24 *(Voraussetzungen für das Erbringen von Hilfeleistungen)*, Artikel 25 *(Entschädigung für Mobilitätshilfen, Hilfsmittel und Assistenzhunde)*, Artikel 26 *(Schulung des Personals)*, Artikel 27 *(Persönliche Sicherheit der Fahrgäste)* und Artikel 28 *(Beschwerden)*. Die Ausnahme der Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs von der Anwendung des Artikels 12 Absatz 1 und des Artikels 18 Absatz 3 kann jedoch bis zum 7. Juni 2028 gelten (siehe Artikel 2 Absatz 8 der Verordnung).

([15]) AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

([16]) AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

([17]) AT, BG, DE, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SE, SK.

([18]) HU, PT, RO, SK.

auch einige andere nicht verbindliche Bestimmungen weiterhin gelten ([19]). Eine weitere Gruppe von fünf Mitgliedstaaten hat sich für gezieltere, bestimmungsspezifische Ausnahmen entschieden ([20]). Diese Trends werden für dieselben Mitgliedstaaten weitgehend bestätigt, wenn es um die Ausnahmen für Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs geht ([21]).

Sieben Mitgliedstaaten haben **grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste in Drittländer** von der Anwendung der geltenden Verordnung ausgenommen ([22]), gegenüber acht Mitgliedstaaten im Rahmen der vorherigen Verordnung. Darüber hinaus haben 15 Mitgliedstaaten von der Ausnahme **für ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betriebene Schienenverkehrsdienste** Gebrauch gemacht ([23]). In all diesen Ländern sind historische oder touristische Dienste von der Anwendung der Verordnung insgesamt ausgenommen, mit Ausnahme von Artikel 13 *(Haftung für Fahrgäste und Gepäck)* und Artikel 14 *(Versicherung und Haftungsdeckung)*.

Sechs Mitgliedstaaten haben eine Ausnahme von der Anwendbarkeit des Artikels 10 der Verordnung gewährt, da es für Infrastrukturbetreiber technisch nicht durchführbar ist, Echtzeitdaten an Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Reiseveranstalter oder Bahnhofsbetreiber weiterzugeben ([24]). In allen Fällen gilt die Ausnahme bis zum 7. Juni 2030 (Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung).

Acht Mitgliedstaaten haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, **eine längere Voranmeldefrist von 36 Stunden anstelle von 24 Stunden für Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** anzuwenden ([25]). In allen Fällen gilt die Ausnahme im Einklang mit der gemäß Artikel 24 Buchstabe a Unterabsatz 3 der Verordnung für diese Ausnahme zulässigen Frist bis zum 30. Juni 2026. In den meisten Mitgliedstaaten wird die maximale Voranmeldefrist von 24 Stunden bereits seit dem Geltungsbeginn am 7. Juni 2023 angewandt. In Dänemark ist der Anwendungsbereich der Ausnahme enger gefasst, da dieser nur für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste nach Deutschland und nicht für alle Schienenpersonenverkehrsdienste gilt.

Daraus folgt, dass die Inanspruchnahme von Ausnahmen im Rahmen der Verordnung relativ weitverbreitet ist, sich jedoch in ihrem Anwendungsbereich erheblich unterscheidet. Zahlreiche Mitgliedstaaten nutzen mehrere Ausnahmeoptionen, insbesondere für Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste, sowie die Option für Schienenverkehrsdienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden. Andere Ausnahmemöglichkeiten, z. B. in Bezug auf inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs und grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste in Drittländer, werden hingegen von einer kleineren Gruppe von Mitgliedstaaten in Anspruch genommen.

([19]) FR, LU, PL.
([20]) AT, BG, DE, FI, SE.
([21]) AT ist der einzige Mitgliedstaat, der zwischen Schienenpersonenverkehrsdiensten des Stadt- und Vorortverkehrs unterscheidet. In Österreich ist die Ausnahmeregelung für Schienenpersonenverkehrsdienste des Vorortverkehrs im Allgemeinen an die Ausnahmeregelung für Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs angeglichen.
([22]) BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO. Der Anwendungsbereich der Ausnahmen und die Anwendbarkeit auf alle oder bestimmte Drittländer kann unterschiedlich sein.
([23]) BG, CZ, FI, FR, DE, HU, IT, LV, LT, NL, PL, PT, RO, SK, SE.
([24]) AT, HR, HU, LV, PL, RO.
([25]) BG, CZ, HR, DK, DE, HU, LV, RO.

Wenn Mitgliedstaaten beschließen, bestimmte Schienenverkehrsdienste von der Anwendung gewisser Bestimmungen dieser Verordnung auszunehmen, müssen sie die Kommission davon in Kenntnis setzen. Bei der Bereitstellung dieser Informationen müssen die Mitgliedstaaten die Gründe für die Gewährung solcher Ausnahmen darlegen. In Erwägungsgrund 10 der Verordnung wird klargestellt, dass die Mitgliedstaaten bei der Unterrichtung der Kommission über gewährte Ausnahmen auch die Maßnahmen erläutern sollten, die ergriffen wurden oder geplant sind, um den Verpflichtungen aus der Verordnung bei Ablauf der betreffenden Ausnahmen nachzukommen. 26 Mitgliedstaaten ([26]) haben der Kommission nationale Umsetzungsmaßnahmen mitgeteilt, einschließlich Ausnahmen, die sie gemäß der Verordnung gewährt haben.

Im Vergleich zum Ansatz der vorherigen Verordnung deutet dies auf eine Verlagerung hin zu einer strukturierteren und differenzierteren Inanspruchnahme von Ausnahmen hin. Unter dem davor geltenden Rechtsrahmen wurden Ausnahmen in allen Mitgliedstaaten und in Bezug auf alle Dienstarten weithin in Anspruch genommen und waren häufig weit gefasst, wobei einige auch über lange Zeiträume verlängerbar waren. Im derzeitigen Rechtsrahmen gibt es weiterhin Ausnahmen, insbesondere für Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste, aber es gibt einen deutlicheren Unterschied zwischen einer begrenzten Gruppe von Mitgliedstaaten, die umfassend von Ausnahmen Gebrauch machen ([27]), und einer wachsenden Anzahl von Mitgliedstaaten, die von Ausnahmen nur wenig ([28]) oder (fast) ([29]) keinen Gebrauch ([30]) machen. Darüber hinaus werden Ausnahmen häufiger als gezielte, bestimmungsspezifische Ausnahmeregelungen oder zeitlich begrenzte Aufschübe und nicht als breit gefasste, unbefristete Ausschlüsse formuliert, was darauf hindeutet, dass die Rolle der Ausnahmen schrittweise eingeschränkt und die Reichweite der Verordnung in der Praxis entsprechend ausgeweitet wird.

2.2. Gleichbehandlung (Artikel 5)

Gemäß Artikel 5 der Verordnung müssen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter Vertragsbedingungen und Tarife ohne direkte oder indirekte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrgasts (eines Mitgliedstaats) oder des Niederlassungsorts des Anbieters innerhalb der EU anbieten. Diese Bestimmung gilt unbeschadet etwaiger Sozialtarife und auch für Buchungen nach Artikel 11 der Verordnung. Ähnliche Nichtdiskriminierungsbestimmungen gab es bereits vor Inkrafttreten der Verordnung für andere Verkehrsmittel, während im Zusammenhang mit Bahnreisen auf die allgemeine Nichtdiskriminierungsbestimmung des Vertrags (Artikel 18 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union) zurückgegriffen werden musste. Die Einführung von Artikel 5 erhöht daher die Rechtssicherheit. Darüber hinaus ist dieser Artikel eine der wichtigsten verbindlichen Bestimmungen der Verordnung, von der weder Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt-/Vorortverkehrs und

([26]) Darüber hinaus hat ein Mitgliedstaat ohne Eisenbahnnetz (MT) der Kommission (gegenüber 25 Mitgliedstaaten mit einem Eisenbahnnetz) Umsetzungsmaßnahmen mitgeteilt, während der andere Mitgliedstaat (CY) dies noch nicht getan hat. Insbesondere muss eine nationale Durchsetzungsstelle benannt werden, um die Überwachung und Durchsetzung der Verpflichtungen aus der Verordnung in Bezug auf Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sicherzustellen, die möglicherweise im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ohne Eisenbahnnetz niedergelassen sind.

([27]) BG, HU, RO.

([28]) AT, CZ, DE, FI, FR, HR, LU, LV, PL, PT, SE, SK.

([29]) Insbesondere haben mehrere Mitgliedstaaten nur Verkehrsdienste von der Verordnung ausgenommen, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden.

([30]) BE, DK, EE, EL, ES, IE, IT, LT, NL, SI.

Regionalverkehrs noch inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs ausgenommen werden können.

Auf der Grundlage der verfügbaren Erkenntnisse, die im Rahmen der Begleitstudie zusammengetragen wurden, scheint es in keinem Mitgliedstaat eine direkte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit zu geben. Die konsultierten Eisenbahnunternehmen bestätigten, dass zwar unterschiedliche Tarife gelten können (z. B. ein Sozialtarif, Gruppenrabatt, eine Preiserhöhung kurz vor dem Reisedatum, unterschiedliche Preise je nach Fahrkartenverkäufer), jedoch keine Diskriminierung oder unterschiedliche Preise aufgrund der Staatsangehörigkeit angewendet werden.

Gleichzeitig gibt es in der Begleitstudie auch Hinweise darauf, dass Nichtstaatsangehörige eines Mitgliedstaats aufgrund der Anforderungen für einen erforderlichen Zugang zu Sozialtarifen in der Praxis unterschiedlich behandelt werden können, z. B. indem nationale Bescheinigungen verlangt werden. Dies könnte den Zugang zu solchen Ermäßigungen für Fahrgäste, die nicht die Staatsangehörigkeit des betreffenden Mitgliedstaats besitzen, einschränken, da sie, obwohl sie in der Regel Anspruch auf die Ermäßigung hätten (z. B. weil sie eine Person mit einer Behinderung, eine Person mit eingeschränkter Mobilität oder ein Student sind), möglicherweise nicht über die nationale Bescheinigung verfügen, die für den Kauf eines ermäßigten Fahrscheins erforderlich ist. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ([31]) muss jeder Fall, der Sozialtarife für Einwohner betrifft, einzeln geprüft werden und kann nach EU-Recht als zulässig angesehen werden, wenn er durch objektive, von der Staatsangehörigkeit der betreffenden Personen unabhängige Erwägungen des Allgemeininteresses gerechtfertigt ist und die Maßnahme in einem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Ziel steht.

In den Berichten der nationalen Durchsetzungsstellen gemäß Artikel 32 der Verordnung aus drei Mitgliedstaaten ([32]) wird Artikel 5 unter der Beschreibung ihrer Durchsetzungsmaßnahmen erwähnt. Derzeit gibt es jedoch keine Beschwerden, Untersuchungen oder Sanktionen, die ausdrücklich mit Artikel 5 der Verordnung verknüpft sind. Nur in einem Bericht der nationalen Durchsetzungsstellen ([33]) werden 14 Beschwerden als „Diskriminierung von Fahrgästen aufgrund der Staatsangehörigkeit“ von 647 Vorfällen im Zusammenhang mit der Verordnung im Jahr 2024 aufgeführt, aber es gibt keine Einzelheiten zu Ergebnissen, Untersuchungen oder Sanktionen im Rahmen der Verordnung. In einem anderen Bericht der nationalen Durchsetzungsstellen ([34]) wird Artikel 5 der Verordnung unter Sanktionen aufgeführt, Sanktionen werden jedoch nicht erwähnt. Dies steht im Einklang mit den Interviews, die im Rahmen der Begleitstudie geführt wurden und aus denen hervorgeht, dass Fragen der Diskriminierung, die unmittelbar auf der Staatsangehörigkeit beruhen, selten sind oder gänzlich fehlen.

2.3. Beförderung von Fahrrädern (Artikel 6)

Mit der Verordnung wird das bereits bestehende Recht auf die Beförderung eines Fahrrads gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 gestärkt, indem festgelegt wird, dass Fahrgäste berechtigt sind, Fahrräder im Zug mitzunehmen (gegebenenfalls gegen Zahlung eines zumutbaren Entgelts). Dazu gehören das Recht, eine Buchung für die Fahrradbeförderung in Zügen vorzunehmen, für die eine Buchung erforderlich ist, und die Schaffung von Rechtsbehelfen bei ungerechtfertigter Ablehnung einer gebuchten

([31]) Siehe z. B. das Urteil vom 1. Oktober 2009, Gottwald, C-103/08, EU:C:2009:597, Rn. 27 und 30.
([32]) BE, CZ, PT.
([33]) PT.
([34]) BE.

Beförderung eines Fahrrads (Weiterreise mit geänderter Streckenführung gemäß Artikel 18, Anspruch auf Entschädigung gemäß Artikel 19, Hilfeleistung gemäß Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung). Mit der Verordnung werden ferner vorgeschriebene Stauräume eingeführt (die Nutzung vorgesehener Stellplätze, sofern verfügbar, ansonsten von Fahrgästen beaufsichtigte Fahrradstellplätze, sodass anderen Fahrgästen keine Verletzungen oder Schäden entstehen oder der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt wird). Die Eisenbahnunternehmen sind außerdem verpflichtet, Kapazitätsgrenzen und -bedingungen auf ihren offiziellen Websites und an Bahnhöfen zu veröffentlichen und dabei die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität von Telematikanwendungen für den Personenverkehr anzuwenden. Mit der Verordnung wird auch die Anforderung eingeführt, dass ab dem 7. Juni 2025 bei Vergabeverfahren für neue Fahrzeuge oder umfangreicheren Aufrüstungen vorhandener Fahrzeuge, die eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erfordern (ausgenommen Speise-, Schlaf- oder Liegewagen), eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen (statt nur für Falträder) für die Zusammensetzung des Zuges vorgesehen werden muss. Darüber hinaus können Eisenbahnunternehmen oder zuständige Behörden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 6 Absatz 5 und 6 Pläne für die Beförderung von Fahrrädern nach Anhörung der Öffentlichkeit aufstellen. In Ermangelung solcher Pläne oder wenn in den Plänen die Anzahl der Fahrradstellplätze nicht festgelegt ist, muss jede Zugbildung über mindestens vier Fahrradstellplätze verfügen. Diese Anforderung kann vorbehaltlich objektiv gerechtfertigter Ausnahmen gelten (z. B. saisonbedingter Transport von Skiausrüstung auf gering nachgefragten Fahrradstrecken), während die Mitgliedstaaten für bestimmte Arten von Verkehrsdiensten höhere Mindestbedingungen auferlegen können.

