

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Verordnung (EU) 2021/782 in Bezug auf den Schutz von Fahrgästen mit einzigen Fahrkarten
COM(2026) 233 final; Ratsdok. 9306/26

Der Bundesrat wurde am 8. Juni 2026 über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: Drucksache 658/17 = AE-Nr. 170910;
Drucksache 351/26 = AE-Nr. 260499;
AE-Nr. 260500



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.5.2026
COM(2026) 233 final

2026/0114 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/782 in Bezug auf den Schutz von Fahrgästen
mit einzigen Fahrkarten**

{SWD(2026) 233 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Europäische Union setzt sich seit Langem für ein hohes Schutzniveau für Reisende ein, das ein Eckpfeiler der Verkehrs- und Verbraucherpolitik der EU ist. Die EU sticht weltweit durch die umfassenden Rechte für Reisende hervor, die sie für alle Verkehrsträger, einschließlich der Schiene, vorsieht. Gleichzeitig wurde der Rechtsrahmen der EU schrittweise an die sich wandelnden Mobilitätsmuster und die Erwartungen der Reisenden angepasst. Der Schienenverkehr nimmt in diesem Rahmen aufgrund seiner Rolle bei der Förderung von Konnektivität und Wettbewerbsfähigkeit, der Unterstützung des Binnenmarkts und des Beitrags zu den Klimazielen der EU eine besonders wichtige Position ein. Er gehört zu den nachhaltigsten Arten der Fortbewegung und wird zunehmend als Alternative zum Straßen- und Luftverkehr gefördert, insbesondere im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr. Dennoch ist der einheitliche europäische Eisenbahnraum trotz jahrzehntelanger Marktöffnung nach wie vor unvollendet. Ein reibungsloser grenzüberschreitender Schienenverkehr wird nach wie vor durch Marktfragmentierung, fortbestehende monopolistische Strukturen sowie technische und organisatorische Hindernisse erschwert. Dies wirkt sich negativ auf das Fahrgasterlebnis aus.

Ein zentrales Problem, auf das mit diesem Vorschlag eingegangen werden soll, ist der unzureichende Schutz von Fahrgästen, die auf Eisenbahnfahrten mit mehreren Betreibern reisen. In der Praxis erfordern viele Eisenbahnfahrten – insbesondere bei grenzüberschreitenden Reisen oder auf langen Strecken –, dass die Fahrgäste die Dienste mehrerer Eisenbahnunternehmen nutzen. Selbst wenn Fahrgäste ihre Fahrt im Rahmen einer einzigen Transaktion auf einer einzigen Buchungsplattform kaufen, gelten die daraus resultierenden Fahrkarten nach geltendem EU-Recht häufig nicht als Durchgangsfahrkarten. Infolgedessen haben Fahrgäste, die aufgrund von Verspätungen oder Ausfällen einen Anschluss verpassen, möglicherweise keinen Anspruch auf Hilfeleistung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Erstattung oder Entschädigung, obwohl sie berechtigterweise erwarten, während der gesamten Fahrt geschützt zu sein.

Obwohl mit der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr gestärkt und einige Verpflichtungen zum Angebot von Durchgangsfahrkarten eingeführt wurden, ist der Umfang dieser Verpflichtungen nach wie vor sehr begrenzt. Es gibt einige freiwillige Kooperationsvereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen, etwa das Abkommen über die Weiterreise (Agreement on Journey Continuation – AJC)² und „Nehmen Sie den nächsten verfügbaren Zug“ (Hop on the next

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

² Das AJC ist eine freiwillige Vereinbarung zwischen europäischen Eisenbahnbetreibern, die es Fahrgästen ermöglicht, bei im Verlauf von grenzüberschreitenden Fahrten auftretenden Störungen die Fahrt mit dem nächsten verfügbaren Zug ohne zusätzliche Kosten fortzusetzen.
<https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/agreement-on-journey-continuation-ajc>.

available train – HOTNAT)³. Diese bieten jedoch nur partielle und unverbindliche Lösungen und gewährleisten keinen einheitlichen Schutz der Fahrgäste in der gesamten Union. Dies führt zu einer Ungleichbehandlung der Fahrgäste je nach beteiligten Betreibern und betroffenen Mitgliedstaaten, was wiederum das Vertrauen in den Schienenverkehr untergräbt und dessen Attraktivität im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Luftverkehr, verringert.

Die politischen Leitlinien für die Europäische Kommission 2024-2029 enthalten das klare Ziel, sicherzustellen, dass die Menschen in Europa eine einzige Fahrkarte auf einer einzigen Buchungsplattform kaufen und ihre Fahrgastrechte für die gesamte Reise wahrnehmen können. Konsultationen der Interessenträger zeigen, dass Verbraucher- und Fahrgastorganisationen die Schließung dieser Schutzlücken nachdrücklich unterstützen. Diese Unterstützung wurde im Rahmen der Aufforderung zur Stellungnahme zum Ausdruck gebracht, die die Kommission zwischen Juli und September 2025 durchgeführt hat. Im Gegensatz dazu äußern Eisenbahnunternehmen Vorbehalte gegen die Initiative und warnen vor steigenden Kosten für Eisenbahnfahrkarten.

