



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 25. Januar 2021  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2017/0237(COD)**

---

---

12262/1/20  
REV 1 ADD 1

TRANS 486  
CONSOM 179  
CODEC 1056  
PARLNAT 145

### **BEGRÜNDUNG DES RATES**

---

Betr.:                   Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer  
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr  
(Neufassung)  
– Begründung des Rates  
– Vom Rat am 25. Januar 2021 angenommen

---

## I. EINLEITUNG

1. Am 27. September 2017 nahm die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Neufassung der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr an.
2. Die Kommission legte die Neufassung in erster Linie vor, um auf die festgestellten Probleme in den folgenden Bereichen zu reagieren: Fälle höherer Gewalt, Inanspruchnahme von Ausnahmeregelungen, Rechte von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität und Verfügbarkeit der sogenannten Durchgangsfahrkarten sowie Informationen über diese Fahrkarten.
3. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat sich am 2. Dezember 2019 auf eine allgemeine Ausrichtung geeinigt.
4. Das Europäische Parlament hat am 15. November 2018 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.
5. Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission haben zwischen Januar und Oktober 2020 Verhandlungen im Hinblick auf eine Einigung über den Vorschlag geführt. Beim vierten Trilog am 1. Oktober wurde eine vorläufige Einigung erzielt, die am 21. Oktober 2020 vom Ausschuss der Ständigen Vertreter gebilligt wurde.
6. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments hat die politische Einigung am 29. Oktober 2020 bestätigt.
7. Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Januar 2018 berücksichtigt. Der Europäische Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.
8. Unter Berücksichtigung dieser Einigung und nach der Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen wurde der Rat (Auswärtige Angelegenheiten) ersucht, auf seiner Tagung am 25. Januar 2021 den Standpunkt des Rates in erster Lesung gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festzulegen.

## **II. ZIEL**

9. Das allgemeine Ziel des Vorschlags besteht darin, die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr durch einen besseren Schutz von Bahnreisenden bei Verspätungen, Annullierungen oder Diskriminierungen zu stärken und Eisenbahnunternehmen in bestimmten Fällen zu entlasten, insbesondere im Zusammenhang mit Verspätungen, die durch externe Gründe verursacht werden und auf die Eisenbahnunternehmen keinen Einfluss haben (höhere Gewalt).
10. Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollten unabhängig davon, wo sie in der EU reisen, uneingeschränkt geschützt werden. Mit der Verordnung werden angemessene Informationen für die Fahrgäste gewährleistet und die Rechte von Fahrgästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität erheblich verbessert.
11. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags ist der Rat mit der Aufnahme neuer Bestimmungen einverstanden, um neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Der Rat ging insofern über den Kommissionsvorschlag hinaus, als er sich auch auf eine Überarbeitung bzw. Ergänzung von Bestimmungen über die Ausstattung von Fahrzeugen mit Fahrradstellplätzen, die Weiterreise mit geänderter Streckenführung, die Einführung einer Verpflichtung in Bezug auf Durchgangsfahrkarten, die Verkürzung der Voranmeldefristen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und eine weitere Präzisierung des Verfahrens zur Beschwerdebearbeitung einigte.

## **III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG**

12. Der im Standpunkt des Rates in erster Lesung zum Ausdruck gebrachte Kompromiss umfasst die folgenden Schlüsselemente:

### ***Höhere Gewalt***

13. Mit dem Standpunkt des Rates wird die Klausel über höhere Gewalt angepasst, um gleiche Wettbewerbsbedingungen und Kohärenz im Vergleich zu ähnlichen Klauseln für andere Verkehrsträger zu gewährleisten. Ursprünglich beschränkte sich die Klausel auf extreme Witterungsbedingungen und große Naturkatastrophen. Angesichts der jüngsten Entwicklungen und im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch werden im Standpunkt des Rates „große Risiken im Bereich der öffentlichen Gesundheit“ als außergewöhnliche Umstände aufgeführt; höhere Gewalt; wird zudem auf andere Ereignisse wie Terroranschläge oder Strafverfolgungsmaßnahmen ausgeweitet.
14. Im Falle höherer Gewalt sind die Betreiber gemäß des Standpunkts des Rates nur von Entschädigungszahlungen befreit; andere Erstattungen sind weiterhin zu leisten.