Die Bestimmungen des Artikels 6 können Gegenstand einer **Ausnahme** für Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs und Vorortverkehrs (Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe a), internationale Schienenpersonenverkehrsdienste, bei denen ein erheblicher Teil außerhalb der EU betrieben wird (Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe b), und ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betriebene Dienste (Artikel 2 Absatz 2) sein. Die Bestimmungen von Artikel 6 können jedoch nicht Gegenstand einer Ausnahme sein und gelten stets uneingeschränkt für Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs (Artikel 2 Absatz 8 Unterabsatz 2) und für Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs, d. h. Schienenpersonenverkehrsdienste, bei denen es sich nicht um Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs oder Regionalverkehrs handelt (Artikel 3 Nummer 15). Dadurch wird sichergestellt, dass die Anforderungen an die Beförderung von Fahrrädern für diese wichtigen Verkehrsnetzdienste weiterhin verbindlich bleiben. Insgesamt wurde die Möglichkeit, diese Bestimmung auszunehmen, in den Mitgliedstaaten nicht in großem Umfang genutzt: für Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt- und Vorortverkehrs meldeten sieben Mitgliedstaaten ([35]) Ausnahmen, während sieben Mitgliedstaaten ([36]) Ausnahmen für internationale Schienenpersonenverkehrsdienste meldeten, bei denen ein erheblicher Teil, der mindestens einen fahrplanmäßigen Bahnhofshalt umfasst, außerhalb der EU betrieben wird.

Was die Ergebnisse betrifft, so geht aus der Begleitstudie hervor, dass fünf Mitgliedstaaten von den Eisenbahnunternehmen fordern, **Pläne für die Beförderung von Fahrrädern**

([35]) AT, BG, FR, HU, PT, RO und SK. Für FR gilt die angemeldete Ausnahme nicht für Artikel 6 Absatz 3 und 4 der Verordnung.

([36]) BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO.

aufzustellen ([37]). In zwei Mitgliedstaaten haben Eisenbahnunternehmen solche Pläne ohne nationale Anforderungen entwickelt ([38]). Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist in den Plänen für die Beförderung von Fahrrädern der in vier Mitgliedstaaten tätigen Eisenbahnunternehmen festgelegt ([39]). Aus der Begleitstudie geht hervor, dass diese Pläne in Absprache mit der Öffentlichkeit und einschlägigen Vertretungsorganisationen erstellt wurden.

Aus den verfügbaren Informationen geht auch hervor, dass ein Mitgliedstaat (Frankreich) **nationale Rechtsvorschriften erlassen hat, in denen eine höhere Mindestanzahl von Fahrradstellplätzen festgelegt ist**: acht Stellplätze für neue und modernisierte Züge, die für Dienste im Rahmen des freien Marktzugangs, Dienste von nationalem Interesse und bestimmte Regionalverkehrsdienste bestimmt sind ([40]).

In der Begleitstudie wurde auch festgestellt, dass die **Mindestanzahl von vier Fahrradstellplätzen** von etablierten Eisenbahnunternehmen, die in 17 Mitgliedstaaten tätig sind, eingehalten wird ([41]). Unter bestimmten Umständen stehen jedoch auch weniger als vier Fahrradstellplätze in Verkehrsdiensten zur Verfügung, die von Eisenbahnunternehmen in 14 Mitgliedstaaten betrieben werden ([42]). Dies kann beispielsweise auf begrenzte Kapazitäten in bestimmten Zügen, Strecken oder Verkehrsdiensten oder auf Beschränkungen während bestimmter Jahreszeiten oder auf Überbelegung zurückzuführen sein. Die Mindestanzahl der von jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellten Fahrradstellplätze kann auch je nach Zug oder Verkehrsdienst variieren. Gleichzeitig sind in einigen Situationen mehr als vier Fahrradstellplätze in Verkehrsdiensten verfügbar, die von etablierten Eisenbahnunternehmen in 11 Mitgliedstaaten erbracht werden ([43]). Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn neuere Fahrzeuge eingesetzt werden.

Da Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung im Juni 2025 anwendbar wurde, scheinen die Eisenbahnunternehmen, die in der Begleitstudie bewertet wurden, in fast allen Mitgliedstaaten mit Schienenverkehrsdiensten bei der **Beschaffung** neuer Fahrzeuge nun Mindestanforderungen an Fahrradstellplätze zu berücksichtigen.

Aus der Begleitstudie geht auch hervor, dass Eisenbahnunternehmen in fast allen Mitgliedstaaten eine **Gebühr** für die Beförderung eines Fahrrads im Zug erheben. Diese festen oder variablen Gebühren liegen in der Regel zwischen 1,50 EUR und 7,95 EUR. Die meisten Eisenbahnunternehmen verlangen auch **vorherige Reservierungen**, insbesondere für Verkehrsdienste, bei denen Sitzplatzreservierungen obligatorisch sind.

Die meisten Eisenbahnunternehmen, die Gegenstand der Begleitstudie sind, scheinen eine Form von **Betriebsbeschränkungen** aufzuerlegen (z. B. Spitzenzeiten, saisonale

([37]) DE (Stand: Dezember 2025), ES, FR, HU, LU; gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung können die Mitgliedstaaten von den zuständigen Behörden oder den in ihrem Hoheitsgebiet tätigen Eisenbahnunternehmen verlangen, dass diese solche Pläne aufstellen.

([38]) NL und DE (in DE gab es Pläne für die Beförderung von Fahrrädern, bevor die nationale gesetzliche Anforderung, dass ein Plan vorhanden sein muss, anwendbar wurde).

([39]) DE, FR, HU, NL.

([40]) *Code des transports, Article D1272-5*, eingefügt in *Décret n 2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs*.

([41]) BE, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PT, RO, SI, SK.

([42]) BE, BG, DE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, NL, PL, SE, SI.

([43]) BE, DE, EE, EL, FI, FR, HU, LU, LV, PL, PT.

Vorschriften, Busersatzdienste), auch in Bezug auf das Gewicht und die Abmessungen der beförderten Fahrräder (z. B. Beschränkungen für Lastenfahrräder oder Fatbikes).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Umsetzung im Allgemeinen gut verläuft, was ein positives Momentum geschaffen hat und zu mehr Impulsen bei der Beförderung von Fahrrädern in Zügen geführt hat.

Den Berichten der nationalen Durchsetzungsstellen zufolge gab es in den überprüften Mitgliedstaaten nur wenige fahrradbezogene Beschwerden. Zwei nationale Durchsetzungsstellen ([44]) verzeichneten jeweils zwei Beschwerden, während eine andere nationale Durchsetzungsstelle ([45]) eine Beschwerde registrierte; eine nationale Durchsetzungsstelle ([46]) gab an, dass 0,7 % der bei ihr eingegangenen Beschwerden Fahrräder betrafen. Eine weitere nationale Durchsetzungsstelle ([47]) überwacht, ob Informationen über die Beförderung von Fahrrädern auf den Websites der Beförderer angezeigt werden, und plant für die Zukunft Durchsetzungsmaßnahmen. Was die allgemeine Überwachung von Artikel 6 der Verordnung durch die nationalen Durchsetzungsstellen betrifft, so ist eine kontinuierliche Überwachung erforderlich, und gegebenenfalls müssen Maßnahmen in Bezug auf die Mindestanzahl von Fahrrädern in Zügen und die Information der Fahrgäste über die Bedingungen für die Beförderung von Fahrrädern ergriffen werden.

2.4. Reiseinformationen in Echtzeit (Artikel 10)

Mit Artikel 10 der Verordnung wurde die Möglichkeit des Zugangs zu Echtzeitdaten über Verspätungen, Buchungen und Verfügbarkeit eingeführt, um den Markt für Bahnfahrkarten dynamischer zu gestalten und den Verkauf innovativerer Fahrkarten zu fördern. Diese Möglichkeit sollte es verschiedenen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern ermöglichen, gebündelte Fahrkarten von verschiedenen Beförderern und für eine Vielzahl von Verbindungen zu verkaufen. Darüber hinaus wird mit dem Artikel die frühere Diskriminierung zwischen Fahrgästen beseitigt, bei der nur diejenigen, die die Fahrkarte direkt beim Eisenbahnunternehmen erworben haben, vollständige Informationen über Verspätungen (die in Echtzeit angezeigt werden, wenn das Eisenbahnunternehmen diese Informationen, z. B. in einer App, anbietet) und weitere Verbindungsmöglichkeiten zur Fortsetzung einer Reise erhalten.

Artikel 10 der Verordnung, der auf Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufbaut, enthält zwei Voraussetzungen für den Datenaustausch zwischen verschiedenen Akteuren im Eisenbahnsektor im weiteren Sinne. Erstens werden die Infrastrukturbetreiber verpflichtet, Echtzeitdaten über die Ankunft und die Abfahrt von Zügen an Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Reiseveranstalter und Bahnhofsbetreiber weiterzugeben. Zweitens müssen Eisenbahnunternehmen anderen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern, die ihre Dienste verkaufen, Zugang zu den genannten Mindestreiseinformationen (Anhang II Teil I und II) sowie zu den Vorgängen in Buchungssystemen (Anhang II Teil III) gewähren. Wie bereits erwähnt, können die Mitgliedstaaten eine Ausnahme von der Anwendung dieses Artikels bis zum 7. Juni 2030 gewähren, wenn es für den Infrastrukturbetreiber technisch nicht durchführbar ist, die

([44]) BE, PT.
([45]) LT.
([46]) IT.
([47]) CZ.

Anforderung des Austauschs von Echtzeit-Verkehrsdaten gemäß den in Artikel 10 festgelegten Vorschriften zu erfüllen.

Wenn es den Infrastrukturbetreibern technisch nicht durchführbar ist, Echtzeit-Verkehrsdaten vorzulegen (d. h. diese Daten keiner Stelle zur Verfügung gestellt werden können), kann ein Mitgliedstaatdiese Ausnahme bis 2030 anwenden. Der Mitgliedstaat muss die Situation jedoch alle zwei Jahre überprüfen und der Europäischen Kommission Bericht erstatten. Diese Berichtspflicht wurde eingeführt, um die Schwierigkeiten transparent zu machen und die Suche nach Lösungen für solche technischen Probleme zu beschleunigen.

In Bezug auf die Weitergabe von Echtzeitdaten durch Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung haben sechs Mitgliedstaaten ([48]) der Kommission eine vollständige Gewährung der **Ausnahme von diesem Artikel bis 2030** gemeldet. Einige andere Mitgliedstaaten haben spezifische Ausnahmen von diesem Artikel für Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt- und Vorortverkehrs ([49]), Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs ([50]), für internationale Schienenverkehrsdienste über die EU hinaus ([51]) und für Schienenverkehrsdienste, die zu historischen oder touristischen Zwecke angeboten werden, gemeldet ([52]).

In Bezug auf die den **Infrastrukturbetreibern** durch Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung auferlegte Verpflichtung deutet die Begleitstudie auf eine weite Verbreitung von Echtzeitdaten an Eisenbahnunternehmen, aber auf eine uneinheitliche Bereitstellung von Echtzeitdaten an andere Akteure hin. Der Studie zufolge scheinen die Infrastrukturbetreiber den Eisenbahnunternehmen in 22 Mitgliedstaaten Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung zu stellen ([53]); an Bahnhofsbetreiber in 11 Mitgliedstaaten ([54]); an Fahrkartenverkäufer in 12 Mitgliedstaaten ([55]); und an Reiseveranstalter in 10 Mitgliedstaaten ([56]). Die Studie zeigt auch, dass Infrastrukturbetreiber in 12 Mitgliedstaaten Daten kostenlos bereitstellen ([57]). In einigen Mitgliedstaaten wurden Belege für vertragliche Beziehungen bei der Bereitstellung solcher Daten gemeldet ([58]). In Frankreich zeigt der Infrastrukturbetreiber die Daten in zwei Formen an. Die erste Möglichkeit erfolgt über offene Daten, die für alle Akteure, die darauf zugreifen möchten, kostenlos sind. Darüber hinaus bietet der Infrastrukturbetreiber verschiedene Datentypen an, die direkt in die Systeme der einzelnen Akteure wie Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter integriert werden können. Dieser Datentyp ist für die Fahrkartenverkäufer nicht obligatorisch, obwohl der Infrastrukturbetreiber dessen Nutzung und Verfügbarkeit fördert.

In Bezug auf Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung, der die **Eisenbahnunternehmen** verpflichtet, anderen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und

([48]) AT, HR, HU, LV, PL und RO.
([49]) FR, LU, PT, SK.
([50]) FR, LU, PT, SK.
([51]) BG, CZ, FI.
([52]) BG, CZ, DE, FI, FR, IT, LT, NL, PT, SE, SK.
([53]) BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI, SK.
([54]) BE, BG, DE, ES, FI, FR, HU, IE, RO, SE, SI.
([55]) BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, RO, SE, SI.
([56]) BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HU, IE, SE, SI.
([57]) BE, BG, CZ, DK, ES, FI, IE, LT, PT, SE, SI, SK.
([58]) DE, EE, PT, RO, SK, SI. Für FR konnten diesbezüglich zwar keine Informationen eingeholt werden, die Tatsache, dass der Infrastrukturbetreiber die Weitergabe bestimmter Echtzeitdaten in Rechnung stellt, deutet jedoch darauf hin, dass einige vertragliche Vereinbarungen bestehen könnten.

Reiseveranstaltern, die ihre Dienste verkaufen, Zugang zu den in der Verordnung festgelegten Mindestreiseinformationen zu gewähren, ergibt sich aus Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung, dass sich eine von einem Mitgliedstaat gewährte Ausnahme auf alle Bestimmungen von Artikel 10 erstreckt. Daher sind auch die Mitgliedstaaten, die Dienste von Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung ausgenommen haben, von den Anforderungen des Artikels 10 Absatz 2 der Verordnung ausgenommen.

Die verfügbaren Ergebnisse aus der Begleitstudie deuten darauf hin, dass Eisenbahnunternehmen in acht Mitgliedstaaten die erforderlichen Informationen mit anderen Eisenbahnunternehmen austauschen ([59]); in acht Mitgliedstaaten mit Fahrkartenverkäufern ([60]) und in fünf Mitgliedstaaten mit Reiseveranstaltern ([61]). Aus den Ergebnissen geht ferner hervor, dass Informationen vor Fahrtantritt in elf Mitgliedstaaten ausgetauscht wurden ([62]); reisebezogene Informationen in sieben Mitgliedstaaten ([63]); und Zugang zu den Vorgängen im Zusammenhang mit Buchungssystemen in zehn Mitgliedstaaten ([64]). Was die Entgelte betrifft, so werden zumindest einige Gebühren von Eisenbahnunternehmen in zwei Mitgliedstaaten erhoben ([65]), während der Zugang in zwölf Mitgliedstaaten kostenlos ist ([66]). In vier Mitgliedstaaten wurden förmliche Verträge oder andere Vereinbarungen mit Eisenbahnunternehmen über Mindestreiseinformationen gemeldet ([67]).