Der Vorschlag beruht daher auf der Notwendigkeit, bestehende Lücken im Fahrgastschutz zu schließen und den Rechtsrahmen an die derzeitigen Buchungspraktiken anzupassen, bei denen mehrere Teilstrecken umfassende Fahrten mit mehreren Betreibern zunehmend im Rahmen einer einzigen Transaktion auf einer einzigen Buchungsplattform gekauft werden. Gemäß dem Vorschlag werden Inhaber von einzigen Fahrkarten für Fahrten mit mehreren Betreibern Schutz (Hilfeleistung, Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Entschädigung) erhalten, wenn eine Verspätung oder ein Ausfall eines vorangehenden Dienstes zu einem verpassten Anschluss führt. Daher wird mit diesem Vorschlag der Begriff „*einzige Fahrkarte*“ eingeführt, definiert als *„in beliebiger Form vorliegender, gültiger Nachweis über eine Durchgangsfahrkarte oder den Abschluss von zwei oder mehr Beförderungsverträgen für eine einzige Fahrt, die im Rahmen einer einzigen geschäftlichen Transaktion von einem Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter erworben wurde“*.

Damit Fahrgäste diese einzigen Fahrkarten kaufen können, sollte es Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern untersagt sein, Fahrten, die sie im Rahmen einer einzigen Fahrkarte verkaufen können, zu segmentieren oder als getrennte Fahrkarten zu verkaufen. Gleichzeitig sollte bei Fahrten im Rahmen einer einzigen Fahrkarte, die mehr als 12 Stunden dauern, der Anspruch auf Entschädigung nur in Bezug auf die Verspätung entstehen, die die betreffende einzelne Teilstrecke (oder Durchgangsfahrkarte) betrifft. Dies sollte nicht gelten, wenn die Fahrt im Rahmen der einzigen Fahrkarte einen Nachtzugdienst einschließt oder wenn die einzige Fahrkarte nur aus einer Durchgangsfahrkarte besteht. Darüber hinaus sollten Eisenbahnunternehmen nicht für die Rechte nach dieser Verordnung

³ HOTNAT ist eine Leistung der Railteam-Allianz, die es Fahrgästen ermöglicht, ohne zusätzliche Kosten den nächsten verfügbaren Hochgeschwindigkeitszug zu nehmen, wenn eine Verspätung oder ein Ausfall dazu führt, dass ein Anschluss zwischen Betreibern, die Mitglied der Allianz sind, verpasst wird.

<https://www.railteam.eu/en/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/>.

haften, wenn ein Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter ihre Dienste in einer einzigen Fahrkarte kombiniert, ohne die geltenden Mindestanschlusszeiten zu beachten.

Im Allgemeinen haften die Eisenbahnunternehmen zwar weiterhin für die Fahrgastrechte, sie können jedoch ein anderes Eisenbahnunternehmen, einen Fahrkartenverkäufer oder einen Reiseveranstalter mit der Bearbeitung der Ansprüche auf Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Hilfeleistung und Entschädigung betrauen. Die Fahrgäste sollten vor dem Kauf der einzigen Fahrkarte klar über diese Übertragung von Aufgaben informiert werden. Diese Übertragung sollte die Haftung des übertragenden Eisenbahnunternehmens unberührt lassen.

Der Vorschlag stützt sich auf die Zuständigkeit der EU im Verkehrsbereich gemäß Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Er ergänzt die zusammen mit diesem Vorschlag angenommenen Vorschläge für eine Verordnung über multimodales Buchen (Regulation on Multimodal Booking – RMB) und für eine Verordnung über die Ausstellung von Eisenbahnfahrkarten (Regulation on Rail Ticketing – RTR)⁴. Durch die Stärkung der Fahrgastrechte bei Fahrten mit mehreren Betreibern zielt der Vorschlag darauf ab,

- in der gesamten Union ein hohes und einheitliches Schutzniveau sicherzustellen;
- den Übergang zu einem nachhaltigeren Verkehr zu unterstützen;
- zur Vollendung eines wirklich integrierten und wettbewerbsfähigen europäischen Eisenbahnsystems beizutragen.

Die Initiative ist nicht Teil des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT).

• **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die EU hat für sämtliche Verkehrsträger, einschließlich der Schiene, einen umfassenden und sich weiterentwickelnden Rahmen für die Rechte der Reisenden geschaffen. Im Eisenbahnsektor wurde dieser Rahmen in erster Linie in der Verordnung (EU) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ festgelegt. Diese wurde durch die Neufassung der Verordnung (EU) 2021/782 ersetzt, mit der die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr in der gesamten Union gestärkt und harmonisiert wurden. Zu den mit der Verordnung (EU) 2021/782 eingeführten Verbesserungen gehörten verbesserte Informationspflichten, bessere Durchsetzungsmechanismen und ein stärkerer Schutz für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Darüber hinaus wurden standardisierte Entschädigungs- und Erstattungsverfahren gestärkt, unter anderem durch die Einführung eines einheitlichen Formulars für solche Anträge, dessen Verwendung weiter gefördert werden sollte⁶.

⁴ COM(2026) 231 und COM(2026) 232.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).

⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2024/949 der Kommission vom 27. März 2024 zur Festlegung eines einheitlichen Formulars für Erstattungs- und Entschädigungsanträge von Fahrgästen im

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit dem bestehenden Rechtsrahmen und ergänzt diesen. Anstatt die derzeitigen Vorschriften zu ersetzen, baut er auf der Verordnung (EU) 2021/782 auf, indem er eine spezifische Lücke schließt, die bei der Anwendung der Verordnung festgestellt wurde. Die betreffende Lücke ist der begrenzte Schutz, der Fahrgästen auf Fahrten mit mehreren Betreibern gewährt wird, wenn Fahrkarten im Rahmen einer einzigen Transaktion auf einer einzigen Buchungsplattform erworben werden, aber nicht als Durchgangsfahrkarten gelten. Während die derzeitige Verordnung die Eisenbahnunternehmen dazu anhält, Durchgangsfahrkarten anzubieten, und ihnen eine begrenzte Verpflichtung dazu auferlegt, wird mit dem Vorschlag der Schutz der Fahrgäste in Situationen ausgeweitet, die nicht unter die bestehenden Bestimmungen fallen.

Auf diese Weise stärkt der Vorschlag die Ziele des bestehenden politischen Rahmens. Er wird für einen einheitlicheren und wirksameren Schutz der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sorgen, insbesondere bei grenzüberschreitenden Fahrten und Anschlussfahrten. Er ergänzt auch die entsprechenden MTBR- und RTR-Vorschläge. Diese Vorschläge zielen darauf ab, den Zugang zu integrierten Fahrkartensystemen und Reiseinformationen zu verbessern, regeln jedoch nicht an sich die Fahrgastrechte bei verpassten Anschlüssen.

Dieser Vorschlag steht auch im Einklang mit der Omnibus-Verordnung zur Durchsetzung (COM(2023) 753) und den Vorschlägen zu Fahr- und Fluggastrechten im multimodalen Verkehr (COM(2023) 752). Alle drei verfolgen das übergeordnete Ziel, den Schutz der Reisenden bei Störungen wie verpassten Anschlüssen zwischen Betreibern oder Verkehrsträgern zu stärken. Sie alle zielen darauf ab, uneingeschränkte Rechte auf Hilfeleistung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Durchsetzung lückenlos zu gewährleisten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁷ hat sich die Kommission verpflichtet, die Anwendung der EU-Passagierrechte zu verbessern. Dazu gehört, die Rechte sowohl für die Beförderer als auch für die Passagiere klarer zu fassen, eine angemessene Hilfeleistung und Erstattung im Falle von Störungen sicherzustellen und angemessene Sanktionen anzuwenden, wenn die Vorschriften nicht ordnungsgemäß eingehalten werden. In der Strategie werden auch die potenziellen Vorteile einer Ausweitung der Passagierrechte innerhalb eines multimodalen Rahmens hervorgehoben (siehe Maßnahme 63 der Strategie). Der vorliegende Vorschlag steht voll und ganz im Einklang mit diesen Zielen, da er die EU-Politik im Bereich Fahrgastrechte stärkt und bestehende legislative Maßnahmen ergänzt. Diese Initiative steht ferner im Einklang mit der Strategie der EU für die Rechte von

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). Das einheitliche Formular ist auf der Website der Kommission zu finden und an die Bedürfnisse von Menschen mit Sehbehinderungen angepasst: https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form_en?prefLang=de.

⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF.

Menschen mit Behinderungen 2021-2030⁸, indem sie sicherstellt, dass alle Fahrgäste, einschließlich jener mit eingeschränkter Mobilität, während ihrer gesamten Fahrt nahtlosen Schutz und Hilfeleistung erhalten, auch wenn Anschlüsse zwischen verschiedenen Eisenbahnbetreibern verpasst werden. Darüber hinaus unterstützt die Initiative das Ziel des EU-Plans für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr⁹, zuverlässige und zugängliche grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen auszuweiten, indem Störungen durch verpasste Anschlüsse so gering wie möglich gehalten werden. Schließlich steht die Initiative auch im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und dem Europäischen Klimagesetz¹⁰. Aufgrund der politischen Maßnahme werden keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt erwartet. Die Initiative trägt zum Ziel für nachhaltige Entwicklung Nr. 13 („Klimaschutz“) bei.

Es wird davon ausgegangen, dass der vorliegende Vorschlag keine digitale Relevanz aufweist. Der Einsatz digitaler Mittel, Datenaspekte oder die Bereitstellung digitaler öffentlicher Dienste werden durch den Vorschlag nicht eingeführt, geändert oder beeinträchtigt. Der Anwendungsbereich des Vorschlags ist auf die Einführung von Rechten für Fahrgäste mit einzigen Fahrkarten für Fahrten mit mehreren Betreibern beschränkt und fällt daher nicht in den Anwendungsbereich des Grundsatzes „standardmäßig digital“.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für den Erlass von EU-Rechtsvorschriften im Bereich der gemeinsamen Verkehrspolitik ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Dieser bildet die Grundlage für die derzeit geltenden Verordnungen über Fahr- bzw. Fluggastrechte.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Bahnreisen innerhalb der EU umfassen immer häufiger grenzüberschreitende Fahrten und Fahrten im Fernverkehr, die von mehreren Eisenbahnunternehmen durchgeführt werden. Solche Situationen können durch nationale Maßnahmen allein nicht angemessen bewältigt werden, da die Fahrgastrechte und die Pflichten der Betreiber häufig über die territoriale Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten hinausgehen. Unterschiedliche nationale Vorschriften in Bezug auf den Anwendungsbereich und die Durchsetzung würden zu Uneinheitlichkeiten und Rechtsunsicherheit führen. Im Gegensatz dazu wird mit dem Vorschlag ein in der gesamten EU gleiches Schutzniveau für Fahrgäste gewährleistet. Bestehende freiwillige Kooperationsvereinbarungen sind nicht bindend und bieten den Fahrgästen keinen hinreichend umfassenden Schutz oder Rechtssicherheit. Da viele Eisenbahnunternehmen zunehmend in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind, können einheitliche Rechte und der Schutz der Fahrgäste bei verpassten Anschlüssen nur auf Unionsebene erreicht werden. Maßnahmen auf EU-Ebene würden harmonisierte und durchsetzbare Rechte auf Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Entschädigung und Hilfeleistung für Fahrten gewährleisten, an denen mehrere

⁸ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/union-equality-strategy-rights-persons-disabilities-2021-2030_de.