**b) *Inanspruchnahme von Ausnahmeregelungen***

15. Der Rat kommt überein, dass die neuen Vorschriften nach 24 Monaten in Kraft treten, damit sich die Betreiber und Behörden auf einen reibungslosen Übergang vorbereiten können. Da sich die jeweilige Eisenbahninfrastruktur und die Schienenverkehrsdienste der Mitgliedstaaten nach wie vor auf einem unterschiedlichen Entwicklungsstand befinden, hält es der Rat für wichtig, spezifische Ausnahmeregelungen zuzulassen, um den Mitgliedstaaten mehr Zeit für die Umsetzung bestimmter Aspekte zu geben.
16. Der Standpunkt des Rates sieht vor, dass die derzeitigen Ausnahmeregelungen für inländische Schienenverkehrsdienste für diejenigen Mitgliedstaaten, die diese Ausnahmeregelungen in Anspruch genommen haben, letztmalig um fünf Jahre verlängert werden können. Die Mitgliedstaaten können auch unter bestimmten Umständen und für einen unbestimmten Zeitraum beschließen, teilweise Ausnahmen für grenzüberschreitende Dienste des Regionalverkehrs, Stadtverkehrs und Vorortverkehrs zu gewähren. Die Mitgliedstaaten dürfen jedoch grenzüberschreitenden Diensten keine Ausnahmen in Bezug auf die Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität, die Beförderung von Fahrrädern sowie die Bestimmungen über Durchgangsfahrkarten und die Weiterreise mit geänderter Streckenführung gewähren.

**c) *Rechte von Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität***

17. Der Rat kommt überein, die Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität in dieser Verordnung anzugleichen und für Kohärenz mit anderen Rechtsinstrumenten zu sorgen, insbesondere mit dem Europäischen Rechtsakt zur Barrierefreiheit (Richtlinie (EU) 2019/882 über Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen) und dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (VN-BRK). Die Mitgliedstaaten dürfen für die Bereitstellung von Hilfeleistung und die Entschädigung für beschädigte Mobilitätshilfen keine Ausnahmen mehr vorsehen. Insgesamt wurden die Verfahren für Personen mit eingeschränkter Mobilität, die mit dem Zug reisen, vereinfacht, präzisiert und weniger aufwändig gestaltet, um einen besseren Dienst für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten.
18. Anträge auf Hilfeleistung an Bahnhöfen müssen nur noch 24 Stunden im Voraus gestellt werden, statt wie bisher 48 Stunden, und es entstehen keine zusätzlichen Kosten; die Mitgliedstaaten können jedoch gestatten, dass dieser Zeitraum bis zum 30. Juni 2026 auf 36 Stunden verlängert wird. Wenn keine Voranmeldung vorliegt, aber geschultes Personal am Bahnhof zur Verfügung steht, ist für Hilfeleistungen beim Ein- oder Aussteigen des Zuges zu sorgen. Ist eine Begleitperson erforderlich, so kann diese kostenlos reisen; es muss gewährleistet sein, dass ein Assistenzhund, der eine Person mit eingeschränkter Mobilität begleitet, mitreisen kann.

**d) *Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrradstellplätzen***

19. Der Rat teilt den allgemeinen Grundsatz, dass die Mitnahme von Fahrrädern im Zug möglich sein sollte. Das allgemeine Ziel ist es, in jeder Zugbildung über mindestens vier Fahrradstellplätze zu verfügen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, über diese Anzahl hinauszugehen; sollten allerdings weniger als vier Stellplätze in einer Zugbildung zur Verfügung stehen, so sollte dies aufgrund besonderer Umstände gerechtfertigt sein. Nur in besonderen und gerechtfertigten Fällen kann ein Eisenbahnunternehmen dieses Recht weiter einschränken, insbesondere bei begrenzter Kapazität während der Hauptverkehrszeiten oder wenn die eingesetzten Fahrzeuge nicht dafür geeignet sind. Das Eisenbahnunternehmen kann dafür gegebenenfalls ein zumutbares Entgelt erheben.
20. Wenn neue Fahrzeuge in Auftrag gegeben werden oder eine umfangreiche Aufrüstung vorhandener Fahrzeuge stattfindet, sind die Eisenbahnunternehmen dazu verpflichtet, Stellplätze für Fahrräder zu garantieren. Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht ferner Informationen über die Verfügbarkeit dieser Fahrradstellplätze. Für die spezifischen Vergabeverfahren zur Gewährleistung von Fahrradstellplätzen in Fahrzeugen wird ein Übergangszeitraum von 48 Monaten eingeräumt.