Aus den Berichten der nationalen Durchsetzungsstellen geht hervor, dass einige nationale Durchsetzungsstellen ([68]) Beschwerden zu Informationen erhalten haben, ohne anzugeben, ob sich die Beschwerde auf Echtzeit-Verkehrsinformationen bezog. Eine nationale Durchsetzungsstelle ([69]) hat in ihrem Bericht auf ihre Durchsetzungsmaßnahmen zu diesem Thema hingewiesen.

2.5. Durchgangsfahrkarten (Artikel 12)

2.5.1. Verpflichtung Durchgangsfahrkarten anzubieten, wenn Schienenverkehrsdienste von einem einzigen Eisenbahnunternehmen betrieben werden

Mit Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung wurde eine neue Verpflichtung eingeführt, wonach Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs ([70]) oder Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs, die von einem „einzigen Eisenbahnunternehmen“ betrieben werden, von diesen Unternehmen als Durchgangsfahrkarte ([71]) angeboten werden müssen. Ziel dieser Maßnahme ist es, einen

([59]) CZ, DE, LT, LU, NL, SE, SI, SK.
([60]) CZ, DE, LT, NL, PL, SE, SI, SK.
([61]) CZ, DE, NL, SE, SI.
([62]) BE, CZ, DE, DK, LT, LU, NL, PT, SE, SI, SK.
([63]) BE, DE, NL, PL, PT, SI, SK.
([64]) BE, DE, DK, LU, NL, PL, PT, SE, SI, SK.
([65]) FR, NL.
([66]) CZ, DK, FR, HU, LT, LU, NL, PL, RO, SE, SI, SK.
([67]) LU, PT, SI, SK.
([68]) BE, BG, EL, ES, HR, PL, RO.
([69]) EL.
([70]) Der Ausdruck „ein einziges Eisenbahnunternehmen“ umfasst nicht nur die Verkehrsdienste desselben Eisenbahnunternehmens, sondern erstreckt sich auch auf alle Eisenbahnunternehmen, die demselben Eigentümer gehören oder hundertprozentige Tochtergesellschaften eines der beteiligten Eisenbahnunternehmen sind.
([71]) Durchgangsfahrkarten werden in Artikel 3 Nummer 35 der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums definiert als „*eine oder mehrere*

umfassenderen Schutz von Fahrgästen zu gewährleisten, wenn diese während ihrer Reise Anschlüsse verpassen, und die Verfügbarkeit von Durchgangsfahrkarten auf dem Markt zu erhöhen. Insbesondere Fahrgäste mit einer Durchgangsfahrkarte, die einen Anschluss zwischen den von dieser Fahrkarte abgedeckten Schienenverkehrsdiensten verpassen, haben das Recht, zwischen der Erstattung des für die Fahrkarte gezahlten Preises oder der Fortsetzung der Fahrt/Weiterreise mit geänderter Streckenführung zum Zielbahnhof wählen zu können, Anspruch auf Entschädigung (es sei denn, die Fahrkarte wurde erstattet) und das Recht auf Hilfeleistungen (Erfrischungen, Mahlzeiten, Unterbringung) ([72]).

Die Ergebnisse der Begleitstudie zeigen, dass in allen Mitgliedstaaten, in denen Schienenverkehrsdienste verfügbar sind, Eisenbahnunternehmen, die als „ein einziges Eisenbahnunternehmen“ gelten, in der Regel für Fahrten im eigenen Schienenpersonenverkehrsdienst des Fernverkehrs oder des Regionalverkehrs Durchgangsfahrkarten anbieten. Diese generelle Einhaltung lässt sich durch den engen Anwendungsbereich der Verpflichtung erklären, der auf Dienste eines „einzigen Eisenbahnunternehmens“, d. h. desselben Eisenbahnunternehmens oder mehrerer Unternehmen unter demselben alleinigen Eigentümer, beschränkt ist.

Darüber hinaus wurden in einigen Mitgliedstaaten einige Besonderheiten festgestellt. In Luxemburg beispielsweise sind Bahnfahrten zweiter Klasse im Personenverkehr des Haupteisenbahnunternehmens kostenlos und erfordern keine (Durchgangs-)Fahrkarte ([73]). In den Niederlanden gibt es ein nationales Check-in- und Check-out-System. Die Fahrten der Fahrgäste beginnen mit dem Einchecken am Abfahrtsbahnhof und enden mit dem Auschecken am Zielbahnhof, unabhängig von möglichen Umsteigevorgängen, der Art der in Anspruch genommenen Schienenverkehrsdienste oder des Wechsels des Eisenbahnunternehmens. In der Praxis scheint dies als Durchgangsfahrkartensystem zu funktionieren.

2.5.2. Zusammenarbeit bei anderen Schienenpersonenverkehrsdiensten

Für andere Schienenpersonenverkehrsdienste als Fern- oder Regionalverkehrsdienste, die von einem einzigen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, sieht Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung vor, dass die Eisenbahnunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen unternehmen, um Durchgangsfahrkarten anzubieten, und zu diesem Zweck zusammenarbeiten.

In Bezug auf Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs und Vorortverkehrs zeigen die Ergebnisse der Begleitstudie, dass Durchgangsfahrkarten auch für diese Dienste angeboten werden, die wiederum von Eisenbahnunternehmen in 17 Mitgliedstaaten betrieben werden ([74]). Sie scheinen sogar vom Haupteisenbahnunternehmen in zwei Mitgliedstaaten angeboten zu werden, die eine Ausnahme von Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung für Verkehrsdienste des Stadt-/Vorortverkehrs angemeldet haben ([75]). Diese

---

Fahrkarten, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen“. Siehe auch Artikel 3 Nummer 9 der Verordnung (EU) 2021/782.

([72]) Artikel 12 *(Durchgangsfahrkarten)*, Absatz 3 der Verordnung.

([73]) Luxemburg hat inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs bis Juni 2028 von der Anwendung des Artikels 12 Absatz 1 der Verordnung ausgenommen. Siehe die Begleitstudie zum Bericht über die Durchführung und die Ergebnisse der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, Abschnitt 2.6.4.1 *Verfügbarkeit von Durchgangsfahrkarten* im Abschlussbericht.

([74]) BE, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, HR, HU, IE, LV, NL, RO, SE, SI, SK.

([75]) HU, SK.

Fälle deuten darauf hin, dass Durchgangsfahrkarten in der Praxis für diese Dienste in größerem Umfang angeboten werden können, als sich allein aus der Ausnahmeregelung ableiten ließe. Umgekehrt scheinen Durchgangsfahrkarten für Verkehrsdienste des Stadt-/Vorortverkehrs in drei Mitgliedstaaten, die keine Ausnahme von Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung angemeldet haben, nicht verfügbar zu sein ([76]).

In Bezug auf inländische Bahnreisen (d. h. innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats) wurden in einer begrenzten Anzahl von Mitgliedstaaten Belege für Durchgangsfahrkartensysteme gefunden, die mehrere Eisenbahnunternehmen abdecken:

- In Tschechien gilt im Rahmen des *OneTicket*-Systems unabhängig von der Anzahl der Eisenbahnunternehmen die gesamte Fahrt als ein einziger Beförderungsvertrag, wenn sie innerhalb des Eisenbahnnetzes des Landes durchgeführt wird. Bei Reiseunterbrechungen gelten die Fahrgastrechte ([77]).

- In Deutschland beteiligen sich Eisenbahnunternehmen an einem gemeinsamen Tarifsystem im Rahmen des *Deutschlandtarifs*. Fahrkarten, die für eine Fahrt ausgestellt werden, die unmittelbar angrenzende Schienenverkehrsdienste von am *Deutschlandtarif* teilnehmenden Unternehmen umfasst, einschließlich zeitlich begrenzter Fahrkarten wie des monatlichen Deutschlandtickets, gelten als Durchgangsfahrkarten im Sinne der Verordnung. Der *Deutschlandtarif* betrifft hauptsächlich Schienenpersonenverkehrsdienste des Regional- und Stadt-/Vorortverkehrs, die von rund 50 öffentlichen und privaten Eisenbahnunternehmen erbracht werden, und umfasst keine Fernverkehrsdienste, z. B. von der DB Fernverkehr AG, Flixtrain oder Eurostar ([78]).

- In Ungarn gelten alle Fahrkarten im Inlandsverkehr als Durchgangsfahrkarten, einschließlich Fahrkarten für Fahrten, die mehrere Eisenbahnunternehmen abdecken. Die meisten inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste werden jedoch von MÁV und GYSEV betrieben. Letzteres Unternehmen betreibt nur einen Teil der Schienenverkehrsdienste im Nordwesten des Landes. GYSEV befindet sich teilweise im ungarischen Staatsbesitz, ebenso wie MÁV ([79]).

- In Polen arbeitet PKP Intercity mit neun regionalen Eisenbahnunternehmen zusammen, um gemeinsame Fahrkarten mit einem integrierten Preissystem (*Wspólny Bilet* oder WB) anzubieten. Die WB-Fahrkarte erstreckt sich nicht auf Fahrten mit Zügen von TLK ([80]) oder Intercity (IC) in Schlaf- oder Liegewagen oder auf Schienenpersonenverkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen, die sich gegen eine Teilnahme an dieser Zusammenarbeit entschieden haben ([81]). Bei Verspätungen oder anderen Störungen, die zu verpassten Anschlüssen führen, können die Fahrgäste vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Sitzplätzen eine Verspätungsbescheinigung für die bedingte Fortsetzung ihrer Fahrt mit dem nächsten verfügbaren Zug des beteiligten Eisenbahnunternehmens erhalten, wobei sie Anspruch auf Erstattung oder Entschädigung des gesamten integrierten

([76]) IT, LT, PL.
([77]) https://oneticket.cz.
([78]) Siehe https://www.deutschlandtarifverbund.de/ueber-uns/ sowie die Teile A und C der (*Tarifbedingungen*; Version vom 14. Dezember 2025).
([79]) https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuti_uzletszabalyzat_25.10.01.pdf.
([80]) TLK oder *Twoje Linie Kolejowe* sind Fernverkehrszüge mit mehr Bahnhofshalten und geringeren Geschwindigkeiten als Intercity-Züge.
([81]) https://kolejedolnoslaskie.pl/wp-content/uploads/2024/06/Zalacznik-nr-2-do-ZW-WB_dane-przewoznikow.pdf.

Fahrpreises durch das ausstellende Eisenbahnunternehmen haben ([82]). Die Regelung gilt jedoch nicht für einige unabhängige Eisenbahnunternehmen, die auf dem polnischen Markt tätig sind, wie RegioJet und Leo Express ([83]).

- In Schweden können Fahrgäste aufgrund der Zusammenarbeit zwischen den schwedischen öffentlichen Verkehrsunternehmen im Rahmen von *Resplus* die Beförderung mit mehreren Verkehrsunternehmen (Zug, Bus, Fähre usw.) unter einem Resplus-Ticket kombinieren. Jeder Zug, der in Schweden beginnt oder endet, ist durch Resplus abgedeckt. Wenn während einer Fahrt mit Resplus-Ticket ein Anschluss verpasst wird, gilt eine Ankunftsgarantie (*Kom-Fram-Garanti*). Das bedeutet, dass das Verkehrsunternehmen, das für das Verpassen des Anschlusses verantwortlich ist, für Folgendes haftet: die Gewährleistung, dass der Fahrgast seine Fahrt fortsetzen kann, die Bereitstellung von Alternativen für die Umbuchung, das Angebot von Unterkunft, Verpflegung und Getränken sowie eine teilweise oder vollständige Fahrpreiserstattung oder eine Entschädigung für die Verspätung (für kombinierte Fahrten mit einer Gesamtentfernung von mehr als 150 km), wobei die in der Verordnung genannten Schwellenwerte und Beträge verwendet werden ([84]).

Eine inländische Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen beim Angebot von Durchgangsfahrkarten scheint in anderen Mitgliedstaaten nicht zu erfolgen. In einigen Fällen lässt sich dies dadurch erklären, dass nur ein Eisenbahnunternehmen im jeweiligen Hoheitsgebiet inländische Schienenpersonenverkehrsdienste erbringt.

Die Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiensten erfolgt auf freiwilliger Basis, um Durchgangsfahrkarten für einige Fahrten mit einem oder mehreren Anschlüssen anzubieten, aber diese Zusammenarbeit scheint nicht systematisch innerhalb der EU zu erfolgen ([85]).

2.5.3. Information der Fahrgäste über Durchgangsfahrkarten

Aus Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung ergibt sich, dass der Fahrgast bei Fahrten mit einem oder mehreren Anschlüssen vor dem Fahrkartenkauf darüber zu informieren ist, ob die Fahrkarte oder Fahrkarten als Durchgangsfahrkarte gilt bzw. gelten ([86]). Aus Sicht des Fahrgasts ist diese Anforderung von grundlegender Bedeutung, um das mit der Fahrkarte bzw. den Fahrkarten verbundene Schutzniveau bei Reiseunterbrechungen während einer Fahrt, die sich auf die Anschlüsse des Fahrgasts von verschiedenen Schienenpersonenverkehrsdiensten auswirken, zu verstehen und einplanen zu können.

In der Begleitstudie zu diesem Bericht wurde eine Vielzahl von Mitteln gefunden, mit denen die Interessenträger (hauptsächlich etablierte Eisenbahnunternehmen) diese Informationspflicht vor dem Kauf zu erfüllen scheinen. Zu den von den Interessenträgern genannten Beispielen gehören eine Kennzeichnung oder Mitteilung zu verschiedenen Zeitpunkten des Online-Buchungsvorgangs ([87]), mündliche Informationen von

([82]) https://www.intercity.pl/pl/dokumenty/wspolny-bilet/tekst_ujednolicony_ZW-WB_zm_1-20_2507_2025.pdf.
([83]) Wspólny Bilet - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl.
([84]) https://samtrafiken.se/tjanster/resplus.
([85]) Vgl. SWD (2026) 233.
([86]) Aus den Erwägungsgründen 24 und 25 der Verordnung geht hervor, dass darüber „klar“ informiert werden muss.
([87]) Beispielsweise erst, nachdem der Fahrgast die Fahrt ausgewählt hat, und manchmal sogar erst unmittelbar vor der Zahlung.

Mitarbeitern an Fahrkartenschaltern, Serviceschaltern oder bei Verkäufen per Telefon sowie Informationen in den Geschäftsbedingungen des Eisenbahnunternehmens. Gleichzeitig wird in der Studie auch festgestellt, dass die Fahrgäste in einigen Mitgliedstaaten vor dem Kauf nicht darüber informiert werden, ob es sich bei der Fahrkarte oder den Fahrkarten um Durchgangsfahrkarten handelt oder nicht. Für einige Mitgliedstaaten lässt sich dies dadurch erklären, dass alle im Rahmen einer einzigen Transaktion erworbenen inländischen Fahrkarten als Durchgangsfahrkarten betrachtet werden, wodurch die Notwendigkeit verringert wird, die Fahrgäste vor dem Kauf ausdrücklich zu informieren ([88]). Aus der Begleitstudie folgt auch, dass in mindestens einem Mitgliedstaat das Haupteisenbahnunternehmen und die Fahrgastvertretungsorganisation unterschiedlicher Meinung darüber waren, ob diese Informationen vor dem Kauf bereitgestellt wurden ([89]).