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/high-speed-rail-plan_de.

¹⁰ [Verordnung \(EU\) 2021/1119](#) zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität.

Eisenbahnunternehmen beteiligt sind. Dies trägt zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts bei, gewährleistet gleiche Bedingungen für die Betreiber und bietet den Fahrgästen überall in der Union dasselbe Schutzniveau. Harmonisierte Rechte erhöhen auch die Attraktivität des Schienenverkehrs und unterstützen umfassendere Ziele der EU wie umwelt- und verkehrspolitische Ziele.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die in diesem Vorschlag dargelegten politischen Entscheidungen gehen nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die festgestellten Mängel beim Schutz der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu beheben, insbesondere in Fällen, in denen mehrere Eisenbahnunternehmen im Rahmen eines einzigen Fahrkartenkaufs beteiligt sind. Wie in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu dieser Initiative dargelegt, bieten die ausgewählten Maßnahmen ein angemessenes Gleichgewicht zwischen der Stärkung der Fahrgastrechte und der Vermeidung unnötiger Belastungen für Eisenbahnunternehmen, Vermittler und nationale Verwaltungen. Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden bestehende Rechte (Information, Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Hilfeleistung und Entschädigung) gezielt erweitert, um sicherzustellen, dass sie bei verpassten Anschlüssen wirksam angewandt werden. Diese Maßnahmen sind strikt auf das Maß beschränkt, das erforderlich ist, um Rechtssicherheit und einen einheitlichen Schutz der Fahrgäste in der gesamten Union zu gewährleisten. Gleichzeitig erlegen sie den Betreibern oder den nationalen Durchsetzungsstellen keine unverhältnismäßigen administrativen oder finanziellen Verpflichtungen auf. Der Vorschlag stellt das am besten geeignete Instrument dar, um i) das gewünschte Schutzniveau für Fahrgäste zu erreichen, ii) eine einheitliche Anwendung der Rechte in grenzüberschreitenden Kontexten und in Kontexten mit mehreren Betreibern zu gewährleisten und iii) das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu unterstützen. Er steht mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang. Eine ausführlichere Erläuterung findet sich in der begleitenden Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, aus der hervorgeht, dass die gewählten Maßnahmen wirksam und effizient sind und nicht über das zur Erreichung der politischen Ziele erforderliche Maß hinausgehen.

- **Wahl des Instruments**

Da der Vorschlag die Überarbeitung einer bestehenden Verordnung (Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr) betrifft, handelt es sich bei dem gewählten Instrument ebenfalls um eine Verordnung.

3. ERGEBNISSE DER *EX-POST*-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Konsultation der Interessenträger**

Aus den Antworten auf die Aufforderung der Kommission zur Stellungnahme im Zusammenhang mit diesem Vorschlag ging deutlich hervor, dass die Stärkung der EU-Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr, insbesondere für Fahrten mit mehreren Betreibern und grenzüberschreitende Fahrten, nachdrücklich unterstützt wird. Gleichzeitig zeigten sich in den Antworten unterschiedliche Sichtweisen in Bezug auf den Umfang der Fahrgastrechte, die Haftungsverteilung und die potenziellen Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor. Die Ausweitung der Fahrgastrechte fand bei Einzelpersonen, Verbraucherorganisationen und nichtstaatlichen Organisationen konsequente Unterstützung; sie betonten, dass die Fahrgäste derzeit den größten Teil des Risikos bei Verspätungen, Ausfällen und verpassten Anschlüssen tragen. Sie wiesen auch auf fragmentierte Fahrkartenausstellungssysteme, unklare

Zuständigkeiten und uneinheitliche Entschädigungspraktiken hin, und viele von ihnen forderten einen fahrtbezogenen Ansatz in Bezug auf Fahrgastrechte. Der Vorschlag trägt diesen Ansichten Rechnung, indem er den Schutz für Fahrten stärkt, die im Rahmen einer einzigen Transaktion erworben werden, die Verantwortlichkeiten klarstellt und den Fahrgästen Rechtssicherheit bietet.

Unter den Interessenträgern aus der Wirtschaft gingen die Ansichten stärker auseinander. Große etablierte Eisenbahnunternehmen und ihre Verbände sprachen sich grundsätzlich für einen stärkeren Schutz der Fahrgäste aus, bevorzugten jedoch freiwillige Systeme wie das AJC und HOTNAT. Sie warnten auch vor einer Überregulierung und negativen Auswirkungen auf das Angebot an Verkehrsdiensten. Neue Marktteilnehmer im Schienenverkehr, Vermittler und andere Interessenträger aus der Wirtschaft unterstützten die Initiative im Allgemeinen stärker, betonten jedoch, dass realistische Mindestanschlusszeiten und eine klare und praktikable Haftungsverteilung erforderlich seien. Der Vorschlag trägt diesen Erwägungen durch einen gezielten Ansatz Rechnung, der darauf abzielt, den Schutz der Fahrgäste zu stärken und gleichzeitig betriebliche Durchführbarkeit und Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten.