**e) *Durchgangsfahrkarten***

21. Der Rat stimmt der Verpflichtung zum Angebot von Durchgangsfahrkarten für Verkehrsdienste, die von einem einzigen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, für internationale Verkehrsdienste und Verkehrsdienste des Fernverkehrs ab dem Datum des Geltungsbeginns und fünf Jahre nach dem Geltungsbeginn auch für Verkehrsdienste des regionalen Verkehrs zu. Dies bedeutet, dass bei Fahrten, die aus mehreren Teilen bestehen, die Kombination aller Teile als eine einzige Fahrkarte angesehen wird. Wird ein Eisenbahnunternehmen nicht als einziges Eisenbahnunternehmen angesehen, so unternimmt es alle zumutbaren Anstrengungen, um Durchgangsfahrkarten anzubieten; dazu zählt auch die gute Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen.
22. Bündeln Vermittler auf eigene Initiative Fahrkarten und der Fahrgast hat die Fahrkarte in einer einzigen geschäftlichen Transaktion erworben und wurde nicht darüber unterrichtet, dass es sich nicht um eine Durchgangsfahrkarte handelt, so unterliegen die Vermittler im Fall von Verkehrsstörungen einer erhöhten Haftung.

**f) *Recht auf selbstorganisierte Weiterreise mit geänderter Streckenführung***

23. Der Rat ist damit einverstanden, den Zeitraum auf 100 Minuten zu verkürzen, nach dem es den Fahrgästen gestattet ist, selbst ihre Weiterreise mit geänderter Streckenführung zu organisieren, wenn das Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen keine Optionen für eine Weiterreise mit geänderter Streckenführung mitteilt. Das Eisenbahnunternehmen stellt ferner sicher, dass die Kosten der selbstorganisierten Weiterreise mit geänderter Streckenführung in Fällen höherer Gewalt erstattet werden.

**g) *Reise- und Verkehrsinformationen in Echtzeit***

24. Der Rat stimmt darin überein, dass anderen Anbietern von Verkehrsdiensten Verkehrs- und Reiseinformationen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden müssen. Durch einen besseren und einfacheren Zugang zu Verkehrs- und Reiseinformationen können neue Dienste angeboten werden, die konkrete Geschäftsmöglichkeiten schaffen und den Eisenbahnverkehr für bestehende und neue Kunden attraktiver machen. In besonderen Fällen können die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern eine Ausnahme von neun Jahren gewähren; allerdings müssen die Mitgliedstaaten die Lage und die Möglichkeit, die Informationen bereitzustellen, alle zwei Jahre erneut bewerten.

**h) *Bearbeitung von Beschwerden***

25. Der Rat ist damit einverstanden, das Beschwerdebearbeitungsverfahren näher zu präzisieren. Die Kommission muss eine Vorlage zur Beantragung von Erstattungen und Entschädigungen ausarbeiten und sicherstellen, dass diese Formulare in einem für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglichen Format zur Verfügung stehen. Ferner wird die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen verbessert, insbesondere durch die Einführung des Konzepts der „federführenden Stelle“ und der Benennung einer solchen für komplizierte Fälle.

**i) *Nichtdiskriminierungsklausel***

26. Der Rat ist sich darin einig, in einem neuen Artikel zu regeln und zu präzisieren, dass jede Form der direkten oder indirekten Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrgasts oder des Niederlassungsorts des Eisenbahnunternehmens, Fahrkartenverkäufers oder Reiseveranstalters innerhalb der Union verboten ist.

#### IV. FAZIT

27. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung spiegelt den in den Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament erzielten Kompromiss, der mit Unterstützung der Kommission zustande gekommen ist, voll und ganz wider. Dieser Kompromiss wird mit dem Schreiben der Vorsitzenden des TRAN-Ausschusses des Europäischen Parlaments an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter bestätigt (30. Oktober 2020). In diesem Schreiben teilt die Vorsitzende des TRAN-Ausschusses mit, dass sie den Mitgliedern ihres Ausschusses und anschließend dem Plenum empfehlen wird, den Standpunkt des Rates in erster Lesung vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen beider Organe in der zweiten Lesung des Europäischen Parlaments ohne Abänderungen anzunehmen.
28. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung ein ausgewogenes Ergebnis darstellt und dass die Neufassung der Verordnung nach ihrer Annahme einerseits zur Gewährleistung der Fahrgastrechte, insbesondere der Rechte von Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsdienste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, und andererseits zur eindeutigen Festlegung der Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen und der Anbieter von Schienenverkehrsdiensten beitragen wird.