Es scheint daher, dass Fahrgäste vor dem Kauf nicht immer klar darüber informiert werden, ob die Fahrkarte oder Fahrkarten, die sie für eine Bahnfahrt kaufen, als Durchgangsfahrkarte gilt. Die Vielzahl an Kommunikationsmöglichkeiten in den Mitgliedstaaten, mit denen diese Informationen den Fahrgästen zu verschiedenen Zeitpunkten des Buchungsvorgangs zur Verfügung gestellt werden können – sofern die Informationen überhaupt bereitgestellt werden – erschwert es den Fahrgästen, beim Durchlaufen des Vorgangs die Informationen zu erhalten und ihre Rechte zu verstehen. Dies ist umso problematischer, wenn ein Fahrgast eine Fahrt mit mehreren Eisenbahnunternehmen durchführt (bei Fehlen einer Verpflichtung zur Bereitstellung von Durchgangsfahrkarten), möglicherweise in mehreren Mitgliedstaaten.

In einem Bericht der nationalen Durchsetzungsstellen wird eine Beschwerde im Zusammenhang mit Informationen über Durchgangsfahrkarten genannt, ohne nähere Angaben zu machen ([90]).

2.5.4. Haftung bei Durchgangsfahrkarten

Gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung, und wie bereits dargelegt, ist bei Fahrten, die einen oder mehrere Anschlüsse umfassen, und als Durchgangsfahrkarte verkauft wurden, das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, dem Fahrgast die Kosten zu erstatten oder eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung zu ermöglichen, ([91]), ihn zu entschädigen ([92]) und Hilfe zu leisten ([93]), wenn er einen oder mehrere Anschlüsse verpasst.

In der Begleitstudie konnten die meisten der in den untersuchten Mitgliedstaaten konsultierten Interessenträger zwar keine Informationen zu diesem Thema vorlegen, doch deuten die verfügbaren Belege, die in erster Linie von etablierten Eisenbahnunternehmen stammen, darauf hin, dass sich die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste für eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung entscheidet, wenn sie auf Fahrten, die mit Durchgangsfahrkarten gekauft wurden, Anschlüsse verpassen ([94]).

([88]) FI, SE.

([89]) Insbesondere in den Niederlanden ist die Situation umstritten: das Eisenbahnunternehmen berichtet, dass die Fahrgäste vor Abschluss des Kaufs informiert werden, während die Fahrgastvertretungsorganisation der Ansicht ist, dass diese nicht systematisch informiert werden.

([90]) HU.

([91]) Artikel 18 *(Erstattung und Weiterreise mit geänderter Streckenführung)* der Verordnung.

([92]) Artikel 19 *(Entschädigung)* der Verordnung.

([93]) Artikel 20 *(Hilfeleistung)* der Verordnung.

([94]) In der Begleitstudie wurde auch festgestellt, dass einige Fahrgäste weder eine Erstattung noch eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung verlangten, sondern ihre Reise einfach abbrachen, ohne eine

In der Verordnung wird ebenfalls eine Situation berücksichtigt, in der ein Eisenbahnunternehmen Fahrkarten auf eigene Initiative für eine Fahrt kombiniert und verkauft, an der Eisenbahnunternehmen beteiligt sind, die nicht Teil desselben Eisenbahnunternehmens sind, und zwar im Rahmen einer einzigen geschäftlichen Transaktion. In diesem Fall besteht die allgemeine Annahme, dass es sich um eine Durchgangsfahrkarte handelt, es sei denn, das Unternehmen teilt dem Fahrgast vor dem Kauf mit, dass die Fahrkarten getrennte Beförderungsverträge darstellen ([95]).

Korrekte Informationen über den Schienenverkehrsdienst sind auch dann von wesentlicher Bedeutung, wenn Fahrgäste Fahrkarten von einem Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter kaufen. Wenn die Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter getrennte Fahrkarten gebündelt im Rahmen einer einzigen geschäftlichen Transaktion verkaufen, sollten Fahrgäste eindeutig vor dem Kauf darüber informiert werden, dass diese Fahrkarten nicht das gleiche Schutzniveau wie Durchgangsfahrkarten bieten und nicht von dem oder den die Dienste erbringenden Eisenbahnunternehmen als Durchgangsfahrkarten ausgestellt wurden. Andernfalls ist der Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter für die Erstattung des Gesamtbetrags haftbar, der bei dieser Transaktion für die Fahrkarte(n) gezahlt wurde, und muss darüber hinaus eine Entschädigung in Höhe von 75 % dieses Betrags leisten, wenn der Fahrgast einen oder mehrere Anschlüsse verpasst ([96]).

Die Ergebnisse der Begleitstudie scheinen darauf hinzudeuten, dass im Einklang mit den Schlussfolgerungen in Abschnitt 2.5.3 Informationen über die getrennten Beförderungsverträge der Fahrkarten für die Fahrgäste unterschiedlich zur Verfügung gestellt wurden: entweder vor dem Kauf (z. B. auf einer Website oder während des Online-Buchungsvorgangs) oder nach dem Kauf durch eine Nachricht auf der Fahrkarte. In einigen Mitgliedstaaten konnten keine Belege dafür gefunden werden, dass diese Informationen zur Verfügung gestellt wurden, was sich in einigen Fällen dadurch erklären lässt, dass alle inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste in diesem Mitgliedstaat als Durchgangsfahrkarten betrachtet werden.

Um diese Komplexität noch zu erhöhen, sieht die Verordnung eine Ausnahmeregelung vor, nach der die Mitgliedstaaten unter bestimmten Bedingungen bestimmte Schienenverkehrsdienste ([97]) von den Verpflichtungen der Artikel 18 bis 20 der Verordnung (d. h. Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Entschädigung und Hilfeleistung) ausnehmen können. Diese Ausnahmen gelten unabhängig davon, ob der Fahrgast Inhaber einer Durchgangsfahrkarte ist oder nicht. Infolgedessen kann es Situationen geben, in denen Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 12 Absatz 1 Durchgangsfahrkarten für einen bestimmten Dienst anbieten müssen, während derselbe Dienst in gewissem Umfang von den entsprechenden Haftungsvorschriften für verpasste Anschlüsse gemäß den Artikeln 18 bis 20 ausgenommen ist ([98]).

Erstattung zu beantragen, obwohl sie darauf Anspruch gehabt hätten. So gibt es beispielsweise folgende Zahlen für Deutschland: 60-70 % der Fahrgäste entschieden sich für eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung, 10-15 % für eine Erstattung, 20-30 % für eine Entschädigung und rund 5 % beantragten eine Hilfeleistung.

([95]) Siehe Artikel 12 (*Durchgangsfahrkarten*) Absatz 4 und Erwägungsgrund 24 der Verordnung.

([96]) Siehe Artikel 12 (*Durchgangsfahrkarten*) Absätze 4 und 5 sowie Erwägungsgrund 25 der Verordnung.

([97]) Siehe Artikel 2 *(Anwendungsbereich)* der Verordnung und Abschnitt 2.1.

([98]) Eine detailliertere Analyse der für Durchgangsfahrkarten geltenden Ausnahmen der Mitgliedstaaten findet sich in der Begleitstudie zum Bericht über die Durchführung und die Ergebnisse der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr,

Einige Eisenbahnunternehmen haben mehrseitige Branchenvereinbarungen geschlossen, um Fahrgäste zu unterstützen, wenn sie einen Anschluss zwischen Schienenverkehrsdiensten verschiedener Unternehmen verpassen, der nicht durch eine Durchgangsfahrkarte abgedeckt ist (z. B. Abkommen über die Weiterreise (AJC) ([99]), Hop On the Next Available Train (HOTNAT – Nehmen Sie den nächsten verfügbaren Zug) ([100])). Die allgemeine rechtliche Struktur in Bezug auf die Haftung und die Bereitstellung von Informationen für Fahrgäste scheint zu einer Situation beizutragen, in der Fahrgäste ihre Rechte im Falle eines verpassten Anschlusses während einer Bahnreise nur bedingt kennen ([101]).

Der Bericht einer nationalen Durchsetzungsstelle ([102]) bezieht sich auf zwei Beschwerden im Zusammenhang mit der Haftung für durchgehende Fahrten und der Frage, ob die Haftung für Durchgangsfahrkarten gilt. In einem Fall wurde dies so eingestuft, in dem anderen Fall jedoch nicht.

2.6. Recht auf selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung (Artikel 18 Absatz 3)

Mit Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung wird ein Recht der Fahrgäste auf eine „selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung“ eingeführt. Dies bedeutet nicht nur, dass die Fahrgäste die Initiative ergreifen können, eine alternative Reisemöglichkeit zu finden, wenn das Eisenbahnunternehmen keine (sofortige) geeignete Alternative anbietet, sondern vor allem auch, dass die Fahrgäste vom Eisenbahnunternehmen die Kosten für die Planung einer eigenen Reisemöglichkeit erstattet bekommen können. Ohne einen solchen Anspruch hätten Fahrgäste, die selbst eine geänderte Streckenführung vornehmen, höchstens Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises und hätten Schwierigkeiten, die Kosten für sehr kurzfristige Umplanungen zu den geltenden Tagessätzen (die deutlich über dem Preis der ursprünglichen Fahrkarte bei der Buchung liegen können) erstattet zu bekommen.

Diese Bestimmung der Verordnung sieht für Fahrgäste einen zweistufigen Ansatz vor.

Nach dem ersten Unterabsatz von Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung kann das Eisenbahnunternehmen sich auf Anfrage des Fahrgasts damit einverstanden erklären, dass der Fahrgast Verträge mit anderen Anbietern von Verkehrsdiensten schließt, die es ihm ermöglichen, den Zielort unter vergleichbaren Bedingungen zu erreichen; in diesem Fall erstatten das Eisenbahnunternehmen dem Fahrgast die ihm entstandenen Kosten. Dies setzt voraus, dass das Eisenbahnunternehmen der Anfrage des Fahrgasts zustimmt.

Mit Artikel 18 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung wurde ein neues Recht eingeführt, wonach ein Fahrgast, dem von einem Eisenbahnunternehmen im Falle einer

---

Abschnitt 2.6.4.3 des Abschlussberichts über Haftungsvorschriften im Zusammenhang mit Durchgangsfahrkarten.

([99]) Siehe die neueste Informationsbroschüre zum AJC auf der Website des Internationalen Eisenbahntransportkomitees, die im Dezember 2025 veröffentlicht wurde: https://www.cit-rail.org/media/files/civ-products-april-2025/ajc_leaflet_2025-12-14_de.pdf?cid=437997 (Hinweis: das vollständige Abkommen ist nicht öffentlich).

([100]) Siehe die Website von Railteam: https://www.railteam.eu/de/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/. Am Dienst HOTNAT sind nur wenige Hochgeschwindigkeitsbahnbetreiber beteiligt, die Railteam angehören (Deutsche Bahn, Eurostar, ÖBB, SNCF, SBB, SNCB/NMBS und NS). Es wird nur das jeweilige Hochgeschwindigkeitsnetz abgedeckt.

([101]) Gezielte Überarbeitung der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr Aufforderung zur Stellungnahme

([102]) DK.

Reiseunterbrechung nicht binnen 100 Minuten eine zeitnahe Lösung angeboten wurde, alternative öffentliche Verkehrsdienste mit der Eisenbahn, dem Reisebus oder dem Bus organisieren und vom Unternehmen die „notwendigen, angemessenen und zumutbaren" Kosten der zusätzlichen Fahrkarte erstattet bekommen kann. Nach Ablauf von 100 Minuten benötigt der Fahrgast nicht mehr die Zustimmung des Beförderers, um eine alternative Beförderung zu organisieren.

In sieben Mitgliedstaaten sind **Schienenverkehrsdienste des Regionalverkehrs** derzeit ausdrücklich von der Anwendung des Artikels 18 Absatz 3 ausgenommen ([103]). Diese Ausnahme soll am 7. Juni 2028 auslaufen ([104]). Für **Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt- und Vorortverkehrs** gilt Artikel 18 Absatz 3 in zehn Mitgliedstaaten nicht ([105]). In sechs Mitgliedstaaten ([106]) sind **grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste** in Drittländer von der Anwendung des Artikels 18 ausgenommen.

Die Begleitstudie zeigt ein fragmentiertes Bild der praktischen Anwendung von Artikel 18 Absatz 3 Unterabsatz 1 (d. h. wenn die Zustimmung des Eisenbahnunternehmens zur Anfrage des Fahrgasts auf selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung erforderlich ist). Während die Mehrheit der in der Studie untersuchten Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen offenbar die Möglichkeit einräumt, bei einer Störung eine eigene Reisemöglichkeit zu organisieren, können die Ausübung dieses Rechts und die entsprechende Erstattung der Kosten von einigen dieser Unternehmen an bestimmte Bedingungen geknüpft werden. Dazu gehören der letzte Zug des Tages, große Verspätungen oder fehlende Informationen, die fehlende Möglichkeit des Eisenbahnunternehmens, eine geeignete Option anzubieten, oder aber der Anspruch auf Erstattung kann auf bestimmte Verkehrsmittel (Eisenbahn oder Bus/Reisebus) oder auf kostengünstige Alternativen beschränkt werden. In einigen Mitgliedstaaten wird auch berichtet, dass Eisenbahnunternehmen sich offenbar nur auf ihre eigenen Kapazitäten stützen, um Alternativen zu organisieren, und dass sie im Allgemeinen die Kosten für selbst organisierte Beförderungsmöglichkeiten nicht erstatten ([107]). In einigen wenigen Mitgliedstaaten gab es unterschiedliche Ansichten über die Anwendung dieses neuen Rechts zwischen Eisenbahnunternehmen einerseits und Fahrgastvertretungsorganisationen oder nationalen Durchsetzungsstellen andererseits ([108]).

In Bezug auf Artikel 18 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (d. h. wenn die Zustimmung des Eisenbahnunternehmens nach Ablauf von 100 Minuten nicht mehr erforderlich ist) macht die Mehrheit der Eisenbahnunternehmen geltend, dass sie Fahrgästen, die von ihrem Recht auf eine selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung Gebrauch machen, die Kosten erstatten. Die Ergebnisse der Begleitstudie allein belegen jedoch nicht, dass diesem Recht in der Praxis tatsächlich konsequent Rechnung getragen wird.