Behörden unterstützten weitgehend die Stärkung der Fahrgastrechte und die Klarstellung der Vorschriften für Durchgangsfahrkarten, waren jedoch unterschiedlicher Ansicht in Bezug auf den angemessenen Umfang der Verpflichtungen. Sie betonten ferner, dass Kohärenz mit bestehenden Rechtsvorschriften und eine wirksame Durchsetzung erforderlich seien, was in den Schwerpunkt des Vorschlags auf Rechtsklarheit und einheitliche Anwendung in allen Mitgliedstaaten eingeflossen ist.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Zwei externe Auftragnehmer, Milieu Consulting und Transport & Mobility Leuven, trugen zur Vorbereitung der Begleitstudie bei. Die Studie ist zusammen mit diesem Vorschlag öffentlich zugänglich.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag wird durch eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu den Kosten und Nutzen des Vorschlags gestützt. Die Abschätzung baut auf der dem Vorschlag für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr beigelegten Folgenabschätzung¹¹ auf und aktualisiert diese in zwei Hauptbereichen. Bei dem ersten handelt es sich um die politische Maßnahme, wonach einzige Fahrten, die in einem einzigen Kaufvorgang, im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags mit mehreren Fahrkarten, verkauft werden, von Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern stets als Durchgangsfahrkarte zu betrachten sind. Dadurch werden die Fahrgastrechte gemäß der Verordnung (d. h. in Bezug auf Information, Hilfeleistung, Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Entschädigung) für die gesamte Fahrt gewährt. Der zweite Bereich ist die Maßnahme, mit der klargestellt wird, dass die Möglichkeit zum Kauf von Durchgangsfahrkarten angeboten werden muss, wann immer dies technisch möglich ist. Dies sollte Eisenbahnunternehmen jedoch nicht zum Abschluss von Vereinbarungen verpflichten, da dies in ihr unternehmerisches Handeln und ihre unternehmerische Freiheit eingreifen würde. Da mit dieser Kosten-Nutzen-Analyse eine frühere Folgenabschätzung aktualisiert wird, war eine neue Folgenabschätzung nicht erforderlich.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017SC0318>.

Da den Fahrgästen zusätzliche Rechte gewährt werden, sind sie die Hauptnutznier des Vorschlags. Sie würden auch Kosten in Form von Zeit und Aufwand sparen. Der Gesamtnutzen für Fahrgäste (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2028-2050 im Vergleich zum Ausgangsszenario) wird auf EU-Ebene auf 7,78 Mrd. EUR geschätzt.

Aus der Abschätzung geht hervor, dass den Eisenbahnunternehmen Gesamtkosten in Höhe von 2,14 Mrd. EUR entstehen würden (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2028-2050 im Vergleich zum Ausgangsszenario). Dies würde sich aus den Maßnahmen ergeben, die sie etwa in folgenden Bereichen ergreifen müssten: i) Bestimmung des Umfangs ihrer finanziellen Haftung, ii) Koordinierung von Störungsvereinbarungen mit anderen Eisenbahnunternehmen, iii) Aktualisierung der technischen Antragsbearbeitungsprozesse, iv) Überarbeitung von Bedingungen und Fahrgastinformationen, v) Schulung des Verkaufs- und Unterstützungspersonals, vi) Überprüfung der rechtlichen und finanziellen Auswirkungen, vii) Bereitstellung von Hilfeleistung, Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Entschädigung für Fahrgäste, einschließlich Verwaltungskosten¹², die aufgrund der Bearbeitung zusätzlicher Anträge von Fahrgästen entstehen, die auf Fahrten mit mehreren Betreibern Anschlüsse verpassen. Andererseits dürften die Eisenbahnunternehmen aufgrund des gestiegenen Verbrauchervertrauens von einer höheren Nachfrage nach Bahnreisen profitieren. Auf Vermittler werden voraussichtlich einige einmalige Anpassungskosten (12,84 Mio. EUR) infolge von IT-Anpassungen und Vertragsüberarbeitungen zukommen, sie würden jedoch von höheren Mengen verkaufter Fahrkarten profitieren.

Den nationalen Durchsetzungsstellen dürften einmalige Anpassungskosten in Höhe von 0,03 Mio. EUR auf EU-Ebene entstehen, die mit dem Nachvollziehen der Änderungen, der Bewertung der rechtlichen Auswirkungen und der Anpassung der Bearbeitung von Beschwerden zusammenhängen. Die Zahl der Beschwerden kann zwar aufgrund von mehr einzigen Fahrkarten steigen, eine größere Rechtsklarheit wird jedoch die Durchsetzung vereinfachen. Insgesamt dürften sich die zusätzlichen Durchsetzungskosten für nationale Durchsetzungsstellen und andere Beschwerdestellen sehr in Grenzen halten.

Insgesamt zeigt die Abschätzung, dass der Vorschlag zu einem Nettonutzen von schätzungsweise 5,63 Mrd. EUR führen würde (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2028-2050 im Vergleich zum Ausgangsszenario). Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird auf 3,6 geschätzt.