Die Ergebnisse bestätigen die Beobachtungen des ECC-Net, in denen auf Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung von Artikel 18 Absatz 3 der

([103]) BG, LU, PL, PT, RO, SK, SE (für inländische Schienenverkehrsdienste über eine Entfernung von weniger als 150 km). Eine Ausnahme von Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung ist gemäß Artikel 2 Absatz 8 letzter Unterabsatz der Verordnung nur bis zum 7. Juni 2028 zulässig.

([104]) Siehe Artikel 2 *(Anwendungsbereich)* Absatz 8 letzter Unterabsatz der Verordnung.

([105]) BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SK, SE für inländische Schienenverkehrsdienste über eine Entfernung von weniger als 150 km und AT für Verkehrsdienste des Stadtverkehrs.

([106]) BG, CZ, FI, LV, PL, RO.

([107]) FI, RO.

([108]) BG, NL, SI.

Verordnung hingewiesen wird. So sind sich Fahrgäste oft auch der 100-Minuten-Frist nicht bewusst und haben diese beim Verpassen des letzten Zugs des Tages, bei Störungen in Nachtzügen und bei komplexen grenzüberschreitenden Fahrten als unpraktisch empfunden. Das ECC-Net wies auch auf das Fehlen des Luftverkehrs als gültigen alternativen Verkehrsträgers für die Weiterreise mit geänderter Streckenführung gemäß Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung hin ([109]).

Eine nationale Durchsetzungsstelle ([110]) stellte in ihrem zweijährlichen Bericht fest, dass ein größerer Bedarf an Erläuterungen zur Durchsetzung besteht, insbesondere in Bezug auf Artikel 18. Die Bestimmungen von Artikel 18 sehen nur begrenzte Möglichkeiten für den Fahrgast vor, seine Fahrt selbst zu organisieren. Eine andere nationale Durchsetzungsstelle ([111]) stellte bei einem Ereignis fest, dass es aufgrund eines Streiks oder eines Gleisfehlers zu mehreren Stornierungen von Fernverkehrsfahrten kam; die Fahrgäste durften keine kostenlose Weiterreise mit geänderter Streckenführung wählen, um die stornierte Fahrt zu ersetzen. Nach dem Eingreifen der nationalen Durchsetzungsstelle leitete das Eisenbahnunternehmen Maßnahmen ein, um sich an die Vorschriften anzupassen.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen scheint das mit der Verordnung eingeführte Recht auf selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung in der gesamten EU nicht einheitlich angewendet zu werden. Die Vorschriften scheinen zu einer Vielzahl unterschiedlicher Erstattungsverfahren zu führen – wenn sie überhaupt angewendet werden –, was die wahrgenommene fehlende Klarheit für Fahrgäste in Bezug auf dieses Recht verstärkt.

2.7. Entschädigung – höhere Gewalt (Artikel 19 Absatz 10)

Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung legt die Regel fest, dass ein Fahrgast bei Verspätungen Anspruch auf eine Entschädigung durch das Eisenbahnunternehmen hat, wenn zwischen dem auf der Fahrkarte oder Durchgangsfahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung auftritt, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 18 der Verordnung erfolgt ist. In der Verordnung ist auch die Mindestentschädigung bei Verspätungen festgelegt, die als Prozentsatz des Fahrkartenpreises festgesetzt wird ([112]). Nach Artikel 19 Absatz 10 der Verordnung sind Eisenbahnunternehmen in drei Fällen von der Zahlung einer Entschädigung bei Verspätungen befreit: 1) wenn sie nachweisen können, dass Verspätungen, verpasste Anschlüsse oder Zugausfälle als direkte Folge von oder in untrennbarem Zusammenhang mit Umständen aufgetreten sind, die außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegen. Zu diesen außergewöhnlichen Umständen können extreme Witterungsbedingungen, große Naturkatastrophen oder schwere Krisen im Bereich der öffentlichen Gesundheit wie Pandemien gehören, obwohl alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um diese Umstände zu vermeiden oder abzuwenden; 2) Verschulden der Fahrgäste oder 3) bestimmtes Verhalten eines Dritten (z. B. Sabotage, Kabeldiebstahl), ausgenommen Streiks des Personals eines Eisenbahnunternehmens, oder Handlungen oder Unterlassungen anderer Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Bahnhofsbetreiber. Diese Bestimmungen unterscheiden sich von Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, der eine verschuldensunabhängige Haftung ohne solche

([109]) Strengthening Rail Passenger Rights in the EU | Netzwerk der Europäischen Verbraucherzentren.
([110]) DE.
([111]) FI, siehe https://www.kkv.fi/paatokset/kuluttaja-asiat/kuluttaja-asiamiehen-ratkaisut/rautatieyrityksen-uudelleenreitityskaytannot-kaukojunamatkojen-peruuntuessa-lakon-tai-ratavian-takia/.
([112]) Insbesondere beträgt die Mindestentschädigung 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten und 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.

Ausnahmen vorsah (wie durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs bestätigt ([113])). Es ist auch wichtig, darauf hinzuweisen, dass diese Klausel über höhere Gewalt nur für Entschädigungen gilt und die Anwendung anderer Fahrgastrechte wie Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Hilfeleistung nicht berührt.

Artikel 19 Absatz 10 der Verordnung hat kein Mitgliedstaat ausdrücklich ausgenommen. Einige Mitgliedstaaten haben Artikel 19 jedoch vollständig für Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs ([114]), für Schienenverkehrsdienste des Regionalverkehrs ([115]), für Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs und Vorortverkehrs ([116]), für Schienenverkehrsdienste, die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken angeboten werden ([117]), und für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste in Drittländer ([118]) ausgenommen.

Die Begleitstudie zeigt, dass die Inanspruchnahme dieser Ausnahme von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich ist. Sie stellte fest, dass die in der Studie analysierten Eisenbahnunternehmen in 13 Mitgliedstaaten ([119]) Berichten zufolge die Ausnahme in der Praxis nicht anwenden und Entschädigungen zahlen, selbst wenn Verspätungen, Zugausfälle oder verpasste Anschlüsse auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen waren. In zehn Mitgliedstaaten ([120]) berichteten die in der Studie untersuchten Eisenbahnunternehmen, dass sie die Ausnahme geltend gemacht haben, keine Entschädigung zu zahlen, wenn Verspätungen, Zugausfälle oder verpasste Anschlüsse auf Ereignisse zurückzuführen waren, die sich eindeutig ihrem Einfluss entzogen haben (z. B. schwere Wetterereignisse, Unfälle oder Sicherheitsbedrohungen).

Zudem wurde in der Studie festgestellt, dass Fahrgäste in 19 Mitgliedstaaten offenbar Entschädigungen von den untersuchten Unternehmen erhalten, wenn Verspätungen, Zugausfälle und verpasste Anschlüsse durch Streiks des Personals des Eisenbahnunternehmens, Handlungen anderer Unternehmen, die dieselbe Eisenbahninfrastruktur nutzen, oder durch Infrastrukturbetreiber und Bahnhofsbetreiber verursacht werden ([121]). In Griechenland werden nur Inhaber von Mehrfachfahrkarten ausdrücklich als entschädigungsberechtigt in Streiksituationen genannt. Die Studie ergab ferner, dass in vier Mitgliedstaaten ([122]) die untersuchten Eisenbahnunternehmen derartige Verspätungen, Zugausfälle und verpasste Anschlüsse offenbar vollständig von der Entschädigung ausschließen. Das in Rumänien untersuchte Eisenbahnunternehmen bietet nur im Falle von Streiks eine Entschädigung an, nicht aber für andere Handlungen Dritter im Eisenbahnnetz.

Insgesamt zeigen die verfügbaren Erkenntnisse, die im Rahmen der Begleitstudie zusammengetragen wurden, dass die Klausel über höhere Gewalt in Artikel 19 Absatz 10 der Verordnung in der gesamten EU nicht einheitlich angewendet wird. Insbesondere scheinen die Haupteisenbahnunternehmen in etwa der Hälfte der Mitgliedstaaten auf die mit der Überarbeitung der Verordnung im Jahr 2021 eingeführten Gründe für eine Ausnahme für die Zahlung von Entschädigungen zu verzichten und weiterhin

([113]) Urteil vom 26. September 2013, *ÖBB Personenverkehr*, C-509/11, EU:C:2013:613.
([114]) BG, HU, PT, RO, SK.
([115]) AT, BG, FI, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.
([116]) AT, BG, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.
([117]) BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK.
([118]) BG, CZ, FI, LV, RO.
([119]) AT, BE, CZ, DK, EL, ES, FI, HR, IT, LU, NL, SE, SK.
([120]) BG, DE, EE, FR, HU, LT, PL, PT, RO, SI.
([121]) AT, BE, DE, DK, EE, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PT, SE, SI, SK.
([122]) BG, CZ, HR, PL.

Entschädigungen für die in Artikel 19 Absatz 10 der Verordnung genannten Ereignisse zu zahlen. Darüber hinaus scheint es, dass in einer begrenzten Anzahl von Fällen das Recht eines Fahrgasts, bei Verspätungen, Zugausfällen und verpassten Anschlüssen, die durch Streiks des Personals des Eisenbahnunternehmens, Handlungen anderer Unternehmen, die dieselbe Eisenbahninfrastruktur nutzen, oder von Infrastrukturbetreibern und Bahnhofsbetreibern verursacht werden, weiterhin Entschädigungen zu erhalten, in der Praxis nicht angewendet wird.

Eine nationale Durchsetzungsstelle ([123]) gab in dem Bericht an, dass die in Artikel 19 Absatz 10 der Verordnung festgelegten Ausschlussgründe dazu führten, dass Fahrgäste häufiger eine Beschwerde einreichten, nachdem ihr Antrag auf Entschädigung abgelehnt worden war.

2.8. Einheitliches Formular für Erstattungs- und Entschädigungsanträge (Artikel 18 Absatz 7 und Artikel 19 Absatz 6)

Gemäß Artikel 18 Absatz 7 und Artikel 19 Absatz 6 der Verordnung haben Fahrgäste das Recht, ihre Erstattungs- und Entschädigungsanträge unter Verwendung eines einheitlichen Formulars einzureichen. Zu diesem Zweck hat die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2024/949 der Kommission erlassen ([124]). Auf der Grundlage des Anhangs der genannten Durchführungsverordnung hat die Kommission ein einheitliches Formular in allen Amtssprachen der EU entwickelt, das an die Bedürfnisse von Menschen mit Sehbehinderungen angepasst ist. Das Formular ist auf der Website der Kommission abrufbar ([125]). Das einheitliche Formular kann als physisches Dokument oder auf elektronischem Wege eingereicht werden ([126]). Das Formular ist so gestaltet, dass die Fahrgäste die Art des Antrags angeben und den Eisenbahnunternehmen die erforderlichen Angaben zur Verfügung stellen können.

In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission zu dieser Angelegenheit eine Reihe spezifischer Merkmale im Zusammenhang mit dem Umfang der Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 18 und 19 der Verordnung (EU) 2021/782 zum Erlass von Durchführungsbestimmungen zur Kenntnis.

Erstens kann das einheitliche Formular nur in Bezug auf Eisenbahnunternehmen und nicht in Bezug auf Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter verwendet werden, die unter den in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2021/782 beschriebenen sehr spezifischen Bedingungen auch zur Erstattung und Entschädigung von Fahrgästen verpflichtet sein können. Dies liegt daran, dass diese Bestimmung keine Ermächtigung der Kommission enthält, Durchführungsbestimmungen zu dieser Angelegenheit im Rahmen der genannten Verordnung zu erlassen.

Zweitens bieten einige Eisenbahnunternehmen ein eigenes Online-Formular oder ein ähnliches System über ihre Website oder eine mobile Anwendung an, um Erstattungs- oder Entschädigungsanträge zu bearbeiten. Diese integrierten Formulare oder Systeme sollten eine effizientere und zügigere Bearbeitung der Anträge ermöglichen. Gleichzeitig gestattet

([123]) DE.

([124]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/949 der Kommission vom 27. März 2024 zur Festlegung eines einheitlichen Formulars für Erstattungs- und Entschädigungsanträge von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen und Ausfällen von Schienenverkehrsdiensten gemäß der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 2024/949, 2.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj).

([125]) https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form_en.

([126]) Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/949 der Kommission.

die Ermächtigung zum Erlass von Durchführungsbestimmungen gemäß den Artikeln 18 und 19 der Verordnung nur die Erstellung eines gesonderten Formulars durch die Kommission ([127]) und bietet keine Grundlage für die Regelung des Inhalts und die Darstellung der von den Eisenbahnunternehmen erstellten Formulare.

Eine nationale Durchsetzungsstelle ([128]) erwähnte das gemeinsame Formular im Rahmen der Durchsetzungsmaßnahmen in ihrem Bericht.

2.9. Größere Störungen und Notfallplanung (Artikel 20 Absatz 6)

Nach Artikel 20 Absatz 6 der Verordnung, wonach gemäß Artikel 13a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU ([129]) Notfallpläne aufgestellt werden, stimmen sich die Eisenbahnunternehmen mit den Bahnhofsbetreibern und den Infrastrukturbetreibern ab, um diese auf größere Störungen und große Verspätungen, die dazu führen, dass eine beträchtliche Anzahl von Fahrgästen im Bahnhof festsitzt, vorzubereiten. In diesen Notfallplänen sind auch Anforderungen an den Zugang zu Warn- und Informationssystemen festzulegen.

Was die Ausnahmen betrifft, so können zwar Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs nicht von der Verpflichtung nach Artikel 20 Absatz 6 der Verordnung ausgenommen werden, Schienenpersonenverkehrsdienste des Regionalverkehrs wurden jedoch in acht Mitgliedstaaten ausgenommen ([130]), Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs und Vorortverkehrs in zehn Mitgliedstaaten ([131]), Schienenverkehrsdienste, die zu historischen oder touristischen Zwecken angeboten werden, in 15 Mitgliedstaaten ([132]) und grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste in Drittländer in sieben Mitgliedstaaten ([133]).

Die im Rahmen der Begleitstudie zusammengetragenen verfügbaren Erkenntnisse deuten darauf hin, dass sich Eisenbahnunternehmen in 18 Mitgliedstaaten ([134]) offenbar mit Bahnhofsbetreibern und Infrastrukturbetreibern über Notfallpläne für größere Störungen abstimmen, wobei auch die Barrierefreiheit von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in Warn- und Informationssystemen formell berücksichtigt wird. In vier Mitgliedstaaten stimmen sich die Eisenbahnunternehmen offenbar mit den Bahnhofsbetreibern und Infrastrukturbetreibern ab, verfügen jedoch weder über formelle Notfallpläne noch berücksichtigen sie die Frage der Barrierefreiheit innerhalb dieser Pläne ([135]). In vier weiteren Mitgliedstaaten ([136]) gibt es keine Notfallpläne oder es wurden keine klaren Informationen zu diesem Thema eingeholt.

([127]) Im Zeitraum vom 1. Juli 2024 bis zum 30. März 2026 wurden diese Berichte 1 718 Mal auf der Website der Kommission heruntergeladen, wobei die meisten Downloads in die letzten zwölf Monaten dieses Zeitraums fielen.

([128]) EL.

([129]) Nach dieser Bestimmung müssen die Mitgliedstaaten Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, für den Fall größerer Störungen des Dienstes Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufzustellen und sicherzustellen, dass diese Pläne ordnungsgemäß aufeinander abgestimmt sind.

([130]) BG, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

([131]) AT, BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE, SK.

([132]) BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK.

([133]) BG, CZ, FI, HU, LV, PL, RO.

([134]) AT, BE, BG, CZ, DE, DK, ES, FR, HU, LI, LT, LU, LV, NL, PL, PT, SI, SK.

([135]) EE, HR, IT, SE.

([136]) EL, FI, IE, RO.

Solche Notfallpläne sind erforderlich, um eine rasche, koordinierte und auf die Fahrgäste ausgerichtete Reaktion auf Störungen zu gewährleisten, einschließlich rechtzeitiger Informationen, Hilfeleistung und erforderlichenfalls alternativer Beförderungsvereinbarungen. Die Frage wurde auch in der Sitzung der Sachverständigengruppe für Fahr- und Fluggastrechte (Untergruppe für die nationalen Durchsetzungsstellen für Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr) im Dezember 2025 aufgeworfen, in der die nationalen Durchsetzungsstellen anregten, bewährte Verfahren darüber auszutauschen, wie Notfallpläne in ihrem jeweiligen Mitgliedstaat aufgestellt werden ([137]). Der Austausch bewährter Verfahren ist wichtig, um die Qualität und Kohärenz der Notfallplanung in allen Mitgliedstaaten zu verbessern und die allgemeine Widerstandsfähigkeit des Eisenbahnsystems zu erhöhen. Die Notfallplanung ist ein fortlaufender Prozess und keine einmalige Maßnahme, und in jüngster Zeit haben mehrere Unfälle im Eisenbahnsektor gezeigt, wie wichtig es ist, über solide, erprobte Notfallpläne zu verfügen, um bei schwerwiegenden Störungen sowohl die Fahrgäste zu schützen als auch die Kontinuität der Dienste zu gewährleisten.

Die Notfallplanung wird von mehreren nationalen Durchsetzungsstellen in ihren Berichten erwähnt, in denen auf Überwachungsaufgaben für Notfallpläne ([138]) sowie geplante Durchsetzungsmaßnahmen für den kommenden Berichtszeitraum ([139]) verwiesen wird. Eine nationale Durchsetzungsstelle ([140]) übermittelte Informationen über ihre Tätigkeit zum Vergleich und zur Prüfung des Verhältnisses zwischen der Verordnung und anderen EU- und einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, in denen Anforderungen an Notfallpläne festgelegt sind.

2.10. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität (Kapitel V)

Ein zentraler Grundsatz der EU-Rechtsvorschriften über Fahr- und Fluggastrechte, einschließlich der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr, besteht darin, Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität durch die Festlegung von Vorschriften über Nichtdiskriminierung und Hilfeleistung wie allen anderen Personen die Möglichkeit einer Reise zu geben ([141]). Mehrere neue Bestimmungen in der Verordnung verbessern die bereits gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bestehenden Bestimmungen über Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, die mit der Bahn reisen. Solche Hilfeleistungen – durch Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber – sind unerlässlich, da viele Bahnhöfe und Züge in der gesamten EU für diese Gruppe nach wie vor nicht barrierefrei sind. Bis die vollständige Barrierefreiheit der europäischen Schienennetze erreicht ist, werden diese Fahrgäste weiterhin auf gezielte Hilfeleistungen angewiesen sein, um reisen zu können.

Um sicherzustellen, dass diese Fahrgäste angemessen unterstützt werden können, benötigen Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber häufig Zeit, um geschultes Personal und geeignete Hilfsmittel einzusetzen. Daher können sie verlangen, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität den

([137]) Siehe das Register of Commission expert groups and other similar entities (Register der Expertengruppen der Kommission und anderer ähnlicher Einrichtungen), Expertengruppe für Fahrgastrechte (E02861/5).
([138]) DE, EL.
([139]) CZ.
([140]) FI.
([141]) Siehe Erwägungsgrund 27 der Verordnung. Siehe auch die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat – Eine europäische Perspektive für Reisende: Mitteilung über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger (COM(2011) 898 final).

Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreibern im Voraus melden, dass Hilfe benötigt wird. Ein Eisenbahnunternehmen oder Bahnhofsbetreiber ist nur dann dafür verantwortlich, einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität zu ermöglichen, in den Zug einzusteigen, in den Anschlussverkehrsdienst, für den sie eine Fahrkarte hat, umzusteigen oder aus dem Zug auszusteigen, wenn diese Person ihren Hilfsbedarf rechtzeitig vorab angemeldet hat. Eine der wichtigsten Errungenschaften der Überarbeitung der Verordnung im Jahr 2021 bestand darin, **die Voranmeldefrist von 48 Stunden auf 24 Stunden zu halbieren** ([142]). Damit sich Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber auf diese Änderung vorbereiten können, sieht die Verordnung einen Übergangszeitraum vor: Die Mitgliedstaaten können entscheiden, bis zum 30. Juni 2026 eine längere Voranmeldefrist von bis zu 36 Stunden anzuwenden. Zu diesem Zweck mussten sie die Kommission über diese Ausnahme unterrichten und gleichzeitig Informationen über die Maßnahmen übermitteln, die ergriffen wurden oder geplant sind, um die Voranmeldefrist auf 24 Stunden zu verkürzen ([143]). Acht Mitgliedstaaten ([144]) haben die Kommission unterrichtet, dass sie von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch machen. Umgekehrt ergab die Begleitstudie, dass mehrere Eisenbahnunternehmen Voranmeldefristen von weniger als 24 Stunden erforderten ([145]). Organisationen, die Menschen mit Behinderungen vertreten und an der im Rahmen der Begleitstudie durchgeführten Konsultation der Interessenträger teilnahmen, wiesen jedoch darauf hin, dass die Voranmeldeverfahren bei vielen Eisenbahnunternehmen oft umständlich und ineffektiv sind.

Mit der Verordnung wurde auch die Anforderung eingeführt, dass in Fällen, **in denen ein Eisenbahnunternehmen verlangt, dass eine Person mit einer Behinderung oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität in einem Zug begleitet wird**, was nur zulässig ist, wenn dies unbedingt erforderlich ist, um die nichtdiskriminierenden Zugangsregeln des Eisenbahnunternehmens einzuhalten, z. B. aus Sicherheitsgründen, **die Begleitperson das Recht hat, kostenlos zu reisen** und nach Möglichkeit einen Sitzplatz neben der Person, die sie begleitet, zu erhalten (Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung). Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität können ihre **Assistenzhunde** nach Maßgabe des jeweiligen

([142]) Siehe Artikel 24 Buchstabe a Unterabsatz 1 der Verordnung.

([143]) Siehe Artikel 24 Buchstabe a letzter Unterabsatz der Verordnung.

([144]) BG, CZ, HR, DE, HU, LV und RO machten von dieser Ausnahme in vollem Umfang Gebrauch, während DK sie nur für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste nach DE in Anspruch nahm. Im Falle von DE bezieht sich die Ausnahme im Allgemeinen auf grenzüberschreitende Fahrten, für die möglicherweise unterschiedliche Anmeldefristen zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt wurden. In der Praxis wird diese Ausnahme in schwierigen Einzelfällen angewendet.
Die etablierten Eisenbahnunternehmen in BG und CZ verlangen jedoch von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, dass sie ihren Hilfsbedarf sogar 48 Stunden oder (im Falle bestimmter Züge in BG) noch länger vor ihrer Fahrt im Voraus anmelden.
EE machte von dieser Ausnahme keinen Gebrauch, sein etabliertes Eisenbahnunternehmen verlangt jedoch nach wie vor, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität den Hilfsbedarf 36 Stunden im Voraus anmelden.

([145]) So verlangt beispielsweise das etablierte Eisenbahnunternehmen in Belgien eine dreistündige Voranmeldung für Dienste, die von den 41 wichtigsten Bahnhöfen abfahren oder dort ankommen, das etablierte Eisenbahnunternehmen in Österreich eine zwölfstündige Voranmeldung für alle inländischen Dienste und das etablierte Eisenbahnunternehmen in Luxemburg eine einstündige Voranmeldung für inländische Dienste (für Abend- und Nachtdienste ist jedoch eine Voranmeldung bis spätestens 20.30 Uhr für Abfahrten am selben Tag erforderlich). In den Niederlanden fordert das etablierte Eisenbahnunternehmen eine Voranmeldefrist von einer Stunde für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, aber mindestens 24 Stunden für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste und 36 Stunden für Schienenpersonenverkehrsdienste nach Deutschland. In Spanien ist eine Voranmeldung des Hilfsbedarfs 30 Minuten bis 12 Stunden vor der Abfahrt erforderlich, je nach Art des Bahnhofs.

nationalen Rechts kostenlos befördern lassen (Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung). Die Interessenträger, die an der Konsultation teilnahmen, waren sich im Großen und Ganzen darüber einig, dass diese beiden Bestimmungen vollständig umgesetzt wurden.

Die Verordnung sieht ferner vor, dass Personen mit Behinderungen, wenn es am Abfahrtsbahnhof keinen Fahrkartenschalter oder keinen barrierefreien Fahrkartenautomaten und keine andere barrierefreie Möglichkeit gibt, **eine Fahrkarte im Voraus zu kaufen, berechtigt sind, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen** (Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 1 der Verordnung). Obwohl die Eisenbahnunternehmen dieses Recht aus berechtigten Gründen im Zusammenhang mit der Sicherheit oder der Reservierungspflicht einschränken oder verweigern könnten, haben die meisten in der Begleitstudie untersuchten Eisenbahnunternehmen diese Verpflichtung ohne Einschränkungen umgesetzt ([146]). Nur in Mitgliedstaaten, in denen alle Bahnhöfe mit barrierefreien Fahrkartenautomaten ausgestattet sind ([147]) oder in denen das Eisenbahnunternehmen mehrere andere Alternativen anbietet (Online-Kauf von Fahrkarten, telefonisch oder in Convenience Stores in oder in der Nähe von Bahnhöfen) ([148]), lassen die Eisenbahnunternehmen den Kauf von Fahrkarten im Zug für niemandem (auch nicht Personen mit Behinderungen) zu.

Nach der Verordnung sind Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber verpflichtet, **für verloren gegangene oder beschädigte Mobilitätshilfen** ([149]) eine Entschädigung auf der Grundlage der Kosten für den Ersatz oder die Reparatur der Hilfen oder Hilfsmittel zu zahlen (Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung) und zügig alle zumutbaren Bemühungen zu unternehmen, um den umgehend benötigten vorübergehenden Ersatz für Mobilitätshilfen oder Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen (Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung). Während alle Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber, die in der Begleitstudie untersucht wurden, der Verpflichtung zur Zahlung einer Entschädigung nachgekommen sind, räumten die meisten etablierten Eisenbahnunternehmen ein, dass sie keinen vorübergehenden Ersatz für Mobilitätshilfen oder Hilfsmittel anbieten können.

Die Verordnung verpflichtet Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber, **Schulungen zur Sensibilisierung für Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** für das gesamte Personal mit direktem Kontakt zum Reisepublikum anzubieten. Personen, die Fahrgästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität regelmäßig direkte Hilfe leisten, müssen zusätzlich gezielte Schulungen erhalten, um sie mit den erforderlichen Fähigkeiten auszustatten, um den besonderen Bedürfnissen dieser Fahrgäste zu entsprechen (Artikel 26 Absatz 1 der Verordnung). Auch wenn die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber, die in der Begleitstudie untersucht wurden, eine solche Schulung durchgeführt haben, äußern Vertreterorganisationen von Menschen mit Behinderungen häufig Bedenken hinsichtlich der Qualität der Schulung. Sie weisen auch darauf hin, dass die Verordnung Eisenbahnunternehmen oder Bahnhofsbetreiber nicht verpflichtet, sie als Organisationen in die Gestaltung oder Durchführung dieser Schulungsprogramme einzubeziehen. Obwohl es keine derartige Verpflichtung gibt, gaben die meisten etablierten

([146]) AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SI, SK.
([147]) Das etablierte Eisenbahnunternehmen in den Niederlanden.
([148]) SE.
([149]) Sie müssen auch Entschädigungen für den Verlust oder die Verletzung von Assistenzhunden zahlen, die von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden (siehe auch Artikel 25 (*Entschädigung für Mobilitätshilfen, Hilfsmittel und Assistenzhunde*) Absatz 1 der Verordnung).

Eisenbahnunternehmen an, zu diesem Zweck mit Organisationen zusammenzuarbeiten, die Menschen mit Behinderungen vertreten, oder ihr eigenes Personal mit Behinderungen in eine solche Schulung einzubeziehen.

Nach der Verordnung müssen sich Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber **„nach besten Kräften" bemühen, Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fahrt mit dem Zug zu ermöglichen, auch wenn die jeweiligen Bahnhöfe nicht mit geschultem Personal ausgestattet sind**, um die Hilfeleistung zu erbringen, und auch die Züge, in die sie ein- oder aussteigen möchten, kein solches Begleitpersonal aufweisen (Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung). Nach Angaben von Vertreterorganisationen von Menschen mit Behinderungen, hat dies in der Praxis nicht zu spürbaren Verbesserungen geführt. Diese Gruppen kritisieren auch, dass die Verordnung keine kontinuierliche Hilfeleistung an Bahnhöfen vorschreibt, die mit geschultem Personal besetzt sind, um Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität während der Fahrt zu unterstützen. Stattdessen ist Hilfe nur dann erforderlich, wenn geschultes Personal im Dienst ist. Die Organisationen argumentieren, dass dies die Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität auf gleichberechtigte, unabhängige Bahnreisen und ihre Freiheit auf freie Zugwahl stark einschränkt ([150]).

Eine Reihe nationaler Durchsetzungsstellen hat darauf hingewiesen, dass es **einigen Bestimmungen** über das Erbringen von Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität **an Klarheit** mangelt, was wiederum ihre wirksame Durchsetzung beeinträchtigt. Zu den benannten Unklarheiten gehören die Begriffsbestimmung von „Bahnhofsbetreiber", die Kriterien für die Feststellung, wann ein Bahnhof oder ein Zug als mit Personal ausgestattet angesehen werden kann (Artikel 23 Absatz 1 Buchstaben d bis g) ([151]), und die genaue Bedeutung der Bestimmung, die die kostenlose Beförderung einer Begleitperson von einer Person mit Behinderungen garantiert (Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe a).

Seit der Annahme der vorherigen Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wurde die Erfüllung der Unterstützungspflichten der Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber erheblich durch ihre **nichtdiskriminierenden Zugangsregeln** (Artikel 23 Absatz 2) geprägt, die unter aktiver Beteiligung von Vertretern von Personen mit Behinderungen aufgestellt werden müssen (Artikel 21 Absatz 1). Die Veröffentlichung solcher nichtdiskriminierenden Zugangsregeln könnte sicherstellen, dass sich Personen mit Behinderungen leicht mit dem Zugang vertraut machen und ihre Rechte durchsetzen können. In der Begleitstudie wurde auf der Grundlage von Sekundärforschung einer Vertreterorganisation von Menschen mit Behinderungen, festgestellt, dass nur eine Handvoll Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber die nichtdiskriminierenden Zugangsregeln auf ihren Websites öffentlich zugänglich gemacht haben.

Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter müssen auf Anfrage **Informationen** (auch in barrierefreien Formaten) über die Zugänglichkeit von Bahnhöfen und zugehörigen Einrichtungen wie Parkplätzen und Geschäften sowie Zügen bereitstellen. Darüber hinaus müssen in nicht mit Personal

([150]) https://www.edf-feph.org/content/uploads/2021/06/EDF-analysis-of-the-adopted-Rail-Passengers-Righs-Regulation-2021.pdf.

([151]) Siehe das Register of Commission expert groups and other similar entities (Register der Expertengruppen der Kommission und anderer ähnlicher Einrichtungen), Expertengruppe für Fahrgastrechte (E02861/5).

ausgestatteten Bahnhöfen zugängliche Informationen angezeigt werden, damit der Fahrgast weiß, wie er Hilfeleistungen erhalten kann und wo der nächstgelegene barrierefreie Bahnhof ist (Artikel 22 der Verordnung). Die Sekundärforschung der Begleitstudie zu den Webseiten und Apps mehrerer Eisenbahnunternehmen ergab, dass diese in unterschiedlichem Maße Informationen zur Barrierefreiheit bereitstellen, obwohl Vertreterorganisationen von Menschen mit Behinderungen bei der Konsultation der Interessenträger zur Umsetzung von Artikel 22 äußerst kritisch waren. Nur wenige (meist nationale oder regionale) Vertreterorganisationen von Menschen mit Behinderungen nahmen an der gezielten Konsultation teil, die im Rahmen der Studie organisiert wurde und sich in erster Linie auf die Praktiken der etablierten Eisenbahnunternehmen in ihrem Mitgliedstaat konzentrierte. Sie hoben mehrere Probleme hervor: unvollständige Erfassung (z. B. Einzelheiten zur Zugänglichkeit von Bahnhöfen, aber nicht von Zügen); Eisenbahn-Homepages sind für sehbehinderte Nutzer unzugänglich, Informationen sind auf der Homepage des Eisenbahnunternehmens schwer zu finden und es gibt weitaus mehr Inhalte in der/den Amtssprache(n) des Mitgliedstaats als in anderen Sprachen. Die Beteiligung von Menschen mit Behinderung vertretenden Organisationen an der Konsultation war begrenzt; eine breitere Mitwirkung wäre erforderlich, um die Wirksamkeit der Umsetzung der Vorschriften der Verordnung in diesem Bereich umfassend bewerten zu können.

Ein zentraler Grundsatz der Inklusion ist die Einbeziehung von Personen mit Behinderungen in Entscheidungen, die ihr Leben betreffen, und die Nutzung ihrer Erfahrungen. Dementsprechend verpflichten die geänderten Dienstqualitätsnormen die Eisenbahnunternehmen, Vertreterorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität dazu zu konsultieren, wie Hilfeleistungen erbracht werden sollten ([152]). Aus den jüngsten Berichten der Eisenbahnunternehmen über die Umsetzung ihrer Dienstqualitätsnormen geht hervor, dass nur neun etablierte Eisenbahnunternehmen und ein neuer Marktteilnehmer dieser Verpflichtung nachgekommen sind. Die meisten von ihnen haben ständige Plattformen für die Zusammenarbeit eingerichtet ([153]), einige beschränken die Zusammenarbeit auf die gemeinsame Untersuchung der Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Zügen ([154]) oder beziehen die Organisationen in die Schulungen für Eisenbahnpersonal zur Unterstützung von Personen mit Behinderungen ein ([155]).

Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnunternehmen in ihrem Hoheitsgebiet zusammenarbeiten, um **zentrale Anlaufstellen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einzurichten und zu betreiben**. Diese zentralen Anlaufstellen wären dafür zuständig, Anträge auf Hilfeleistung entgegenzunehmen, sie an die betreffenden Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten und Informationen über die Barrierefreiheit bereitzustellen. Eine solche Regelung würde sicherstellen, dass Fahrgäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität nicht mehrere Anträge auf Hilfeleistung stellen müssen, selbst wenn an ihrer Reise mehrere Eisenbahnunternehmen beteiligt sind (Artikel 24 Buchstabe f der Verordnung). Bislang hat nur ein Mitgliedstaat ([156]) der Kommission die nationalen Rechtsvorschriften mitgeteilt, nach

([152]) Siehe Anhang III letzte Nummer der Verordnung.
([153]) Die etablierten Eisenbahnunternehmen von AT, BE, DE, DK, FR, LU, NL, SK.
([154]) Das etablierte Eisenbahnunternehmen in LV.
([155]) Ein neu in den Markt eintretendes Eisenbahnunternehmen Spaniens, Ouigo España.
([156]) DE.

denen Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnunternehmen, die in seinem Hoheitsgebiet tätig sind, zentrale Anlaufstellen einrichten müssen ([157]).

In ihren Tätigkeitsberichten gibt fast die Hälfte der nationalen Durchsetzungsstellen ([158]) an, dass sie Überwachungs- oder Durchsetzungsmaßnahmen durchgeführt haben (z. B. Prüfung von Informationen über die Barrierefreiheit von Bahnhöfen, Erbringung von Hilfeleistung an Bahnhöfen, Informationen auf den Websites von Eisenbahnunternehmen, Schulungen zur Unterstützung von Personen mit Behinderungen), während neun nationale Durchsetzungsstellen ([159]) berichteten, Beschwerden über mutmaßliche Verstöße gegen die Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität erhalten zu haben.

2.11. Bearbeitung von Beschwerden und Durchsetzung (Artikel 28 und Kapitel VII)

2.11.1. Beschwerdebearbeitung durch Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Fahrkartenverkäufer/Reiseunternehmen (Artikel 28)

Mit der Verordnung wurde ein verbesserter Durchsetzungsrahmen eingeführt, der neue Vorschriften für die **Beschwerdebearbeitung** umfasst, wie z. B. klare Fristen (Artikel 28 Absatz 2) und die Verpflichtung für juristische Personen, die keine Eisenbahnunternehmen sind, über ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung zu verfügen, auch für Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt mehr als 10 000 Fahrgäste pro Tag (Artikel 28 Absatz 1). Gemäß Artikel 28 Absatz 1 der Verordnung können Fahrgäste bei jedem Eisenbahnunternehmen oder Bahnhofsbetreiber eine Beschwerde unter diese Verordnung fallenden Rechte und Pflichten in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen einreichen. Eine solche Beschwerde muss innerhalb von drei Monaten nach dem Vorfall, auf den sich die Beschwerde bezieht, eingereicht werden. Der Adressat muss entweder innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde eine mit Gründen versehene Antwort geben oder – in begründeten Fällen – dem Fahrgast mitteilen, dass innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten ab dem Tag des Eingangs der Beschwerde Antwort ergeht. Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber müssen die zur Prüfung der Beschwerde erforderlichen Daten für die Dauer des gesamten Beschwerdeverfahrens einschließlich der Beschwerdeverfahren im Sinne der Artikel 33 und 34 aufbewahren und den nationalen Durchsetzungsstellen auf Anfrage zur Verfügung stellen. Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen öffentlich zugänglich sein, auch für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Die Begleitstudie ergab, dass Beschwerden in 15 Mitgliedstaaten ([160]) innerhalb von drei Monaten nach dem Vorfall, auf den sie sich beziehen, eingereicht werden müssen. In drei Mitgliedstaaten ([161]) haben die etablierten Eisenbahnunternehmen eine Frist von einem Jahr für den Eingang einer Beschwerde festgelegt. In drei Mitgliedstaaten ([162]) haben die

([157]) § 10(a) des deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).
([158]) BE, BG, DE, DK, EL, FR, HR, HU, IT, PT, RO, SK.
([159]) AT, DE, EL, ES, HR, IT, PL, PT, SE.
([160]) BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, HU, IT, LT, LV, PL, RO, SE, SI. In Belgien betrifft die Dreimonatsfrist für das dortige etablierte Eisenbahnunternehmen jedoch grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste und Entschädigungen bei Verspätungen. Für andere Beschwerden, die nationale Schienenverkehrsdienste betreffen, gibt es keine feste Frist. In Italien kann die Frist jedoch nach Angaben eines Fahrgastverbands je nach Eisenbahnunternehmen unterschiedlich sein.
([161]) AT, LU, SK.
([162]) FI, IE, NL.

Eisenbahnunternehmen keine Frist für die Einreichung von Beschwerden festgelegt. In einem Mitgliedstaat ([163]) sieht das nationale Recht eine Frist von sechs Monaten für die Anmeldung der Forderungen in Bezug auf den Inlandsverkehr vor; eine für die Studie konsultierte Verbraucherorganisation stellte jedoch fest, dass in der Praxis eine Frist von drei Monaten angewendet wird. In einem Mitgliedstaat ([164]) beträgt die Frist für die Einreichung eines Antrags auf Erstattung oder Entschädigung im Falle einer Verspätung gemäß den allgemeinen Beförderungsbedingungen des etablierten Eisenbahnunternehmens 30 Tage.

Vier Mitgliedstaaten ([165]) haben nie von einer Verlängerungsfrist von bis zu drei Monaten für die Beantwortung einer Beschwerde Gebrauch gemacht, 15 Mitgliedstaaten ([166]) haben von dieser Möglichkeit nur selten Gebrauch gemacht, drei Mitgliedstaaten ([167]) haben die Verlängerung manchmal in Anspruch genommen und ein Mitgliedstaat ([168]) nimmt die Verlängerung regelmäßig in Anspruch.

2.11.2. Einrichtung nationaler Durchsetzungsstellen (Artikel 31)

Gemäß Artikel 31 Absatz 1 der Verordnung muss jeder Mitgliedstaat **eine oder mehrere für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige Stellen** benennen. Jede dieser Stellen muss die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden. Mit einer Ausnahme ([169]) haben alle Mitgliedstaaten eine oder mehrere nationale Durchsetzungsstellen für die Durchsetzung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr benannt. Die benannte Durchsetzungsstelle sollte in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von den Infrastrukturbetreibern, den Entgelt erhebenden Stellen, den Zuweisungsstellen und den Eisenbahnunternehmen unabhängig sein ([170]). Eine Liste der für die Anwendung der Verordnung (EU) 2021/782 zuständigen nationalen Durchsetzungsstellen ist auf der Website der Kommission abrufbar ([171]).

2.11.3. Durchsetzung durch die nationalen Durchsetzungsstellen (Artikel 32)

Gemäß Artikel 32 Absatz 2 der Verordnung müssen **die nationalen Durchsetzungsstellen** die Einhaltung dieser Verordnung genau überwachen. Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter müssen den nationalen Durchsetzungsstellen auf Anfrage unverzüglich und spätestens innerhalb eines Monats nach Eingang der Anfrage alle einschlägigen Unterlagen und Informationen zur Verfügung stellen. Die Eisenbahnunternehmen müssen der nationalen Durchsetzungsstelle bzw. den nationalen Durchsetzungsstellen der Mitgliedstaaten, in denen sie tätig sind, ihre Kontaktdaten mitteilen (Artikel 32 Absatz 4 der Verordnung). Die Kommission hat von den nationalen

([163]) BG.
([164]) PT.
([165]) AT, HR, LT, LU.
([166]) BG, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, IE, LV, NL, PL, RO, SE, SI, SK.
([167]) ES, HU, IT.
([168]) PT.
([169]) CY. Auch wenn in seinem Hoheitsgebiet (ebenso wie in Malta) kein Eisenbahnnetz vorhanden ist, muss Zypern die Vorschriften der Verordnung über Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter überwachen und durchsetzen. Siehe Artikel 31 Absatz 4 der Verordnung.
([170]) Siehe Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung.
([171]) Nationale Durchsetzungsstellen – Mobilität und Verkehr.

Durchsetzungsstellen keine Informationen über die Nichteinhaltung dieser Anforderungen erhalten.

2.11.3.1. Berichterstattung

Gemäß Artikel 32 Absatz 3 der Verordnung sind die nationalen Durchsetzungsstellen verpflichtet, alle zwei Jahre Berichte mit Statistiken über ihre Tätigkeit, auch mit Angabe über verhängte Sanktionen, zu veröffentlichen. Diese Berichte werden über die Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zugänglich gemacht ([172]). Auf derselben Website werden auch die Dienstqualitätsberichte der Eisenbahnunternehmen angezeigt ([173]), wie dies bereits in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorgeschrieben ist. Die nationalen Durchsetzungsstellen müssen auch überwachen, ob die Eisenbahnunternehmen Dienstqualitätsnormen aufstellen und ein Qualitätsmanagementsystem anwenden, um die Dienstqualität aufrechtzuerhalten. Die Begleitstudie ergab, dass die meisten der in Anhang III aufgeführten Dienstqualitätsnormen in den Dienstqualitätsberichten der analysierten Eisenbahnunternehmen weitgehend abgedeckt sind. Die Ergebnisse der Studie deuten auch darauf hin, dass Eisenbahnunternehmen, die in 23 EU-Mitgliedstaaten ([174]) tätig sind, ein Qualitätsmanagementsystem angewendet haben, um die Dienstqualität aufrechtzuerhalten.

Berichte über Dienstqualitätsnormen sind ein wichtiges Instrument für die Durchsetzung. Mehrere nationale Durchsetzungsstellen ([175]) gaben an, dass sie sich bei der Überwachung der Umsetzung der Verordnung und der Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden auf die Dienstqualitätsberichte beziehen. Andere nationale Durchsetzungsstellen haben diesen Aspekt in ihren Berichten nicht behandelt. Generell werden die nationalen Durchsetzungsstellen dazu angehalten, diese Berichte zu überwachen und dafür zu sorgen, dass die Unternehmen sie regelmäßig und rechtzeitig veröffentlichen.

2.11.3.2. Fristgerechte Einreichung und Veröffentlichung

Die ersten Berichte waren am 7. Juni 2025 fällig. Eine nationale Durchsetzungsstelle aus einem Mitgliedstaat übermittelte den Bericht fristgerecht ([176]), die nationalen Durchsetzungsstellen aus 25 anderen Mitgliedstaaten übermittelten ihre Berichte vor Ende 2025 ([177]), und von einem Mitgliedstaat ging kein Bericht ein ([178]).

2.11.3.3. Inhalt des Berichts

Diese regelmäßigen Übermittlungen spielen eine wichtige Rolle bei der Sicherstellung eines kohärenten und transparenten Durchsetzungssystems. Sie ermöglichen es sowohl der Kommission als auch den nationalen Durchsetzungsstellen, eine bereichsübergreifende, EU-weite Perspektive zu verfolgen, wie die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr in der Praxis umgesetzt, überwacht und durchgesetzt werden. Dieser umfassendere Überblick ist von entscheidender Bedeutung für die Ermittlung von Trends, die Verbesserung der Koordinierung und die Stärkung der allgemeinen Wirksamkeit des Rechtsrahmens. Die Berichte ergänzen die von der Kommission organisierten jährlichen Sitzungen der

([172]) Berichte der nationalen Durchsetzungsstellen | Eisenbahnagentur der Europäischen Union.
([173]) Dienstqualitätsberichte der Eisenbahnunternehmen | Eisenbahnagentur der Europäischen Union.
([174]) AT, BE, BG, CZ, DE, EE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SI und SK, d. h. nicht in DK, EL, CY und MT.
([175]) HR, PL, BG, IE, HU, RO.
([176])BE.
([177]) AT, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI.
([178])CY.

Sachverständigengruppe zu den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr, in denen die nationalen Durchsetzungsstellen ihre Erfahrungen mit Durchsetzungspraktiken, neu auftretenden Problemen und möglichen Lösungen austauschen.

Die ersten Berichte, die 2025 eingegangen sind, zeigen mehrere Trends auf. Die nationalen Durchsetzungsstellen gehen zunehmend von einer rein reaktiven Bearbeitung von Beschwerden zu einem proaktiveren Durchsetzungsmodell über, das auf Untersuchungen, Prüfungen und themenbezogenen Kontrollen (z. B. in Bezug auf Verspätungen und Ausfälle, Informationspflichten und Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität) basiert. Daten aus den Beschwerden werden systematischer genutzt, um wiederkehrende Probleme zu ermitteln, wobei Verspätungen, verpasste Anschlüsse, Ausfälle und Entschädigungen neben anhaltenden Defiziten bei der Bereitstellung von Informationen und in geringerem Maße bei der Zugänglichkeit zu den häufigsten Quellen von Streitigkeiten werden. Einige nationale Durchsetzungsstellen nutzen strukturierte Online-Formulare und Hotlines, um Beschwerden zu kategorisieren, zwischen Themen zu unterscheiden, die unter die Verordnung fallen bzw. nicht, und Untersuchungen gezielt auf Bereiche zu lenken, in denen sich Muster der Nichteinhaltung zeigen.

Die Kommission hat ein **Muster für den Bericht** bereitgestellt, das die nationalen Durchsetzungsstellen auf freiwilliger Basis verwenden können. Nur wenige nationale Durchsetzungsstellen verwendeten das Muster bei der Erstellung ihres Berichts 2025, aber mehrere nationale Durchsetzungsstellen fassten die Informationen abschnittsweise zusammen, wie im Muster vorgeschlagen. Die Vorschläge, was in den Bericht aufgenommen werden könnte, wurden, soweit möglich, an die empfohlenen Berichtsbögen für Busse und Reisebusse sowie Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr angepasst. Die Kommission betont, dass gemeinsame Berichterstattungspflichten dazu beitragen, qualitative und vergleichbare Informationen für die Durchsetzung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr bereitzustellen. Darüber hinaus werden die regelmäßigen Berichtszyklen in den kommenden Jahren dazu beitragen, die sich abzeichnenden Durchsetzungstrends genauer zu verfolgen, zu überwachen, ob die Sanktionsregelungen in der Praxis weiterhin wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind, und die Probleme vor Ort sichtbarer zu machen, auch in Fällen, in denen weitere Leitlinien, Koordinierung oder eine Anpassung der Rechtsvorschriften erforderlich sein könnten.

2.11.4. Beschwerdebearbeitung durch die nationalen Durchsetzungsstellen und andere Stellen (Artikel 33)

Die Begleitstudie zeigt, dass die meisten nationalen Durchsetzungsstellen Dokumente elektronisch (per E-Mail, Online-Plattformen oder amtlichem Schriftverkehr) erhalten und dass die Antwort der nationalen Durchsetzungsstelle auf die Beschwerde des Fahrgastes innerhalb von zehn Arbeitstagen bis zu einem Monat erfolgt, wobei die Möglichkeit besteht, die Frist in komplizierten Fällen auf bis zu drei Monate zu verlängern ([179]). Eine kleinere Gruppe gibt standardmäßig sehr kurze Fristen vor, z. B. zehn bis fünfzehn Tage ([180])während andere von Fall zu Fall entscheiden oder innerhalb vereinbarter Fristen

([179]) AT, BG, CZ, FR, HR, IT, PT.
([180]) EE, HU, LT, PT, RO.

agieren ([181]). Die Praxis ist nur in einigen wenigen Systemen nicht so klar, da es bisher keine Fälle gab ([182]).

Auf der Grundlage der Begleitstudie scheint in 21 Mitgliedstaaten auch eine alternative Streitbeilegungsstelle für Fahrgäste zur Verfügung zu stehen ([183]).

2.11.5. Informationsaustausch und grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen (Artikel 34)

Artikel 33 Absatz 4, 5 und 6 sowie Artikel 34 der Verordnung stärken die **Verpflichtung zur Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen**: Werden gemäß Artikel 31 und 33 verschiedene Stellen benannt, so ist der Informationsaustausch zwischen ihnen sicherzustellen. In den Mitgliedstaaten scheint die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen in der Praxis nach wie vor eingeschränkt zu sein. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass der grenzüberschreitende Schienenverkehrsmarkt rund 7 % des gesamten Schienenverkehrs in der EU ([184]) ausmacht und damit etwas über der Quote von 6 % im Jahr 2013 ([185]) liegt. In der Begleitstudie wurde festgestellt, dass nur drei nationale Durchsetzungsstellen ([186]) über konkrete Schwierigkeiten bei der Bestimmung des zuständigen Mitgliedstaats berichteten, der eine grenzüberschreitende Beschwerde bearbeiten sollte, während 19 nationale Durchsetzungsstellen angaben, dass derartige Probleme nicht aufgetreten waren ([187]). Es wurde nur eine Weiterleitung von einer Beschwerde an die nationale Durchsetzungsstelle eines anderen Mitgliedstaats gemeldet ([188]).

([181]) AT, EL, FI, LV, NL.
([182]) Untersuchungen deuten darauf hin, dass dies in sieben Mitgliedstaaten der Fall ist (IE, LU, LT, LV, NL, SI, SK).
([183]) AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, FI, FR, HU, IE, IT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SK. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die konsultierten Interessenträger unterschiedliche Antworten auf die Frage gaben, ob Beschwerden im Zusammenhang mit dem Verkehr im Rahmen einer alternativen Streitbeilegung in Irland bearbeitet werden.
([184]) Neunter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, COM(2025) 439 final. S. 4.
([185]) Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, COM(2013) 587 final, S. 3.
([186]) AT, BE, DE.
([187])BG, CZ, DK, EE, ES, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI, SK.
([188]) CZ.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Verordnung wird erst seit relativ kurzer Zeit angewandt, da sie erst am 7. Juni 2023 wirksam wurde, und viele ihrer beabsichtigten Auswirkungen werden zwangsläufig erst nach einiger Zeit in der Praxis sichtbar. Die bisherigen Feststellungen sollten daher nur als vorläufig angesehen werden.

Von Ausnahmen scheint jedoch strukturierter und begrenzter Gebrauch gemacht zu werden als im Rahmen der vorherigen Verordnung. Zwar gibt es nach wie vor Ausnahmen, insbesondere für Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste, doch sind sie nun häufiger zielgerichtet, zeitlich begrenzt und spezifisch für bestimmte Bestimmungen. Dies deutet auf eine schrittweise Einschränkung der Ausnahmen und eine entsprechende Ausweitung des tatsächlichen Anwendungsbereichs der Verordnung in der Praxis hin.

Zugleich scheint die Verordnung zu einer Verbesserung des Umfelds für die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr in der EU geführt zu haben. Die Anwendung der erweiterten Vorschriften für die Beförderung von Fahrrädern in Zügen zeigt, dass die Mindestanforderungen an Fahrradstellplätze in Zügen in den meisten Mitgliedstaaten erreicht werden können. Ein verstärkter Austausch von Reise- und Verkehrsinformationen zwischen verschiedenen Akteuren dient auch den Interessen der Fahrgäste, insbesondere wenn sie Echtzeitdaten über ihre Reise benötigen. Die kürzlich angenommene Durchführungsverordnung der Kommission zur TSI TEL, in der verschiedene Meilensteine bis 2029 festgelegt sind, wird die Akteure ebenfalls dabei unterstützen, dieses Ziel zu erreichen ([189]). Darüber hinaus haben Fahrgäste dank des einheitlichen Formulars, dessen Nutzung weiter gefördert werden muss, nun auch ein zusätzliches Instrument, um ihre Rechte geltend zu machen. Die Ergebnisse zeigen, dass in den meisten Mitgliedstaaten auch an der Ausarbeitung von Notfallplänen für größere Störungen gearbeitet wird.

Dennoch konnten in bestimmten Bereichen, in denen nach vernünftigem Ermessen raschere Fortschritte zu erwarten waren, noch keine ausreichenden Verbesserungen erzielt werden. Insbesondere bestehen Probleme im Zusammenhang mit Fahrkarten und Durchgangsfahrkarten nach wie vor und erfordern kurzfristige Maßnahmen. Daher wird diesem Bericht ein Vorschlag für eine gezielte Überarbeitung der Verordnung beigefügt, um sicherzustellen, dass Fahrgästen, die eine einzige Fahrkarte für eine Reise mit einer oder mehreren von mehreren Eisenbahnunternehmen betriebenen Verbindungen kaufen, ein ähnliches Schutzniveau gewährt wird wie Fahrgästen mit einer Durchgangsfahrkarte ([190]). Die Anwendung der Vorschriften über nichtdiskriminierende Vertragsbedingungen und Tarife, das Recht auf selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung und die Ausnahme vom Anspruch auf Entschädigung (*höhere Gewalt*) bedürfen ebenfalls einer weiteren Prüfung. Es muss auch weiterhin darauf geachtet werden, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität in der Lage sein werden, in einer Weise zu reisen, die mit anderen Fahrgästen vergleichbar ist.

Allgemein zeigt dieser Bericht auch, dass die Überwachung der Vorschriften auf Ebene der Mitgliedstaaten verbessert werden muss. Eine wirksame und einheitliche

([189]) Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission vom 6. Februar 2026 über eine technische Spezifikation in Bezug auf das Teilsystem „Telematik“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union für die Interoperabilität der gemeinsamen Datennutzung im Schienenverkehr (TSI TEL) und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 454/2011 (TSI TAP) und (EU) Nr. 1305/2014 (TSI TAF) (ABl. L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj). Siehe insbesondere die Meilensteine in Anhang G.

([190]) COM(2026) 233.

Durchsetzung wird noch wichtiger werden, um sicherzustellen, dass die verschiedenen Akteure – Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter – die Vorschriften ordnungsgemäß anwenden, damit die Ziele der Verordnung in der Praxis tatsächlich erreicht werden. Die Kommission wird die Durchführung der Verordnung weiterhin beaufsichtigen und erforderlichenfalls Maßnahmen ergreifen.

Annex A Überblick über die Inanspruchnahme der Ausnahmen gemäß der Verordnung (EU) 2021/782 ([191])

Kategorie der Ausnahme	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	Insgesamt
Fernverkehr			√										√								√	√		√		**5**
Stadt-/Vorortverkehr	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Regionalverkehr	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Schienenverkehrsdienste für historische oder touristische Zwecke			√	√	√					√	√		√		√	√		√	√	√	√	√		√	√	**15**
Grenzüberschreitender Verkehr in Drittländer			√	√						√			√					√		√		√				**7**
Zugang zu Verkehrs- und Reiseinformationen	√											√	√					√		√		√				**6**
Voranmeldefrist für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität			√	√	√	√						√	√					√				√				**8**
Insgesamt	**3**	**0**	**6**	**3**	**4**	**1**	**0**	**0**	**0**	**4**	**3**	**2**	**7**	**0**	**1**	**1**	**2**	**4**	**1**	**5**	**4**	**7**	**0**	**4**	**3**	

([191]) Legende: √ – Ausnahme in Anspruch genommen.

Annex B Vergleich mit Ausnahmeregelungen der Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ([192])

Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr *(zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts geltende Ausnahmen)*

Ausnahmekategorie pro Verkehrsdienst	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	**Insgesamt**
Stadt-/Vorortverkehr	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Regionalverkehr	√		√		√					√	√		√				√			√	√	√		√	√	**12**
Grenzüberschreitender Verkehr in Drittländer			√	√						√			√					√		√		√				**7**
Inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs			√										√								√	√		√		**5**
Insgesamt	**2**	**0**	**4**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**2**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**2**	**1**	**0**	**3**	**3**	**4**	**0**	**3**	**2**	

Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr *(Ausnahmen, die zum Zeitpunkt ihrer Aufhebung am 7. Juni 2023 galten)*

Ausnahmekategorie pro Verkehrsdienst	AT	BE	BG	CZ	DE	DK	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	NL	PL	PT	RO	SI	SK	SE	**Insgesamt**
Stadt-/Vorortverkehr	√		√		√		√		√	√	√		√	√		√	√	√		√	√	√		√	√	**18**
Regionalverkehr	√		√		√		√		√	√	√		√	√		√	√	√		√	√	√		√	√	**18**

([192]) Der Vergleich wurde auf Grundlage der der Kommission vorliegenden Informationen durchgeführt. Es werden nur Ausnahmen angegeben, die beiden Verordnungen gemein sind.

Legende: √ – Vom Mitgliedstaat in Anspruch genommene Ausnahme.

Grenzüberschreitender Verkehr in Drittländer							√			√			√			√		√		√		√				**8**
Inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs			√				√						√	√		√		√		√	√	√		√		**11**
Insgesamt	**2**	**0**	**3**	**0**	**2**	**0**	**4**	**0**	**2**	**3**	**2**	**0**	**4**	**3**	**0**	**4**	**2**	**4**	**0**	**4**	**3**	**4**	**0**	**3**	**2**	