Die Prüfung der Klimaverträglichkeit wurde durchgeführt. Wie aus der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen hervorgeht, steht der Vorschlag im Einklang mit den Umweltzielen des europäischen Grünen Deals und des Europäischen Klimagesetzes.

• Grundrechte

Gemäß Artikel 38 der Charta der Grundrechte muss durch die Politik der Union ein hohes Verbraucherschutzniveau sichergestellt werden. Die Stärkung der Rechte von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr, die in der EU mit Diensten mehrerer Betreiber reisen, wird das insgesamt hohe Verbraucherschutzniveau weiter erhöhen.

¹² Die jährlichen durchschnittlichen wiederkehrenden Verwaltungskosten für Eisenbahnunternehmen über einen Zeitraum von zehn Jahren werden auf 96,1 Mio. EUR gegenüber dem Ausgangsszenario geschätzt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative überwachen. Zu den Fortschrittsindikatoren werden die Zahl der verkauften einzigen Fahrkarten, die Zahl der verkauften Durchgangsfahrkarten sowie die Zahl der Beschwerden und Entschädigungszahlungen gehören. Die Kommission wird diese Informationen aus regelmäßigen Berichten zusammentragen, die von den nationalen Durchsetzungsstellen gemäß der Verordnung (EU) 2021/782 erstellt werden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag ergänzt den derzeitigen Rechtsrahmen für die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr durch begrenzte und gezielte Änderungen der Verordnung (EU) 2021/782.

Artikel 1: Änderungen der Verordnung (EU) 2021/782

Mit diesem Artikel wird der Begriff „einzige Fahrkarte“ eingeführt, die Regelung zum Schutz der Fahrgäste für solche Fahrkarten festgelegt, einschließlich in Bezug auf das Recht auf Entschädigung für Eisenbahnfahrten im Rahmen einer einzigen Fahrkarte, die mehr als 12 Stunden dauern, und die Anforderung hinzugefügt, dass diejenigen, die solche Fahrkarten verkaufen, Mindestanschlusszeiten beachten müssen.

Artikel 2 enthält die allgemeinen Bestimmungen der Verordnung bezüglich des Inkrafttretens.

2026/0114 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/782 in Bezug auf den Schutz von Fahrgästen mit einzigen Fahrkarten

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁴,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Wirksame Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr sollten einen Zuwachs an Bahnreisen fördern. Dabei handelt es sich um ein in der von der Kommission im Dezember 2020 angenommenen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁵ festgelegtes Ziel.
- (2) Mit der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ soll sichergestellt werden, dass Fahrgäste auf Reisen innerhalb der Union geschützt sind. Fahrgäste sollten während ihrer gesamten Fahrt einheitliche Rechte und hohe Schutzstandards genießen. Fahrgäste, die eine Fahrt mit mehreren Eisenbahnunternehmen im Rahmen einer einzigen geschäftlichen Transaktion bei einem einzigen Fahrkartenverkäufer buchen, verfügen derzeit jedoch häufig nicht über einen solchen Schutz, wodurch sie Gefahr laufen, dass es zu Störungen ihrer Fahrt und zu unvorhergesehenen Reise-, Unterkunfts- und Erfrischungskosten kommt.
- (3) Derzeit gibt es eine begrenzte Anzahl freiwilliger Vereinbarungen zur Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den betreffenden Eisenbahnunternehmen in diesem Bereich. Solche Vereinbarungen sollen Fahrgästen, die im Rahmen einer einzigen Fahrt mit mehreren Fahrkarten auf Diensten verschiedener Eisenbahnunternehmen unterwegs sind, die Fortsetzung der Fahrt ermöglichen. Diese Vereinbarungen sind

¹³ ABl. C , , S. .

¹⁴ ABl. C , , S. .

¹⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ vom 9.12.2020 (COM(2020) 789 final).

¹⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

jedoch häufig nicht bindend, von begrenztem Umfang und den Fahrgästen nicht bekannt, was zu Uneinheitlichkeiten bei ihrer Anwendung führt.

- (4) Um die Mängel in der derzeitigen Praxis zu beheben, sollten die in der Verordnung (EU) 2021/782 festgelegten Rechte auf Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Entschädigung und Hilfeleistung auf alle Fahrten ausgeweitet werden, die mehrere Schienenverkehrsdienste umfassen, die von mehreren Eisenbahnunternehmen betrieben werden, und die als eine einzige Fahrt im Rahmen einer einzigen Fahrkarte verkauft werden. Die Ausweitung dieser Rechte auf alle Fahrten im Rahmen einer einzigen Fahrkarte würde das Wohlergehen der Fahrgäste verbessern und einen umfassenden Schutz während der gesamten Fahrt bieten, insbesondere bei verpassten Anschlüssen zwischen Diensten, die von verschiedenen Eisenbahnunternehmen betrieben werden.
- (5) Insbesondere sollte der Anspruch auf Entschädigung für die gesamte Fahrt im Rahmen der einzigen Fahrkarte gelten, es sei denn, die einzige Fahrkarte umfasst eine Kombination aus mehreren Beförderungsverträgen und die planmäßige Fahrzeit im Rahmen der einzigen Fahrkarte beträgt mehr als 12 Stunden; in diesem Fall sollte die Entschädigung für jeden einzelnen Beförderungsvertrag bestimmt werden. Diese Einschränkung ist durch die potenziellen finanziellen Risiken gerechtfertigt, die mit den möglicherweise erheblichen Entschädigungskosten für eine Fahrt dieser Dauer verbunden sind, sowohl was die zu zahlende Entschädigung als auch die Verwaltungskosten im Zusammenhang mit ihrer Bearbeitung und Zahlung betrifft. Gleichzeitig sollte diese Einschränkung nicht für eine einzige Fahrkarte gelten, die einer Durchgangsfahrkarte entspricht, da eine Durchgangsfahrkarte als ein einziger Beförderungsvertrag gilt, der entweder von einem einzigen Eisenbahnunternehmen oder von mehreren kooperierenden Eisenbahnunternehmen angeboten wird. Angesichts der besonderen betrieblichen Merkmale von Nachtzugdiensten, etwa ihrer Häufigkeit und Dauer, die den Fahrgast bei verpassten Anschlüssen während Eisenbahnfahrten im Rahmen einer einzigen Fahrkarte, die Nachtzugdienste umfasst, in eine besonders prekäre Lage bringen, und auch angesichts der Notwendigkeit, Nachtzüge als nachhaltige und zuverlässige Reisealternative für lange Strecken zu fördern, sollte diese Einschränkung auch nicht gelten, wenn die Fahrt im Rahmen der einzigen Fahrkarte einen Nachtzugdienst umfasst.
- (6) Um die wirksame Ausübung dieser Rechte zu gewährleisten, sollten Fahrgäste einzige Fahrkarten erwerben können. Daher sollten Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter daran gehindert werden, Fahrten, die als eine einzige Fahrkarte verkauft werden können, zu segmentieren oder im Rahmen getrennter geschäftlicher Transaktionen zu verkaufen.
- (7) Wenn einzige Fahrkarten angeboten werden, sollten realistische und geltende Mindestanschlusszeiten berücksichtigt werden, um das Risiko verpasster Anschlüsse zu verringern.
- (8) Die Beantragung von Erstattungen und Entschädigungen gemäß der Verordnung (EU) 2021/782 sollte für Fahrgäste einfach sein. Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, die Fahrgäste über ihre Rechte zu informieren, und die Fahrgäste haben

das Recht, ihren Antrag unter Verwendung des mit der Verordnung (EU) 2024/949 der Kommission¹⁷ angenommenen einheitlichen Formulars zu stellen.

- (9) Mindestanschlusszeiten zielen darauf ab, zum Zeitpunkt der Buchung das Risiko verpasster Anschlüsse zu begrenzen, und sollten daher angewandt werden, wenn ein Fahrgast eine einzige Fahrkarte von einem Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter kauft, der Dienste verschiedener Eisenbahnunternehmen kombiniert. Erfüllen Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter diese Anforderung nicht, wenn sie eine einzige Fahrkarte anbieten, und verpasst der Fahrgast während der Fahrt einen oder mehrere Anschlüsse, sollten sie für den Schutz des Fahrgastes haften, indem sie ihm die Wahl zwischen der Erstattung der dem Fahrgast entstandenen Kosten für die Weiterreise mit geänderter Streckenführung oder der vollständigen Erstattung der einzigen Fahrkarte anbieten. Darüber hinaus sollten sie verpflichtet sein, eine zusätzliche Entschädigung auf der Grundlage des für die einzige Fahrkarte gezahlten Betrags zu zahlen. Mit dieser Haftung von Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern soll sichergestellt werden, dass die Mindestanschlusszeiten beachtet werden. Darüber hinaus sollte der Fahrgast weiterhin Anspruch auf umfassenden Schutz haben, wenn ein Eisenbahnunternehmen eine einzige Fahrkarte verkauft, die mindestens einen seiner eigenen Dienste umfasst, und die Mindestanschlusszeiten nicht beachtet.
- (10) Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sollten ermutigt werden, zum Nutzen der Fahrgäste zusammenzuarbeiten, die im Rahmen einer einzigen Fahrkarte reisen. Daher sollten Eisenbahnunternehmen zwar weiterhin für während einer Eisenbahnfahrt im Rahmen einer einzigen Fahrkarte verpasste Anschlüsse haften, es sollte ihnen jedoch gestattet sein, ein anderes Eisenbahnunternehmen, einen Fahrkartenverkäufer oder einen Reiseveranstalter mit der Bearbeitung von Ansprüchen auf Erstattung, Weiterreise mit geänderter Streckenführung, Hilfeleistung und Entschädigung zu betrauen. Die Fahrgäste sollten vor dem Kauf einer einzigen Fahrkarte klar über eine solche Übertragung von Aufgaben informiert werden. Diese Übertragung sollte die Haftung des übertragenden Eisenbahnunternehmens unberührt lassen.
- (11) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ konsultiert und hat am [...] eine Stellungnahme abgegeben —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2021/782 wird wie folgt geändert:

¹⁷ 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).

¹⁸ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 9 erhält folgende Fassung:

„9. ‚Durchgangsfahrkarte‘ eine oder mehrere Fahrkarten, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen;“
 - b) Folgende Nummer 9a wird eingefügt:

„9a. ‚einzige Fahrkarte‘ einen in beliebiger Form vorliegenden, gültigen Nachweis über eine Durchgangsfahrkarte oder den Abschluss von zwei oder mehr Beförderungsverträgen für eine Fahrt, die im Rahmen einer einzigen geschäftlichen Transaktion von einem Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter erworben wurde;“
 - c) Nummer 20 erhält folgende Fassung:

„20. ‚verpasster Anschluss‘ die Situation, in der ein Fahrgast während einer in Form einer einzigen Fahrkarte verkauften Eisenbahnfahrt einen oder mehrere Dienste infolge der Verspätung oder des Ausfalls eines oder mehrerer vorheriger Dienste oder der Abfahrt eines Dienstes vor der planmäßigen Abfahrtszeit verpasst;“
 - d) Folgende Nummer 23 wird angefügt:
 - e) „23. ‚Nachtzugdienst‘ einen Schienenpersonenverkehrsdienst, der planmäßig überwiegend während der Nachtstunden verkehrt und ganz oder teilweise aus Fahrzeugen besteht, die mit speziellen Schlafgelegenheiten wie Liegeplätzen, Liegewagenplätzen oder Schlafabteilen ausgestattet sind.“
2. Artikel 12 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Fahrkarten für Fahrten mit einem oder mehreren Anschlüssen“
 - b) In Absatz 1 Unterabsatz 1 wird der zweite Satz gestrichen.
 - c) Die Absätze 2 bis 7 erhalten folgende Fassung:

„(2) Bei Fahrten mit Schienenpersonenverkehrsdiensten des Fernverkehrs oder Schienenpersonenverkehrsdiensten des Regionalverkehrs im Rahmen einer einzigen Fahrkarte haftet das Eisenbahnunternehmen, dessen verspäteter, ausgefallener oder vorzeitig abgefahrter Dienst einen verpassten Anschluss an einen oder mehrere Dienste im Rahmen derselben einzigen Fahrkarte verursacht, gemäß den Artikeln 18, 19 und 20 für alle einschlägigen Störungen während der gesamten Fahrt, wenn der Fahrgast einen oder mehrere Anschlüsse verpasst. Eisenbahnunternehmen, deren Dienste im Rahmen einer einzigen Fahrkarte aufgrund eines verpassten Anschlusses verpasst werden, gestatten dem Fahrgast, die Fahrt mit ihrem nächsten Dienst fortzusetzen, sofern Sitzplätze verfügbar sind.

(3) Wenn Fahrkarten angeboten werden, dürfen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter Fahrten, die im Rahmen einer einzigen Fahrkarte verkauft werden können, nicht segmentieren oder im Rahmen getrennter geschäftlicher Transaktionen verkaufen.

- (4) Wenn Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter einzige Fahrkarten anbieten, müssen sie mindestens die gemäß der Verordnung (EU) 2026/253 der Kommission* festgelegten geltenden Mindestanschlusszeiten einhalten.
- (5) Verkauft ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter eine einzige Fahrkarte für eine Fahrt, bei der die in Absatz 4 genannten Mindestanschlusszeiten nicht eingehalten werden, und verpasst der Fahrgast einen oder mehrere Anschlüsse,
 - a) haftet das Eisenbahnunternehmen nicht gemäß Absatz 2, es sei denn, es hat die einzige Fahrkarte verkauft und betreibt mindestens einen der unter diese Fahrkarte fallenden Dienste;
 - b) ist der Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter verpflichtet, eine Entschädigung in Höhe von 75 % des für die einzige Fahrkarte gezahlten Gesamtbetrags zu zahlen und die Wahl anzubieten zwischen einer Erstattung des für die einzige Fahrkarte gezahlten Gesamtbetrags oder der dem Fahrgast für die Weiterreise mit geänderter Streckenführung entstandenen notwendigen, angemessenen und zumutbaren Kosten.
- (6) Das gemäß Absatz 2 haftbare Eisenbahnunternehmen kann ein anderes Eisenbahnunternehmen, einen Fahrkartenverkäufer oder einen Reiseveranstalter mit der Bearbeitung der Rechte aus dieser Verordnung betrauen, sofern der Fahrgast vor dem Kauf der einzigen Fahrkarte über diese Aufgabenübertragung informiert wird. Die Haftung des übertragenden Eisenbahnunternehmens bleibt von der Übertragung der Aufgaben unberührt.
- (7) Die Absätze 3 bis 5 gelten nicht für einzige Fahrkarten, die nur aus einer Durchgangsfahrkarte bestehen.

* 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).“

d)

3. Artikel 19 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, hat ein Fahrgast bei Verspätungen Anspruch auf eine Entschädigung durch das Eisenbahnunternehmen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte oder der einzigen Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 18 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

- a) 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;
- b) 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.

Verfügt ein Fahrgast über eine einzige Fahrkarte für eine planmäßige Fahrt von mindestens 12 Stunden zwischen dem Abfahrts- und dem Zielort gemäß der einzigen

Fahrkarte, so hat der Fahrgast nur Anspruch auf Entschädigung gemäß Unterabsatz 1 in Bezug auf Verspätungen, die die einzelnen Beförderungsverträge betreffen, bei deren Erfüllung die Verspätung aufgetreten ist. Sofern zutreffend werden die Fahrgäste vor dem Kauf der einzigen Fahrkarte über diese Einschränkung informiert.

Unterabsatz 2 gilt nicht für einzige Fahrkarten, die einen Nachtzugdienst umfassen, oder für einzige Fahrkarten, die nur aus einer Durchgangsfahrkarte bestehen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin