



---

*Plenarsitzungsdokument*

---

**A8-0340/2018**

18.10.2018

**\*\*\*I**  
**BERICHT**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr  
(Neufassung)  
(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Bogusław Liberadzki

(Neufassung – Artikel 104 der Geschäftsordnung)

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Anhörungsverfahren
- \*\*\* Zustimmungsverfahren
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts***

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform**

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes**

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	71
ANLAGE: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES .....	77
ANLAGE: STELLUNGNAHME DER BERATENDEN GRUPPE DER JURISTISCHEN DIENSTE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES UND DER KOMMISSION .....	81
ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN, VON DENEN DER BERICHTERSTATTER BEITRÄGE ERHALTEN HAT .....	83
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	84
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	151
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS .	152

**DE**

## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung) (COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0548),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0324/2017),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Januar 2018<sup>1</sup>,
  - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
  - gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 24. Juli 2017 an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 104 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
  - gestützt auf die Artikel 104 und 59 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A8-0340/2018),
- A. in der Erwägung, dass der Vorschlag der Kommission nach Auffassung der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;

---

<sup>1</sup> ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 66.

<sup>2</sup> ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>24</sup> ist in einigen Punkten zu ändern. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, die *genannte Verordnung* neu zu fassen.

---

<sup>24</sup> 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).

#### *Geänderter Text*

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ist in einigen Punkten zu ändern, ***damit die Fahrgäste besser geschützt und mehr Anreize zur Nutzung der Eisenbahn gesetzt werden, insbesondere unter gebührender Berücksichtigung der Artikel 11, 12 und 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Angesichts dieser Änderungen und*** aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich ***also***, die ***Verordnung (EG) Nr. 1371/2007*** neu zu fassen.

---

<sup>24</sup> 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).

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Trotz beträchtlicher Fortschritte beim Schutz der Verbraucher in der Union sind noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nötig.

#### *Geänderter Text*

(3) Trotz beträchtlicher Fortschritte beim Schutz der Verbraucher in der Union sind noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ***und zu deren Entschädigung bei Verspätungen, Zugausfällen oder materiellen Schäden*** nötig.

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Erwägung 5

###### *Vorschlag der Kommission*

(5) Die Gewährung der gleichen Rechte für Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr und im Inlandsverkehr soll das **Verbraucherschutzniveau** in der Union erhöhen, **gleiche Ausgangsbedingungen für die Eisenbahnunternehmen sicherstellen und ein einheitliches Niveau der Fahrgastrechte garantieren.**

###### *Geänderter Text*

(5) Die Gewährung der gleichen Rechte für Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr und im Inlandsverkehr soll das **Niveau der Fahrgastrechte** in der Union erhöhen, **insbesondere was den Zugang zu Informationen und die Entschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen betrifft. Die Fahrgäste sollten möglichst genau über ihre Rechte informiert werden.**

### Änderungsantrag 4

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Erwägung 5 a (neu)

###### *Vorschlag der Kommission*

###### *Geänderter Text*

**(5a) Die vorliegende Verordnung sollte unbeschadet der Möglichkeit der Mitgliedstaaten oder der zuständigen Behörden gelten, Sozialtarife für Dienste, die durch eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung geregelt werden, und für gewerbliche Dienste festzulegen.**

### Änderungsantrag 5

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Erwägung 6

###### *Vorschlag der Kommission*

###### *Geänderter Text*

(6) Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs **oder Regionalverkehrs** unterscheiden sich ihrer Art nach von Fernverkehrsdiensten. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben, Schienenpersonenverkehrsdienste des

(6) Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs **und** Vorortverkehrs unterscheiden sich ihrer Art nach von Fernverkehrsdiensten. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben, Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs **und** Vorortverkehrs von

Stadtverkehrs, Vorortverkehrs *oder Regionalverkehrs, die keine grenzüberschreitenden Dienste innerhalb der Union sind*, von bestimmten Vorschriften über Fahrgastrechte auszunehmen.

bestimmten Vorschriften über Fahrgastrechte auszunehmen.

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(8) *Die Ausnahmen sollten sich jedoch nicht auf die Bestimmungen dieser Verordnung erstrecken, die Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität die Nutzung von Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtern. Ferner sollten keine Ausnahmen gelten für das Recht derjenigen, die Bahnfahrkarten kaufen wollen, dies ohne unangemessene Schwierigkeiten zu tun, die Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahnunternehmen in Bezug auf Reisende und ihr Gepäck, das Erfordernis, dass die Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein müssen, und das Erfordernis, dass die Unternehmen geeignete Maßnahmen treffen, um die persönliche Sicherheit der Reisenden in Bahnhöfen und Zügen zu gewährleisten und Risiken zu steuern.*

*entfällt*

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(9) Zu den Rechten der Nutzer von Eisenbahnverkehrsdiensten gehört das Erhalten von Informationen über *den*

(9) Zu den Rechten der Nutzer von Eisenbahnverkehrsdiensten gehört das Erhalten von Informationen über *diese*

*Verkehrsdienst* sowohl vor als auch während der Fahrt. **Wann immer möglich, sollten** Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer diese Informationen im Voraus **und so schnell wie möglich** bereitstellen. Die Informationen sollten in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglichen Formaten bereitgestellt werden.

*Verkehrsdienste und damit verbundene Angelegenheiten* sowohl vor als auch während **und nach** der Fahrt. Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer **sollten** diese Informationen **so schnell wie möglich** im Voraus, **spätestens jedoch zum Zeitpunkt des Fahrtantritts** bereitstellen. Die Informationen sollten in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglichen Formaten bereitgestellt werden **und öffentlich zugänglich sein. Die Eisenbahnunternehmen sollten diese Informationen Fahrkartenverkäufern und anderen Eisenbahnunternehmen, die ihre Dienstleistungen verkaufen, zur Verfügung stellen.**

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(9a) Durch den Zugang zu allen operativen Daten und Tarifen in Echtzeit zu diskriminierungsfreien und vertretbaren Bedingungen werden Eisenbahnfahrten besser für Neukunden zugänglich, und es wird ihnen eine größere Auswahl an Reisemöglichkeiten und Tarifen geboten. Die Eisenbahnunternehmen sollten den Fahrkartenverkäufern ihre operativen Daten und Angaben zu Tarifen zur Verfügung stellen, um Eisenbahnfahrten zu erleichtern. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass die Fahrgäste Durchgangsfahrkarten und optimale einfache Zugfahrten buchen können.**

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(9b) Eine Intensivierung des multimodalen Personenverkehrs wird dazu beitragen, die Klimaschutzziele der EU zu erreichen. Darum sollten Eisenbahnunternehmen auch Kombinationen mit anderen Verkehrsträgern bewerben, sodass Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sich vor der Buchung der Reise dieser Möglichkeiten bewusst sind.**

## **Änderungsantrag 10**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(9c) Gut ausgebaute multimodale Personenverkehrssysteme werden zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Darum sollten Eisenbahnunternehmen auch für Kombinationen mit anderen Verkehrsträgern werben, damit sich die Nutzer des Eisenbahnverkehrs dieser Möglichkeit vor der Buchung ihrer Reise bewusst sind.**

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(12) Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten für die Personenbeförderung sollten die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Wohn-/Aufenthaltsorts zu verbieten, unabhängig

(12) Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten für die Personenbeförderung sollten die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Wohn-/Aufenthaltsorts zu verbieten, unabhängig

davon, ob sich der betreffende Fahrgast dauerhaft oder vorübergehend in einem anderen Mitgliedstaat aufhält. Diese Maßnahmen sollten auch alle verdeckten Formen der Diskriminierung nach anderen Kriterien wie Aufenthaltsort, physischem oder digitalem Standort erfassen, die die gleiche Wirkung haben. Angesichts der Entwicklung von Online-Plattformen, die Fahrkarten zur Personenbeförderung verkaufen, sollten die Mitgliedstaaten besonders darauf achten, dass es im Prozess des Zugriffs auf Online-Schnittstellen oder des Fahrkartenkaufs zu keiner Diskriminierung kommt. Beförderungsregelungen, die Sozialtarife vorsehen, sollten jedoch nicht *automatisch* ausgeschlossen werden, sofern sie *verhältnismäßig sind und* unabhängig von der Staatsangehörigkeit der betroffenen Personen gelten.

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) Die steigende Beliebtheit des Radfahrens in der gesamten Union wirkt sich auch auf die Mobilität und den Fremdenverkehr aus. Dank einer zunehmenden Nutzung sowohl der Eisenbahn als auch des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl werden die Umweltauswirkungen des Verkehrs verringert. Deshalb sollten die Eisenbahnunternehmen die Kombination von Fahrrad- und Eisenbahnfahrten soweit möglich erleichtern, indem sie insbesondere die Beförderung von Fahrrädern in Zügen *ermöglichen*.

davon, ob sich der betreffende Fahrgast dauerhaft oder vorübergehend in einem anderen Mitgliedstaat aufhält. Diese Maßnahmen sollten auch alle verdeckten Formen der Diskriminierung nach anderen Kriterien wie Aufenthaltsort, physischem oder digitalem Standort erfassen, die die gleiche Wirkung haben. Angesichts der Entwicklung von Online-Plattformen, die Fahrkarten zur Personenbeförderung verkaufen, sollten die Mitgliedstaaten besonders darauf achten, dass es im Prozess des Zugriffs auf Online-Schnittstellen oder des Fahrkartenkaufs zu keiner Diskriminierung kommt. Beförderungsregelungen, die Sozialtarife vorsehen, sollten jedoch nicht ausgeschlossen werden, sofern sie unabhängig von der Staatsangehörigkeit der betroffenen Personen gelten.

#### *Geänderter Text*

(13) Die steigende Beliebtheit des Radfahrens in der gesamten Union wirkt sich auch auf die Mobilität und den Fremdenverkehr aus. Dank einer zunehmenden Nutzung sowohl der Eisenbahn als auch des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl werden die Umweltauswirkungen des Verkehrs verringert. Deshalb sollten die Eisenbahnunternehmen die Kombination von Fahrrad- und Eisenbahnfahrten soweit möglich erleichtern, indem sie insbesondere *Fahrradstände in ausreichender Zahl für* die Beförderung von *montierten* Fahrrädern in *dafür vorgesehenen Bereichen in allen Arten von Reisezügen, einschließlich Hochgeschwindigkeitszügen, Fernzügen, grenzüberschreitenden und lokalen* Zügen, *bereitstellen. Die Fahrgäste sollten*

*über den Bereich für Fahrräder informiert werden. Diese Anforderungen sollten ab dem [zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung] für alle Eisenbahnunternehmen gelten.*

## **Änderungsantrag 13**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14**

#### *Vorschlag der Kommission*

(14) Die Eisenbahnunternehmen sollten den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch erleichtern, dass – *wann immer möglich* – Durchgangsfahrkarten angeboten werden.

#### *Geänderter Text*

(14) Die Eisenbahnunternehmen sollten den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch erleichtern, dass Durchgangsfahrkarten angeboten werden.

## **Änderungsantrag 14**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15**

#### *Vorschlag der Kommission*

(15) Im Lichte des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und um Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Reisemöglichkeiten im Eisenbahnverkehr zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten Regeln für die Nichtdiskriminierung dieser Personen und die ihnen zu leistende Hilfe während der Fahrt festgelegt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, das gleiche Recht auf Freizügigkeit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger. Unter anderem sollte besonders darauf geachtet werden, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Informationen über die Zugänglichkeit von Eisenbahnverkehrsdiensten, über die

#### *Geänderter Text*

(15) Im Lichte des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und um Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Reisemöglichkeiten im Eisenbahnverkehr zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten Regeln für die Nichtdiskriminierung dieser Personen und die ihnen zu leistende Hilfe während der Fahrt festgelegt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, das gleiche Recht auf Freizügigkeit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger. Unter anderem sollte besonders darauf geachtet werden, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität *barrierefreizugängliche* Informationen über die Zugänglichkeit von

Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen und über deren Ausstattung erhalten. Damit auch Fahrgäste mit eingeschränkter Sinneswahrnehmung bestmöglich über Verspätungen unterrichtet werden, sollten **gegebenenfalls akustische und optische Systeme genutzt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten die Möglichkeit haben, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen.** Das Personal sollte angemessen geschult werden, um – insbesondere bei der Hilfeleistung – auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einzugehen. Um gleiche Reisebedingungen sicherzustellen, **sollte die Hilfeleistung für diese Personen an Bahnhöfen und in Zügen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Züge verkehren, und nicht nur zu bestimmten Tageszeiten.**

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

Eisenbahnverkehrsdiensten, über die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen und über deren Ausstattung erhalten. Damit auch Fahrgäste mit eingeschränkter Sinneswahrnehmung bestmöglich über Verspätungen unterrichtet werden, sollten **geeignete und für sie wahrnehmbare akustische und optische Systeme genutzt werden.** Das Personal sollte angemessen geschult werden, um – insbesondere bei der Hilfeleistung – auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einzugehen. Um gleiche Reisebedingungen sicherzustellen, **sollten diese Personen kostenlose Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen erhalten.**

*Geänderter Text*

**(15a) Wenn am Bahnhof keine barrierefrei zugänglichen Fahrkartenautomaten vorhanden sind, sollten Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Fahrkarten im Zug kaufen können.**

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

*Vorschlag der Kommission*

(16) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten durch **die Beachtung** der TSI **für Personen mit eingeschränkter Mobilität** die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und von

*Geänderter Text*

(16) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten durch **Einhaltung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission (TSI)<sup>25a</sup> und der Richtlinie XXX als Ergänzung zu**

Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigen. Außerdem sollte entsprechend den für das öffentliche Auftragswesen geltenden Rechtsvorschriften der Union , insbesondere der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup>, die Zugänglichkeit zu allen baulichen Strukturen und zu allen Fahrzeugen durch die schrittweise Beseitigung physischer Hindernisse und funktioneller Behinderungen anlässlich der Anschaffung neuen Materials sowie der Durchführung von Bau- oder umfangreichen Renovierungsarbeiten gewährleistet werden .

*den TSI* die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigen. Außerdem sollte entsprechend den für das öffentliche Auftragswesen geltenden Rechtsvorschriften der Union , insbesondere der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup>, die Zugänglichkeit zu allen baulichen Strukturen und zu allen Fahrzeugen durch die schrittweise Beseitigung physischer Hindernisse und funktioneller Behinderungen anlässlich der Anschaffung neuen Materials sowie der Durchführung von Bau- oder umfangreichen Renovierungsarbeiten gewährleistet werden .

---

<sup>26</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

---

*<sup>25a</sup> Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110).*

<sup>26</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

## **Änderungsantrag 17**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17**

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Es ist wünschenswert, dass durch diese Verordnung ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen geschaffen wird, das mit der

#### *Geänderter Text*

(17) Es ist wünschenswert, dass durch diese Verordnung ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen geschaffen wird, das mit der

Haftung des Eisenbahnunternehmens verknüpft ist und auf der gleichen Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV betreffend die Fahrgastrechte, besteht. Bei Verspätungen von Personenverkehrsdiensten sollten die Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen eine Entschädigung in Höhe eines prozentualen Anteils des Fahrpreises leisten.

Haftung des Eisenbahnunternehmens verknüpft ist und auf der gleichen Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV betreffend die Fahrgastrechte, besteht. ***Gekaufte Fahrkarten sollten vollständig rückzahlbar sein.*** Bei Verspätungen von Personenverkehrsdiensten sollten die Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen eine Entschädigung in Höhe eines prozentualen Anteils ***von bis zu 100 %*** des Fahrpreises leisten.

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

#### *Vorschlag der Kommission*

(18) Eisenbahnunternehmen sollten die Pflicht haben, hinsichtlich ihrer Haftung gegenüber Fahrgästen im Eisenbahnverkehr bei Unfällen versichert zu sein oder gleichwertige Vorkehrungen zu treffen. Wenn Mitgliedstaaten einen Höchstbetrag für den Schadensersatz im Falle der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen festsetzen, sollte dieser Betrag zumindest dem in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV vorgesehenen Betrag entsprechen.

#### *Geänderter Text*

(18) Eisenbahnunternehmen sollten die Pflicht haben, hinsichtlich ihrer Haftung gegenüber Fahrgästen im Eisenbahnverkehr bei Unfällen versichert zu sein oder gleichwertige Vorkehrungen zu treffen. Wenn Mitgliedstaaten einen Höchstbetrag für den Schadensersatz im Falle der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen festsetzen, sollte dieser Betrag zumindest dem in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV vorgesehenen Betrag entsprechen. ***Die Mitgliedstaaten sollten jederzeit die Möglichkeit haben, den Betrag des im Falle der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen auszahlenden Schadensersatzes zu erhöhen.***

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

*Vorschlag der Kommission*

(20) Bei Verspätungen sollte den Fahrgästen die Fortsetzung der Fahrt ermöglicht oder es sollten ihnen Weiterreisemöglichkeiten mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen angeboten werden. Dabei sollten die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigt werden.

*Geänderter Text*

(20) Bei Verspätungen sollte den Fahrgästen die Fortsetzung der Fahrt ermöglicht oder es sollten ihnen Weiterreisemöglichkeiten mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen angeboten werden. Dabei sollten die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität **nach angemessenen Informationen besonders** berücksichtigt werden.

**Änderungsantrag 20**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 21**

*Vorschlag der Kommission*

***(21) Ein Eisenbahnunternehmen sollte jedoch nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet sein, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung von schlechten Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen verursacht wurde, die den sicheren Betrieb des Verkehrsdienstes gefährdeten. Ein solches Ereignis sollte den Charakter einer außergewöhnlichen Naturkatastrophe haben, die sich von normalen jahreszeitlich bedingten Witterungsbedingungen wie Herbststürmen oder regelmäßig auftretenden städtischen Überflutungen aufgrund der Gezeiten oder der Schneeschmelze unterscheiden. Die Eisenbahnunternehmen sollten nachweisen müssen, dass sie die Verspätung weder vorhersehen und verhindern konnten, selbst wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.***

*Geänderter Text*

***entfällt***

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 22

##### *Vorschlag der Kommission*

(22) In Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sollten die Bahnhofsbetreiber Notfallpläne aufstellen, um die Folgen größerer Störungen dadurch so gering wie möglich zu halten, dass sie festsitzende Fahrgäste angemessen informieren und betreuen.

##### *Geänderter Text*

(22) In Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sollten die Bahnhofsbetreiber Notfallpläne aufstellen **und öffentlich zugänglich machen**, um die Folgen größerer Störungen dadurch so gering wie möglich zu halten, dass sie festsitzende Fahrgäste angemessen informieren und betreuen.

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 23

##### *Vorschlag der Kommission*

(23) Diese Verordnung sollte die Rechte der Eisenbahnunternehmen, **nach geltendem nationalem Recht** Entschädigungsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen, nicht einschränken.

##### *Geänderter Text*

(23) Diese Verordnung sollte die Rechte der Eisenbahnunternehmen, **Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber, zur Erfüllung ihrer aus der vorliegenden Verordnung erwachsenden Pflichten gegenüber den Fahrgästen gegebenenfalls** Entschädigungsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen, nicht einschränken.

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 27

##### *Vorschlag der Kommission*

(27) Die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollten die Möglichkeit haben, hinsichtlich der durch diese Verordnung begründeten Rechte und Pflichten bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen eine Beschwerde einzureichen, auf die ihnen innerhalb einer

##### *Geänderter Text*

(27) Die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollten die Möglichkeit haben, hinsichtlich der durch diese Verordnung begründeten Rechte und Pflichten bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen, **Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber**

angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss.

**und Infrastrukturbetreiber** eine Beschwerde einzureichen, auf die ihnen innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss.

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

#### *Vorschlag der Kommission*

(28) Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten Qualitätsnormenstandards für Schienenpersonenverkehrsdienste festlegen, veröffentlichen, anwenden und überwachen.

#### *Geänderter Text*

(28) Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten Qualitätsnormenstandards für Schienenpersonenverkehrsdienste – ***auch für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität*** – festlegen, veröffentlichen, anwenden und überwachen.

## Änderungsantrag 25

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

#### *Vorschlag der Kommission*

(29) Zur Wahrung eines hohen Verbraucherschutzniveaus im Eisenbahnverkehr sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, nationale Durchsetzungsstellen zu benennen, die die Durchführung dieser Verordnung genau überwachen und für ihre Durchsetzung auf nationaler Ebene sorgen. Diese Stellen sollten in der Lage sein, vielfältige Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Fahrgäste sollten sich bei diesen Stellen über mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung beschweren können. Um eine zufriedenstellende Bearbeitung solcher Beschwerden zu gewährleisten, sollten diese Stellen auch untereinander zusammenarbeiten.

#### *Geänderter Text*

(29) Zur Wahrung eines hohen Verbraucherschutzniveaus im Eisenbahnverkehr sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, nationale Durchsetzungsstellen zu benennen, die die Durchführung dieser Verordnung genau überwachen und für ihre Durchsetzung auf nationaler Ebene sorgen. Diese Stellen sollten in der Lage sein, vielfältige Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen ***und Fahrgästen die Möglichkeit verbindlicher alternativer Streitbeilegungsverfahren gemäß der Richtlinie 2013/11/EU<sup>1a</sup> zu bieten***. Die Fahrgäste sollten sich bei diesen Stellen über mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung beschweren können ***und, sofern dies vereinbart wurde, die Online-Streitbeilegung gemäß der***

***Verordnung (EU) Nr. 524/2013<sup>1b</sup> nutzen können. Außerdem sollte dafür Sorge getragen werden, dass Beschwerden von Organisationen eingereicht werden können, die Fahrgastgruppen vertreten. Um eine zufriedenstellende Bearbeitung solcher Beschwerden zu gewährleisten, sollten diese Stellen auch untereinander zusammenarbeiten, und die vorliegende Verordnung sollte weiterhin im Anhang der Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1c</sup> angeführt sein. Die nationalen Durchsetzungsstellen sollten jedes Jahr auf ihren Websites Berichte mit Statistiken veröffentlichen, in denen sie die Anzahl und Art der bei ihnen eingegangenen Beschwerden und das Ergebnis ihrer Durchsetzungsmaßnahmen ausführlich aufführen. Die Berichte sollten ferner auf der Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zugänglich gemacht werden.***

---

***<sup>1a</sup> Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 14).***

***<sup>1b</sup> Verordnung (EU) Nr. 524/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die Online-Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 1).***

***<sup>1c</sup> Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen***

## **Änderungsantrag 26**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31**

#### *Vorschlag der Kommission*

(31) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen treffen. Die Sanktionen, zu denen auch die Zahlung einer Entschädigung an die betreffende Person gehören könnte, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

#### *Geänderter Text*

(31) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen treffen. Die Sanktionen, zu denen auch die Zahlung einer Entschädigung an die betreffende Person gehören könnte, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein ***und sollten unter anderem eine Mindeststrafe oder einen Prozentsatz des Jahresumsatzes des jeweiligen Unternehmens bzw. der jeweiligen Organisation umfassen, je nachdem, was höher ist.***

## **Änderungsantrag 27**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 33 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(33a) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu sicherzustellen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Erstellung eines Standardbeschwerdeformulars der Union, mit dem die Fahrgäste im Einklang mit dieser Verordnung eine Entschädigung beantragen können, übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der***

**Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>1a</sup>, ausgeübt werden.**

---

<sup>1a</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Gegenstand

Gegenstand **und Ziele**

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Diese Verordnung enthält Vorschriften für den Eisenbahnverkehr, die Folgendes betreffen:

Diese Verordnung enthält Vorschriften für den Eisenbahnverkehr, **damit die Fahrgäste wirksam geschützt werden und der Schienenverkehr gefördert wird**, die Folgendes betreffen:

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

a) die Nichtdiskriminierung zwischen Fahrgästen hinsichtlich der **Beförderungsbedingungen**;

a) die Nichtdiskriminierung zwischen Fahrgästen hinsichtlich der **Beförderungs- und Fahrkartenbedingungen**;

## **Änderungsantrag 31**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

d) die Rechte der Fahrgäste bei Ausfall oder Verspätung;

*Geänderter Text*

d) die Rechte **und Entschädigungsansprüche** der Fahrgäste bei **Störungen wie** Ausfall oder Verspätung;

**Änderungsantrag 32**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

e) die Mindestinformationen , die den Fahrgästen **verfügbar zu machen sind**;

*Geänderter Text*

e) die **genauen und rechtzeitigen** Mindestinformationen **in barrierefreiem Format**, die **die Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer** den Fahrgästen **bereitstellen müssen, etwa den Abschluss von Beförderungsverträgen und die Ausstellung von Fahrkarten**;

**Änderungsantrag 33**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

f) die Nichtdiskriminierung von und obligatorische Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;

*Geänderter Text*

f) die Nichtdiskriminierung von und obligatorische Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität **durch entsprechend geschultes Personal**;

**Änderungsantrag 34**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

h) die Bearbeitung von Beschwerden;

*Geänderter Text*

h) **ordentliche Verfahren für die Einreichung und** Bearbeitung von

Beschwerden;

### Änderungsantrag 35

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

(a) die in der Richtlinie 2012/34/EU genannten Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs **und Regionalverkehrs** mit Ausnahme grenzüberschreitender Dienste innerhalb der Union;

*Geänderter Text*

(a) die in der Richtlinie 2012/34/EU genannten Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs **und** Vorortverkehrs mit Ausnahme grenzüberschreitender Dienste innerhalb der Union;

### Änderungsantrag 36

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

(b) internationale Schienenpersonenverkehrsdienste, bei denen ein erheblicher Teil, der mindestens einen fahrplanmäßigen Bahnhofshalt umfasst, außerhalb der Union betrieben wird, **sofern die Fahrgastrechte auf dem Gebiet des Mitgliedstaats, der die Ausnahme gewährt, nach nationalem Recht angemessen gewährleistet werden.**

*Geänderter Text*

(b) internationale Schienenpersonenverkehrsdienste, bei denen ein erheblicher Teil, der mindestens einen fahrplanmäßigen Bahnhofshalt umfasst, außerhalb der Union betrieben wird.

### Änderungsantrag 37

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ba) inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, für die die Mitgliedstaaten eine solche Ausnahme gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für höchstens zwölf Monate ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser**

*Verordnung einfügen] gewährt haben.*

### **Änderungsantrag 38**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den gemäß Absatz 2 Buchstaben a **und** b gewährten Ausnahmen in Kenntnis **und unterrichten sie über die Angemessenheit ihrer nationalen Rechtsvorschriften zu den in Absatz 2 Buchstabe b genannten Zwecken in ihrem Gebiet.**

*Geänderter Text*

3. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den gemäß Absatz 2 Buchstaben a, b **und ba** gewährten Ausnahmen in Kenntnis.

### **Änderungsantrag 39**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. Die Artikel 5, **10**, 11 und **25** und Kapitel V gelten für alle in Absatz 1 genannten Schienenpersonenverkehrsdienste, einschließlich der nach Absatz 2 **Buchstaben a und b** ausgenommenen Dienste.

*Geänderter Text*

4. Die Artikel 5, **6**, 11, **12** und **17** und Kapitel V gelten für alle in Absatz 1 genannten Schienenpersonenverkehrsdienste, einschließlich der nach Absatz 2 **Buchstabe a** ausgenommenen Dienste.

### **Änderungsantrag 40**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4a. Diese Verordnung gilt nicht für Dienste, die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses betrieben werden.**

## Änderungsantrag 41

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1a) „Beförderer“ das vertragliche Eisenbahnunternehmen, mit dem der Fahrgast den Beförderungsvertrag geschlossen hat, oder eine Reihe aufeinanderfolgender Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage dieses Vertrags haften;**

## Änderungsantrag 42

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1b) „ausführender Beförderer“ ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Fahrgast den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber das vertragliche Eisenbahnunternehmen die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat;**

## Änderungsantrag 43

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. „Reiseveranstalter“ einen Veranstalter **oder Vermittler**, der kein Eisenbahnunternehmen ist, im Sinne **des Artikels 3 Nummern 8 und 9** der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>30</sup>;

4. „Reiseveranstalter“ einen Veranstalter, der kein Eisenbahnunternehmen ist, im Sinne **von Artikel 3 Nummer 8** der Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>30</sup>;

---

<sup>30</sup> Richtlinie (EU) 2015/2302 des

---

<sup>30</sup> Richtlinie (EU) 2015/2302 des

Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1).

Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates (ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1).

## **Änderungsantrag 44**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 5**

#### *Vorschlag der Kommission*

5. „Fahrkartenverkäufer“ jeden Vermittler von Eisenbahnverkehrsdiensten, der für ein Eisenbahnunternehmen oder für eigene Rechnung Beförderungsverträge schließt und Fahrkarten verkauft;

#### *Geänderter Text*

5. „Fahrkartenverkäufer“ jeden Vermittler von Eisenbahnverkehrsdiensten, der für ein **oder mehrere** Eisenbahnunternehmen oder für eigene Rechnung Beförderungsverträge schließt und Fahrkarten, **getrennte Fahrkarten oder Durchgangsfahrkarten** verkauft;

## **Änderungsantrag 45**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**5a. „Vertreiber“ einen Vermittler von Schienenverkehrsdiensten, der für ein Eisenbahnunternehmen Fahrkarten verkauft und im Rahmen des Vertrags zwischen dem Fahrgast und dem Eisenbahnunternehmen keine Verpflichtungen hat;**

## **Änderungsantrag 46**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 6**

*Vorschlag der Kommission*

6. „Beförderungsvertrag“ einen Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung zwischen einem Eisenbahnunternehmen **oder einem Fahrkartenverkäufer** und dem Fahrgast über die Durchführung einer oder mehrerer Beförderungsleistungen;

*Geänderter Text*

6. „Beförderungsvertrag“ einen Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung zwischen einem Eisenbahnunternehmen und dem Fahrgast über die Durchführung einer oder mehrerer Beförderungsleistungen;

**Änderungsantrag 47**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**6a. „Fahrkarte“ einen gültigen Nachweis in beliebiger Form (Papier, elektronische Fahrkarte, Smartcard, Sichtkarte), der den Fahrgast zur Beförderung im Schienenverkehr berechtigt;**

**Änderungsantrag 48**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 6 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**6b. „kombinierte Fahrt“ eine oder mehrere Fahrkarten, die mehrere Beförderungsverträge für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Schienenverkehrsdienste belegen;**

**Änderungsantrag 49**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 8**

*Vorschlag der Kommission*

8. „Durchgangsfahrkarte“ eine oder mehrere Fahrkarten, die einen **einzigsten Beförderungsvertrag** für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen;

*Geänderter Text*

8. „Durchgangsfahrkarte“ eine **Fahrkarte** oder mehrere **getrennte** Fahrkarten, die einen **Beförderungsvertrag oder mehrere Beförderungsverträge** für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen **und bei demselben Fahrkartenverkäufer, Reiseveranstalter oder Eisenbahnunternehmen für eine vollständige Fahrt gekauft wurden;**

**Änderungsantrag 50**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 10**

*Vorschlag der Kommission*

10. „Fahrt“ die Beförderung eines Fahrgasts zwischen einem Abfahrtsbahnhof und einem Ankunftsbahnhof **im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags;**

*Geänderter Text*

10. „Fahrt“ die Beförderung eines Fahrgasts zwischen einem Abfahrtsbahnhof und einem Ankunftsbahnhof;

**Änderungsantrag 51**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 13 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

**13a. „Ankunft“ den Zeitpunkt, zu dem am Bahnsteig des Bestimmungsorts die Türen des Zuges geöffnet werden und das Aussteigen gestattet wird;**

*Geänderter Text*

**Änderungsantrag 52**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 15**

*Vorschlag der Kommission*

15. „verpasster Anschluss“ die Situation, in der ein Fahrgast während einer Fahrt einen oder mehrere Dienste infolge der Verspätung oder des Ausfalls eines oder mehrerer vorheriger Dienste verpasst;

*Geänderter Text*

15. „verpasster Anschluss“ die Situation, in der ein Fahrgast **im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags** während einer Fahrt einen oder mehrere Dienste infolge der Verspätung oder des Ausfalls eines oder mehrerer vorheriger Dienste verpasst;

**Änderungsantrag 53**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 16**

*Vorschlag der Kommission*

16. „Person mit Behinderungen“ und „Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen, Behinderung oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln **aufgrund des Alters** nur eingeschränkt mobil ist ;

*Geänderter Text*

16. „Person mit Behinderungen“ und „Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen **oder** intellektuellen Behinderung oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil ist;

**Änderungsantrag 54**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 19 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**19a. „außergewöhnliche Umstände“ Umstände, die sich der Kontrolle des Eisenbahnunternehmens bei der normalen Ausübung seiner Tätigkeit entziehen und nicht in den Rahmen der Verpflichtungen im Sinne der einzuhaltenden anwendbaren Sicherheitsregeln fallen.**

## Änderungsantrag 55

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Unbeschadet etwaiger Sozialtarife bieten Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer der allgemeinen Öffentlichkeit ***Vertragsbedingungen*** und Tarife ***ohne jegliche direkte oder indirekte Diskriminierung*** aufgrund der Staatsangehörigkeit oder ***des*** Aufenthaltsorts ***des Kunden*** oder des Niederlassungsorts des Eisenbahnunternehmens oder Fahrkartenverkäufers innerhalb der Union ***an***.

#### *Geänderter Text*

Unbeschadet etwaiger Sozialtarife bieten Eisenbahnunternehmen, ***Reiseveranstalter*** und Fahrkartenverkäufer der allgemeinen Öffentlichkeit ***Bedingungen für Beförderungsverträge*** und ***für Fahrkarten sowie Tarife an, verkaufen Fahrkarten und Durchgangsfahrkarten und nehmen Buchungen von Fahrgästen gemäß Artikel 10 dieser Verordnung an, ohne die Fahrgäste*** aufgrund ***ihrer*** Staatsangehörigkeit oder ***ihres*** Aufenthaltsorts oder des Niederlassungsorts des Eisenbahnunternehmens, ***Reiseveranstalters*** oder Fahrkartenverkäufers innerhalb der Union ***oder der Mittel, mit denen die Fahrgäste ihre Fahrkarten gekauft haben, zu diskriminieren***.

## Änderungsantrag 56

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Fahrgäste haben Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern im Zug, ***gegebenenfalls gegen ein zumutbares Entgelt. Sie müssen ihre Fahrräder während der Fahrt ständig beaufsichtigen und sicherstellen, dass anderen Fahrgäste dadurch keine Unannehmlichkeiten oder Schäden entstehen und dass Mobilitätshilfen, Gepäck oder der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden.*** Die Beförderung von ***Fahrrädern kann aus Sicherheitsgründen oder aus***

#### *Geänderter Text*

Fahrgäste haben Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern im Zug, ***auch in Hochgeschwindigkeitszügen, Langstreckenzügen, grenzüberschreitenden Zügen und lokalen Zügen. Alle neuen oder modernisierten Reisezüge müssen spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung über einen gut gekennzeichneten Bereich verfügen, der für die Beförderung von wenigstens acht montierten Fahrrädern***

**betrieblichen Gründen abgelehnt oder eingeschränkt werden, sofern** die Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sowie – soweit zutreffend – die Bahnhofsbetreiber die Fahrgäste über die Bedingungen für **eine solche Ablehnung oder Einschränkung** im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 informieren.

**vorgesehen ist.** Die Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sowie – soweit zutreffend – die Bahnhofsbetreiber **müssen** die Fahrgäste **spätestens beim Fahrkartenkauf** über die Bedingungen für **die Beförderung von Fahrrädern bei allen Diensten** im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 informieren.

## Änderungsantrag 57

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Verpflichtungen gegenüber Fahrgästen gemäß dieser Verordnung dürfen – insbesondere durch abweichende oder einschränkende Bestimmungen im Beförderungsvertrag – nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

#### *Geänderter Text*

1. Die Verpflichtungen gegenüber Fahrgästen gemäß dieser Verordnung dürfen – insbesondere durch abweichende oder einschränkende Bestimmungen im Beförderungsvertrag – nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. **Vertragliche Verpflichtungen, die vorgeblich unmittelbar oder mittelbar die sich aus dieser Verordnung ergebenden Rechte aufheben, beschneiden oder davon abweichen, sind für die Fahrgäste nicht verbindlich.**

## Änderungsantrag 58

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Eisenbahnunternehmen können Vertragsbedingungen anbieten, die für den Fahrgast günstiger sind als die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.

#### *Geänderter Text*

2. Die Eisenbahnunternehmen, **Reiseveranstalter und Fahrkartenverkäufer** können Vertragsbedingungen anbieten, die für den Fahrgast günstiger sind als die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.

## Änderungsantrag 59

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

Eisenbahnunternehmen oder gegebenenfalls die für einen gemeinwirtschaftlichen Vertrag zuständigen Behörden veröffentlichen **Beschlüsse über** die vorübergehende oder dauerhafte Einstellung von Schienenverkehrsdiensten auf angemessenem Wege – auch in barrierefreien Formaten für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX<sup>31</sup> – vor deren Umsetzung.

---

<sup>31</sup> Richtlinie XXX zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit) (ABl. L X vom X.X.XXXX, S. X).

## Änderungsantrag 60

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer, die für ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen Beförderungsverträge anbieten, erteilen

*Geänderter Text*

Eisenbahnunternehmen oder gegebenenfalls die für einen gemeinwirtschaftlichen Vertrag zuständigen Behörden veröffentlichen **Vorschläge für** die vorübergehende oder dauerhafte Einstellung **oder erhebliche Reduzierung** von Schienenverkehrsdiensten **unverzüglich** auf angemessenem Wege – auch in barrierefreien Formaten für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX<sup>31</sup> **und der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 – und rechtzeitig** vor deren Umsetzung **und sorgen dafür, dass diese Vorschläge vor der Umsetzung Gegenstand einer sinnvollen und ordnungsgemäßen Konsultation mit den Interessenträgern werden.**

---

<sup>31</sup> Richtlinie XXX zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit) (ABl. L X vom X.X.XXXX, S. X).

*Geänderter Text*

1. Die Eisenbahnunternehmen, **die Reiseveranstalter** und die Fahrkartenverkäufer, die **für eigene Rechnung oder** für ein oder mehrere

dem Fahrgast auf Anfrage mindestens die in Anhang II Teil I genannten Informationen zu den Fahrten, für die das betreffende Eisenbahnunternehmen **einen Beförderungsvertrag** anbietet. Fahrkartenverkäufer, die für eigene Rechnung Beförderungsverträge anbieten, und Reiseveranstalter erteilen diese Informationen, **soweit sie verfügbar sind**.

Eisenbahnunternehmen Beförderungsverträge anbieten, erteilen dem Fahrgast auf Anfrage mindestens die in Anhang II Teil I genannten Informationen zu den Fahrten, für die das betreffende Eisenbahnunternehmen **Beförderungsverträge** anbietet. Fahrkartenverkäufer, die für eigene Rechnung Beförderungsverträge anbieten, und Reiseveranstalter erteilen diese Informationen. **Um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen, übermitteln die Eisenbahnunternehmen diese Informationen den Fahrkartenverkäufern und anderen Eisenbahnunternehmen, die ihre Dienste verkaufen.**

## Änderungsantrag 61

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Eisenbahnunternehmen und, **soweit möglich**, die Fahrkartenverkäufer erteilen dem Fahrgast während der Fahrt sowie auf Umsteigebahnhöfen mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen.

#### *Geänderter Text*

2. Die Eisenbahnunternehmen und **gegebenenfalls** die Fahrkartenverkäufer erteilen dem Fahrgast während der Fahrt sowie auf Umsteigebahnhöfen mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen. **Um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen, übermitteln die Eisenbahnunternehmen diese Informationen den Fahrkartenverkäufern und anderen Eisenbahnunternehmen, die ihre Dienste verkaufen.**

## Änderungsantrag 62

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Die Informationen nach den Absätzen 1 und 2 sind **in der am besten geeigneten Form auch** unter Einsatz moderner

#### *Geänderter Text*

3. Die Informationen nach den Absätzen 1 und 2 sind **den Fahrgästen und Online-Fahrkartenverkäufern von**

Kommunikationstechnik zu erteilen. Dabei wird besonders darauf geachtet, dass diese Information für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX **und** der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 zugänglich sind.

**den Eisenbahnunternehmen, Reiseveranstaltern und Fahrkartenverkäufern** unter Einsatz **leicht zugänglicher, gängiger und** moderner Kommunikationstechnik – **und, in Bezug auf Absatz 2, Echtzeit-Kommunikationstechnik** – **sowie, soweit möglich, schriftlich** zu erteilen, **damit den Fahrgästen alle nach Anhang II dieser Verordnung erforderlichen Informationen bereitgestellt werden.** Dabei wird besonders darauf geachtet, dass diese Information für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX, der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 **und der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission** zugänglich sind. **Es ist klar darauf hinzuweisen, dass für Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugängliche Formate zur Verfügung stehen.**

## Änderungsantrag 63

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Die Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber stellen den Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern **in diskriminierungsfreier Weise** Echtzeitdaten über Züge – einschließlich der Daten über die von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge – zur Verfügung.

#### *Geänderter Text*

4. Die **Eisenbahnunternehmen**, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber stellen den Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern Echtzeitdaten über Züge – einschließlich der Daten über die von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge – zur **öffentlichen** Verfügung, **damit keine Fahrgäste diskriminiert werden.**

## Änderungsantrag 64

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4 a (neu)

**4a. Die Eisenbahnunternehmen stellen in Zusammenarbeit mit den Bahnhofsbetreibern und Infrastrukturbetreibern in den Fahrplänen Informationen über barrierefrei zugängliche Zugverbindungen und Bahnhöfe zur Verfügung.**

## Änderungsantrag 65

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer bieten Fahrkarten, **und, soweit verfügbar, Durchgangsfahrkarten** und Buchungen an. **Sie bemühen sich nach besten Kräften, Durchgangsfahrkarten** auch für grenzüberschreitende Fahrten und für von mehr als einem Eisenbahnunternehmen durchgeführte Fahrten **anzubieten**.

Geänderter Text

(1) Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer bieten Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen an, auch für grenzüberschreitende Fahrten, **Fahrten mit Nachtzügen** und für von mehr als einem Eisenbahnunternehmen durchgeführte Fahrten.

## Änderungsantrag 66

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die **Mitgliedstaaten** können vorschreiben, dass die Eisenbahnunternehmen für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verträge geleistete Verkehrsdienste über mehr als einen Vertriebsweg Fahrkarten anbieten.

Geänderter Text

Die **gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständigen Behörden** können vorschreiben, dass die Eisenbahnunternehmen für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verträge geleistete Verkehrsdienste über mehr als einen Vertriebsweg Fahrkarten anbieten.

## Änderungsantrag 67

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Eisenbahnunternehmen bieten die Möglichkeit an, Fahrkarten für den jeweiligen Verkehrsdienst im Zug zu erhalten, sofern dies nicht aus Gründen der Sicherheit, der Betrugsbekämpfung, der Reservierungspflicht oder aus vertretbaren kommerziellen Gründen eingeschränkt oder abgelehnt wird.

#### *Geänderter Text*

(3) Die Eisenbahnunternehmen bieten die Möglichkeit an, Fahrkarten für den jeweiligen Verkehrsdienst im Zug zu erhalten, sofern dies nicht aus **eindeutig berechtigten** Gründen der Sicherheit, der Betrugsbekämpfung, der Reservierungspflicht oder aus vertretbaren kommerziellen Gründen, **einschließlich der begrenzten Verfügbarkeit von Plätzen bzw. Sitzen**, eingeschränkt oder abgelehnt wird.

## Änderungsantrag 68

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Ist am Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter oder barrierefrei zugänglicher Fahrkartenautomat **vorhanden, so wird Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** gestattet, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen.

#### *Geänderter Text*

(5) Ist am Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter oder barrierefrei zugänglicher Fahrkartenautomat **und keine sonstige Möglichkeit für den Kauf von Fahrkarten im Voraus vorhanden, so wird den Fahrgästen** gestattet, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen.

## Änderungsantrag 69

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Erhält ein Fahrgast getrennte Fahrkarten für eine einzige Fahrt, die aneinander anschließende, von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen betriebene Schienenverkehrsdienste

#### *Geänderter Text*

(6) Erhält ein Fahrgast **von einem einzigen Unternehmen für eine einzige geschäftliche Transaktion** getrennte Fahrkarten für eine einzige Fahrt, die aneinander anschließende, von einem oder

umfasst, so hat er für die gesamte Fahrt von der Abfahrt bis zum Zielort die gleichen Ansprüche auf Information, Hilfeleistung, Betreuung und Entschädigung wie bei einer Durchgangsfahrkarte, *sofern ihm nicht ausdrücklich schriftlich etwas anderes mitgeteilt wird. In einer solchen Mitteilung muss insbesondere darauf hingewiesen werden, dass der Fahrgast bei einem verpassten Anschluss keinen Anspruch auf Hilfeleistung oder Entschädigung für die gesamte Fahrstrecke hat. Die Beweislast dafür, dass die Information mitgeteilt wurde, trägt das Eisenbahnunternehmen, sein Vertreter, der Reiseveranstalter oder der Fahrkartenverkäufer.*

mehreren Eisenbahnunternehmen betriebene Schienenverkehrsdienste umfasst, so hat er für die gesamte Fahrt von der Abfahrt bis zum Zielort die gleichen Ansprüche auf Information, Hilfeleistung, Betreuung und Entschädigung wie bei einer Durchgangsfahrkarte.

## Änderungsantrag 70

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 10a*

##### *Bereitstellung von Reiseinformationen über Programmierschnittstellen*

*(1) Die Eisenbahnunternehmen ermöglichen über Programmierschnittstellen (APIs) den diskriminierungsfreien Zugang zu allen in Artikel 9 aufgeführten Reiseinformationen, einschließlich operativer Informationen in Echtzeit über Fahrpläne und Tarife.*

*(2) Die Eisenbahnunternehmen ermöglichen Reiseveranstaltern, Fahrkartenverkäufern und anderen Eisenbahnunternehmen, die ihre Dienste verkaufen, über APIs den diskriminierungsfreien Zugang zu Buchungssystemen, sodass diese Beförderungsverträge schließen und Fahrkarten und Durchgangsfahrkarten*

*ausgeben sowie Buchungen vornehmen können, und zwar so, dass die optimale und kostenwirksamste Fahrt, auch grenzüberschreitend, angeboten wird.*

*(3) Die Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die technischen Spezifikationen der APIs gut dokumentiert, kostenlos und öffentlich zugänglich sind. Die APIs nutzen offene Standards, gängige Protokolle und maschinenlesbare Formate, sodass sie interoperabel sind.*

*(4) Die Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass – außer in Notfallsituationen – jede Änderung der technischen Spezifikationen ihrer APIs den Reiseveranstaltern und Fahrkartenverkäufern im Voraus so schnell wie möglich und mindestens drei Monate vor der Durchführung der Änderung bereitgestellt wird. Notfallsituationen werden dokumentiert, und die Dokumentation wird den zuständigen Behörden auf Anfrage zur Verfügung gestellt.*

*(5) Die Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass der Zugriff auf die APIs diskriminierungsfrei ist und dabei denselben Grad an Verfügbarkeit und Leistung aufweist, auch im Hinblick auf die Unterstützung und den Zugang zu sämtlichen Dokumentationen, Standards, Protokollen und Formaten. Reiseveranstalter und Fahrkartenverkäufer dürfen im Vergleich zu Eisenbahnunternehmen nicht benachteiligt werden.*

*(6) APIs werden in Übereinstimmung mit der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 eingeführt.*

## **Änderungsantrag 71**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

(1) Muss entweder schon bei der Abfahrt oder im Falle eines verpassten Anschlusses auf einer Fahrt **mit einer Durchgangsfahrkarte vernünftigerweise** davon ausgegangen werden, dass bei Ankunft am Zielort gemäß Beförderungsvertrag die Verspätung mehr als 60 Minuten betragen wird, so hat der Fahrgast unverzüglich die Wahl zwischen den folgenden Möglichkeiten:

*Geänderter Text*

(1) Muss entweder schon bei der Abfahrt oder im Falle eines verpassten Anschlusses auf einer Fahrt davon ausgegangen werden, dass bei Ankunft am Zielort gemäß Beförderungsvertrag die Verspätung mehr als 60 Minuten betragen wird **oder dass der betreffende Zug ausfällt**, so hat der Fahrgast unverzüglich die Wahl zwischen den folgenden Möglichkeiten:

**Änderungsantrag 72**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 16 – Absatz 1 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

(b) Fortsetzung der Fahrt oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort bei nächster Gelegenheit;

*Geänderter Text*

(b) Fortsetzung der Fahrt oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen **und ohne Aufpreis** bis zum Zielort bei nächster Gelegenheit, **auch bei einer verpassten Verbindung aufgrund der Verspätung oder Annullierung eines Zuges auf einer früheren Etappe der Reise des Fahrgasts; Im einem solchen Fall sind die Fahrgäste berechtigt, den nächsten Zug zu nehmen, mit dem sie ihren letzten Zielort erreichen, auch wenn sie für diesen Zug keine Buchung vorweisen können oder der nächste Zug von einem anderen Eisenbahnunternehmen betrieben wird.**

**Änderungsantrag 73**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 16 – Absatz 1 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(c) Fortsetzung der Fahrt oder Weiterreise mit geänderter

*Geänderter Text*

(c) Fortsetzung der Fahrt oder Weiterreise mit geänderter

Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort zu einem späteren Zeitpunkt nach Wahl des Fahrgasts.

Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort zu einem späteren Zeitpunkt nach Wahl des Fahrgasts, ***jedoch nicht später als einen Monat nach der Wiederaufnahme des Dienstes.***

## Änderungsantrag 74

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe b kann eine vergleichbare geänderte Strecke von jedem Eisenbahnunternehmen bedient werden und die Beförderung in einer höheren Klasse sowie die Benutzung alternativer ***Verkehrsmittel*** einschließen, ohne dass den Fahrgästen dadurch zusätzliche Kosten entstehen. Es sind angemessene Bemühungen zu unternehmen, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Die Gesamtreisezeit bei Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels für den nicht planmäßig durchgeführten Fahrtabschnitt muss mit der geplanten Gesamtreisezeit der ursprünglichen Fahrt vergleichbar sein. Die Fahrgäste dürfen nur dann auf Verkehrsmittel in einer niedrigeren Klasse herabgestuft werden, wenn diese die einzige anderweitige Beförderungsmöglichkeit darstellen.

#### *Geänderter Text*

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe b kann eine vergleichbare geänderte Strecke von jedem Eisenbahnunternehmen bedient werden und die Beförderung in einer höheren Klasse sowie die Benutzung alternativer ***Landverkehrsträger*** einschließen, ohne dass den Fahrgästen dadurch zusätzliche Kosten entstehen. Es sind angemessene Bemühungen zu unternehmen, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Die Gesamtreisezeit bei Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels für den nicht planmäßig durchgeführten Fahrtabschnitt muss mit der geplanten Gesamtreisezeit der ursprünglichen Fahrt vergleichbar sein. Die Fahrgäste dürfen nur dann auf Verkehrsmittel in einer niedrigeren Klasse herabgestuft werden, wenn diese die einzige anderweitige Beförderungsmöglichkeit darstellen.

## Änderungsantrag 75

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Erbringer alternativer Verkehrsdienste ***achten insbesondere darauf, dass*** Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter

#### *Geänderter Text*

(3) Die Erbringer alternativer Verkehrsdienste ***bieten*** Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ***vergleichbare***

Mobilität einen vergleichbaren barrierefreien Zugang *zu dem* alternativen Verkehrsdienst haben.

*Unterstützung und* einen vergleichbaren barrierefreien Zugang, *wenn sie einen* alternativen Verkehrsdienst *anbieten*. *Diese alternativen Verkehrsdienste können entweder für sämtliche Fahrgäste gleich sein oder, wenn der Beförderer so entscheidet, die Form eines individuellen Verkehrsmittels haben, dass an die besonderen Bedürfnisse bestimmter Personen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität angepasst ist.*

## Änderungsantrag 76

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreischädigung verlangen, wenn er zwischen dem *im* Beförderungsvertrag angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine *Fahrpreiserstattung* nach Artikel 16 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.

#### *Geänderter Text*

(1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreischädigung verlangen, wenn er zwischen dem *auf der Fahrkarte oder den Fahrkarten, die einen einzigen* Beförderungsvertrag *oder mehrere Beförderungsverträge darstellen,* angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine *Erstattung* nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

- a) **50 %** des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis **90** Minuten;
- b) **75%** des Preises der Fahrkarte *bei* einer Verspätung von **91 bis** 120 Minuten;
- ba) 100% des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 121 Minuten.*

## Änderungsantrag 77

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

(2) Absatz 1 gilt auch für Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen. Wenn ihnen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können sie eine angemessene Entschädigung gemäß den **Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt. Treten während der Gültigkeitsdauer der Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen von weniger als 60 Minuten auf, so werden diese Verspätungen zusammengerechnet, und die Fahrgäste werden dafür gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens entschädigt.**

**Änderungsantrag 78**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 17 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die Entschädigung für eine Verspätung wird im Verhältnis zu dem vollen Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat. Wurde der Beförderungsvertrag für eine Hin- und Rückfahrt abgeschlossen, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des halben entrichteten Fahrpreises berechnet. In gleicher Weise wird der Preis für einen verspäteten Verkehrsdienst, der im Rahmen eines sonstigen Beförderungsvertrags mit mehreren aufeinanderfolgenden Teilstrecken angeboten wird, anteilig zum vollen Preis

*Geänderter Text*

(2) Absatz 1 gilt auch für Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen. Wenn ihnen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte **oder Ermäßigungskarte** wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können sie eine angemessene Entschädigung gemäß den **Bedingungen nach Absatz 1 Buchstaben a, b und ba verlangen.**

*Geänderter Text*

(3) Die Entschädigung für **einen Ausfall oder** eine Verspätung wird im Verhältnis zu dem vollen Preis berechnet, den der Fahrgast für den **ausgefallenen oder** verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat. Wurde der Beförderungsvertrag für eine Hin- und Rückfahrt abgeschlossen, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt **aufgetretenen Ausfall oder eine** aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des halben entrichteten Fahrpreises berechnet. In gleicher Weise wird der Preis für einen **ausgefallenen oder** verspäteten Verkehrsdienst, der im Rahmen eines sonstigen Beförderungsvertrags mit mehreren

berechnet.

aufeinanderfolgenden Teilstrecken  
angeboten wird, anteilig zum vollen Preis  
berechnet.

## Änderungsantrag 79

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktion wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Eisenbahnunternehmen dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens **4** EUR pro Fahrkarte betragen.

#### *Geänderter Text*

(6) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktion wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Eisenbahnunternehmen dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens **5** EUR pro Fahrkarte betragen.

## Änderungsantrag 80

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 7

#### *Vorschlag der Kommission*

(7) **Der Fahrgast hat** keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn **er** bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert **wurde** oder wenn bei **seiner** Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

#### *Geänderter Text*

(7) **Fahrgäste haben** keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn **sie** bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert **wurden** oder wenn bei **ihrer** Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

## Änderungsantrag 81

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 8

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(8) Ein Eisenbahnunternehmen ist nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung von schlechten Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen verursacht wurde, die den sicheren Betrieb des Verkehrsdienstes gefährdeten und die auch dann nicht hätten vorhergesehen oder verhindert werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.**

**entfällt**

## **Änderungsantrag 82**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(8a) Weist das Eisenbahnunternehmen nicht in schriftlicher Form außergewöhnliche Umstände nach, so muss es die Entschädigung gemäß Artikel 17 Absatz 1 zahlen.**

## **Änderungsantrag 83**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1) Bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft sind die Fahrgäste durch das Eisenbahnunternehmen oder *den* Fahrkartenverkäufer oder den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.**

**(1) Bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft sind die Fahrgäste *gemäß Artikel 9* durch das Eisenbahnunternehmen oder *die* Fahrkartenverkäufer oder den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.**

## Änderungsantrag 84

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

(b) die Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft und die Beförderung zwischen dem Bahnhof und der Unterkunft in Fällen, in denen ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird oder ein zusätzlicher Aufenthalt notwendig wird, sofern dies praktisch durchführbar ist;

#### *Geänderter Text*

(b) die Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft und die Beförderung zwischen dem Bahnhof und der Unterkunft in Fällen, in denen ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird oder ein zusätzlicher Aufenthalt notwendig wird, sofern dies praktisch durchführbar ist, **wobei die Unterkunft oder Beförderung barrierefrei sein muss und auch den Zugangsanforderungen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und den Bedürfnissen von zertifizierten Assistenztieren Rechnung zu tragen ist;**

## Änderungsantrag 85

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Die Eisenbahnunternehmen **haben auf Anfrage des Fahrgasts auf der Fahrkarte** oder auf andere Weise im jeweiligen Fall zu bestätigen, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist.

#### *Geänderter Text*

(4) Die Eisenbahnunternehmen **müssen den betroffenen Fahrgästen anbieten, auf ihren Fahrkarten** oder auf andere Weise im jeweiligen Fall zu bestätigen, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist. **Diese Bestätigung gilt mit Blick auf die Bestimmungen des Artikels 17, unter der Voraussetzung, dass der Fahrgast, der eine Zeitfahrkarte besitzt, nachweist, dass er den betroffenen Verkehrsdienst benutzt hat.**

## Änderungsantrag 86

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

(5) Bei der Anwendung der Absätze 1, 2, 3 und 4 richten die Eisenbahnunternehmen besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie etwaigen Begleitpersonen.

*Geänderter Text*

(5) Bei der Anwendung der Absätze 1, 2, 3 und 4 richten die Eisenbahnunternehmen besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie **von** etwaigen Begleitpersonen **und zertifizierten Assistenztieren**.

**Änderungsantrag 87**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 18 – Absatz 6**

*Vorschlag der Kommission*

(6) Zusätzlich zu den Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 13a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU **tragen die Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag dafür Sorge, dass der Betrieb des Bahnhofs, der Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers mittels eines geeigneten Notfallplans koordiniert wird, damit Vorkehrungen für mögliche schwere Störungen und große Verspätungen, die dazu führen, dass eine beträchtliche Zahl von Fahrgästen im Bahnhof festsitzen, getroffen werden. Der Notfallplan muss sicherstellen, dass festsitzende Fahrgäste angemessene Hilfeleistungen und Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – erhalten. Auf Anfrage stellt der Bahnhofsbetreiber den Plan und dessen Änderungen der nationalen Durchsetzungsstelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten Stelle zur Verfügung. Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt weniger als**

*Geänderter Text*

(6) Zusätzlich zu den Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 13a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU **arbeiten die Mitgliedstaaten, die Eisenbahnunternehmen, die Bahnhofsbetreiber und die Infrastrukturbetreiber zusammen, um sicherzustellen, dass die Notfallpläne gemäß Artikel 13a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU Anforderungen an die Barrierefreiheit von Alarm- und Informationssystemen enthalten.**

**10 000 Fahrgästen pro Tag bemühen sich nach besten Kräften um die Koordinierung der Bahnfansnutzer sowie um die Hilfeleistung und Information für in solchen Situationen feststehende Fahrgäste.**

## **Änderungsantrag 88**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Wenn ein Eisenbahnunternehmen eine Entschädigung leistet oder seine sonstigen Verpflichtungen aus dieser Verordnung erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung oder nationaler Rechtsvorschriften in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Eisenbahnunternehmens beschränkt, für die Kosten nach geltendem Recht Entschädigungsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des Eisenbahnunternehmens, bei Dritten, mit denen es in einer Vertragsbeziehung steht und die zu dem Ereignis beigetragen haben, das die Entschädigungsleistung oder sonstige Verpflichtungen ausgelöst hat, Regress zu nehmen. Keine Bestimmung dieser Verordnung kann in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Dritten, mit dem das Eisenbahnunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom Eisenbahnunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen.**

**entfällt**

## **Änderungsantrag 89**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

## Artikel 20 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber stellen unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht diskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich ihrer persönlichen Begleiter auf. Die Regeln müssen erlauben, dass der Fahrgast von einem **Begleithund** gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften begleitet wird.

### *Geänderter Text*

1. Die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber stellen unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht diskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich ihrer persönlichen Begleiter auf. Die Regeln müssen erlauben, dass der Fahrgast von einem **zertifizierten Assistenztier oder einem Begleiter – wenn eine unabhängige Mobilität nicht möglich ist, kostenfrei –** gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften begleitet wird, **und sicherstellen, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität wann immer möglich unverzüglich eine Zugreise antreten können.**

## Änderungsantrag 90

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 a (neu)

### *Vorschlag der Kommission*

### *Geänderter Text*

#### **Artikel 20a**

**Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sorgen bei der Einhaltung der TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität auch dafür, dass die Bahnhöfe, die Bahnsteige, die Fahrzeuge und andere Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind.**

## Änderungsantrag 91

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Auf Anfrage informieren die Bahnhofsbetreiber, die Eisenbahnunternehmen, die Fahrkartenverkäufer oder die Reiseveranstalter Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 **und** der Richtlinie XXX – über die Zugänglichkeit des Bahnhofs und der zugehörigen Einrichtungen und der Eisenbahnverkehrsdienste und die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen gemäß den in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln und informieren die Personen mit Behinderungen oder die Personen mit eingeschränkter Mobilität über die Ausstattung der Fahrzeuge.

#### *Geänderter Text*

(1) Auf Anfrage informieren die Bahnhofsbetreiber, die Eisenbahnunternehmen, die Fahrkartenverkäufer oder die Reiseveranstalter Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Verordnung (EU) Nr. 454/2011, der Richtlinie XXX **und der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014** – über die Zugänglichkeit des Bahnhofs und der zugehörigen Einrichtungen und der Eisenbahnverkehrsdienste und die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen gemäß den in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln und informieren die Personen mit Behinderungen oder die Personen mit eingeschränkter Mobilität über die Ausstattung der Fahrzeuge.

## Änderungsantrag 92

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Macht ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter von der Ausnahmeregelung nach Artikel 20 Absatz 2 Gebrauch, so informiert es/er die betroffene Person mit einer Behinderung oder Person mit eingeschränkter Mobilität auf Anfrage innerhalb von fünf Werktagen nach der Ablehnung einer Buchung oder der Ausstellung eines Fahrscheins oder der Auflage, von einer anderen Person

#### *Geänderter Text*

(2) Macht ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter von der Ausnahmeregelung nach Artikel 20 Absatz 2 Gebrauch, so informiert es/er die betroffene Person mit einer Behinderung oder Person mit eingeschränkter Mobilität auf Anfrage innerhalb von fünf Werktagen nach der Ablehnung einer Buchung oder der Ausstellung eines Fahrscheins oder der Auflage, von einer anderen Person

begleitet zu werden, schriftlich über die entsprechenden Gründe. Das Eisenbahnunternehmen, der Fahrkartenverkäufer oder der Reiseveranstalter **bemüht sich nach besten Kräften, um** der betreffenden Person eine Beförderungsalternative **anzubieten**, die ihren Barrierefreiheitsbedürfnissen Rechnung trägt.

begleitet zu werden, schriftlich über die entsprechenden Gründe. Das Eisenbahnunternehmen, der Fahrkartenverkäufer oder der Reiseveranstalter **bietet** der betreffenden Person eine Beförderungsalternative **an**, die ihren Barrierefreiheitsbedürfnissen Rechnung trägt.

## Änderungsantrag 93

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel 20 Absatz 1 hat der Bahnhofsbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen oder beide bei Abfahrt, Umsteigen oder Ankunft einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität in einem mit Personal ausgestatteten Bahnhof für kostenlose Hilfeleistung in einer Weise zu sorgen, dass die Person in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen kann, für den sie eine Fahrkarte erworben hat.

#### *Geänderter Text*

(1) Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel 20 Absatz 1 hat der Bahnhofsbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen oder beide bei Abfahrt, Umsteigen oder Ankunft einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität in einem mit Personal ausgestatteten Bahnhof für kostenlose Hilfeleistung in einer Weise zu sorgen, dass die Person in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen kann, für den sie eine Fahrkarte erworben hat. **Die Buchung von Hilfeleistungen erfolgt stets ohne zusätzliche Kosten, unabhängig vom verwendeten Kommunikationskanal.**

## Änderungsantrag 94

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Ist ein Bahnhof nicht mit Personal ausgestattet, bemühen sich die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber nach besten Kräften,

#### *Geänderter Text*

(2) Ist ein **Zug oder ein** Bahnhof nicht mit Personal ausgestattet, bemühen sich die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber nach besten Kräften,

Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fahrt mit dem Zug zu ermöglichen.

Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fahrt mit dem Zug *entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX [Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit] und der Verordnung (EU) Nr. 454/2011* zu ermöglichen.

## Änderungsantrag 95

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) In einem nicht mit Personal ausgestatteten Bahnhof stellen das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber sicher, dass unter Beachtung der in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln leicht verfügbare Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – über die nächstgelegenen mit Personal ausgestatteten Bahnhöfe und über direkt verfügbare Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen *oder* Personen mit eingeschränkter Mobilität angezeigt werden.

#### *Geänderter Text*

(3) In einem nicht mit Personal ausgestatteten Bahnhof stellen das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber sicher, dass unter Beachtung der in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln leicht verfügbare Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX *und der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014* – über die nächstgelegenen mit Personal ausgestatteten Bahnhöfe und über direkt verfügbare Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen *und* Personen mit eingeschränkter Mobilität angezeigt werden.

## Änderungsantrag 96

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) *Hilfeleistung muss an Bahnhöfen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Eisenbahnverkehrsdienste betrieben werden.*

#### *Geänderter Text*

*entfällt*

## Änderungsantrag 97

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 23 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

(2) Ist ein Zug nicht mit Personal ausgestattet, ***bemühen sich*** die Eisenbahnunternehmen ***nach besten Kräften***, Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fahrt mit dem Zug ***zu ermöglichen***.

*Geänderter Text*

(2) Ist ein Zug nicht mit Personal ausgestattet, ***ermöglichen*** die Eisenbahnunternehmen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ***dennoch*** die Fahrt mit dem Zug.

**Änderungsantrag 98**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 23 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) ***Für die Zwecke dieses Artikels gelten als Hilfeleistung im Zug die Bemühungen um Hilfe nach besten Kräften, die einer*** Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität geleistet ***wird, damit*** diese im Zug Zugang zu denselben Dienstleistungen hat wie die anderen Fahrgäste, wenn die Person aufgrund ihrer Behinderung oder der Einschränkung ihrer Mobilität nicht in der Lage ist, diese Dienstleistung ohne fremde Hilfe und gefahrlos in Anspruch zu nehmen.

*Geänderter Text*

(3) ***Einer*** Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität ***muss Hilfe*** geleistet ***werden, sodass*** diese im Zug Zugang zu denselben Dienstleistungen hat wie die anderen Fahrgäste, wenn die Person aufgrund ihrer Behinderung oder der Einschränkung ihrer Mobilität nicht in der Lage ist, diese Dienstleistung ohne fremde Hilfe und gefahrlos in Anspruch zu nehmen.

**Änderungsantrag 99**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 23 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

(4) ***Hilfeleistung muss in Zügen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Eisenbahnverkehrsdienste betrieben werden.***

*Geänderter Text*

***entfällt***

## Änderungsantrag 100

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter arbeiten nach Maßgabe der Artikel 20 und 21 und der nachstehenden Buchstaben bei der Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nach folgenden Vorgaben zusammen:

#### *Geänderter Text*

Die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter arbeiten nach Maßgabe der Artikel 20 und 21 und der nachstehenden Buchstaben bei der **kostenfreien** Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nach folgenden Vorgaben zusammen:

## Änderungsantrag 101

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) Die Hilfeleistung wird unter der Voraussetzung erbracht, dass der Hilfebedarf einer Person dem Eisenbahnunternehmen, dem Bahnhofsbetreiber oder dem Fahrkartenverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem die Fahrkarte erworben wurde, spätestens **48** Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde. Im Falle einer Mehrfahrtenkarte oder Zeitfahrkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden. Solche Meldungen werden an alle anderen an der Beförderung der Person beteiligten Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber weitergeleitet.

#### *Geänderter Text*

(a) Die Hilfeleistung **auf Bahnhöfen** wird **zu den Betriebszeiten der Eisenbahnverkehrsdienste** unter der Voraussetzung erbracht, dass der Hilfebedarf einer Person dem Eisenbahnunternehmen, dem Bahnhofsbetreiber oder dem Fahrkartenverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem die Fahrkarte erworben wurde, spätestens **12** Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde. **Auf Bahnhöfen mit mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag ist keine vorherige Meldung erforderlich, jedoch muss die Person, die Hilfe benötigt, mindestens 30 Minuten vor Abfahrt des Zuges auf dem betreffenden Bahnhof sein. Für Bahnhöfe mit 2 000 bis 10 000 Fahrgästen pro Tag wird die Frist für die vorherige Meldung auf höchstens drei Stunden verringert.** Im Falle einer Mehrfahrtenkarte oder Zeitfahrkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern

geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden. Solche Meldungen werden an alle anderen an der Beförderung der Person beteiligten Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber weitergeleitet.

## Änderungsantrag 102

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1 – Buchstabe e

#### *Vorschlag der Kommission*

(e) Eine Hilfeleistung wird dann erbracht, wenn die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität sich zu dem von dem die Hilfeleistung erbringenden Eisenbahnunternehmen oder Bahnhofsbetreiber festgelegten Zeitpunkt an dem festgelegten Ort einfindet. Der festgelegte Zeitpunkt darf höchstens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit oder vor dem Zeitpunkt liegen, zu dem alle Fahrgäste ersucht werden, anwesend zu sein. ***Wenn kein Zeitpunkt festgelegt wurde, zu dem die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität sich einfinden soll, hat sich diese spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit oder vor dem Zeitpunkt, zu dem alle Fahrgäste ersucht werden, anwesend zu sein, an dem festgelegten Ort einzufinden.***

#### *Geänderter Text*

(e) Eine Hilfeleistung wird dann erbracht, wenn die Person mit einer Behinderung oder die Person mit eingeschränkter Mobilität sich zu dem von dem die Hilfeleistung erbringenden Eisenbahnunternehmen oder Bahnhofsbetreiber festgelegten Zeitpunkt an dem festgelegten Ort einfindet. Der festgelegte Zeitpunkt darf höchstens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit oder vor dem Zeitpunkt liegen, zu dem alle Fahrgäste ersucht werden, anwesend zu sein.

## Änderungsantrag 103

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Verursachen Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber den Verlust oder die Beschädigung von Rollstühlen, anderen

#### *Geänderter Text*

(1) Verursachen Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber den Verlust oder die Beschädigung von Rollstühlen, anderen

Mobilitätshilfen oder Hilfsmitteln und von **Begleithunden**, die von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, so haften sie für diese Verluste oder Beschädigungen und leisten dafür Schadensersatz.

Mobilitätshilfen oder Hilfsmitteln und von **zertifizierten Assistenztieren**, die von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, so haften sie für diese Verluste oder Beschädigungen und leisten dafür **schnellstmöglich** Schadensersatz.

## Änderungsantrag 104

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Die Entschädigung gemäß Absatz 1 muss dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstungen oder Hilfsmittel entsprechen.

#### *Geänderter Text*

(2) Die Entschädigung gemäß Absatz 1 muss **rasch erfolgen und dem vollständigen** Wiederbeschaffungswert, **ausgehend vom tatsächlichen Wert**, oder den **vollständigen** Reparaturkosten **des verloren gegangenen oder beschädigten Rollstuhls**, der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstungen oder Hilfsmittel **bzw. des verloren gegangenen oder verletzten zertifizierten Assistenztiers** entsprechen. **Die Entschädigung muss auch die Kosten eines zeitweiligen Ersatzes im Reparaturfall abdecken, wenn diese Kosten vom Fahrgast zu tragen sind.**

## Änderungsantrag 105

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) stellen sicher, dass **dem gesamten** Personal, einschließlich des bei anderen durchführenden Parteien beschäftigten Personals, das Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität direkte Hilfe leistet, bekannt ist, wie auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, auch jenen mit geistigen und intellektuellen

#### *Geänderter Text*

(a) stellen sicher, dass **das gesamte** Personal, einschließlich des bei anderen durchführenden Parteien beschäftigten Personals, das Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität direkte Hilfe leistet, **in Behindertenfragen geschult wird, damit ihm** bekannt ist, wie auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit

Beeinträchtigungen, einzugehen ist;

eingeschränkter Mobilität, auch jenen mit geistigen und intellektuellen Beeinträchtigungen, einzugehen ist;

## Änderungsantrag 106

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

(c) stellen sicher, dass **alle neuen Beschäftigten** bei der Einstellung in **Behindertenfragen geschult werden** und dass **das Personal** regelmäßig Auffrischkurse **besucht**;

#### *Geänderter Text*

(c) stellen sicher, dass **das gesamte neue Personal, das direkt mit den Reisenden zu tun hat**, bei der Einstellung **eine Einführung in das Thema „Probleme für Fahrgäste und Eisenbahnunternehmen im Zusammenhang mit Behinderungen“ erhält** und **alle Beschäftigten, die Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität unmittelbar Hilfe leisten, in Behindertenfragen geschult werden und** regelmäßig Auffrischkurse **besuchen**;

## Änderungsantrag 107

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe d

#### *Vorschlag der Kommission*

(d) **genehmigen auf Antrag** die Teilnahme von Beschäftigten mit Behinderungen, von Fahrgästen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität **sowie** von Verbänden, die diese vertreten, an den Schulungen.

#### *Geänderter Text*

(d) **können** die Teilnahme von Beschäftigten mit Behinderungen **an den Schulungen genehmigen und die Teilnahme** von Fahrgästen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität **und/oder** von Verbänden, die diese vertreten, an den Schulungen **erwägen**.

## Änderungsantrag 108

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

(1) Alle Eisenbahnunternehmen ,  
Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber  
**und Infrastrukturbetreiber von  
Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt  
mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag**  
richten **jeweils** ein Verfahren zur  
Beschwerdebearbeitung im  
Zusammenhang mit den in dieser  
Verordnung festgelegten Rechten und  
Pflichten in ihrem jeweiligen  
Zuständigkeitsbereich ein. Sie machen den  
Fahrgästen in weitem Umfang bekannt,  
wie diese mit ihrer Beschwerdestelle in  
Verbindung treten können und welche  
Sprachen ihre Arbeitssprachen sind.

*Geänderter Text*

(1) Alle Eisenbahnunternehmen,  
Fahrkartenverkäufer **und**  
Bahnhofsbetreiber richten ein Verfahren  
zur Beschwerdebearbeitung im  
Zusammenhang mit den in dieser  
Verordnung festgelegten Rechten und  
Pflichten in ihrem jeweiligen  
Zuständigkeitsbereich ein. Sie machen den  
Fahrgästen in weitem Umfang bekannt,  
wie diese mit ihrer Beschwerdestelle in  
Verbindung treten können und welche  
Sprachen ihre Arbeitssprachen sind. **Die  
Fahrgäste sollten die Möglichkeit haben,  
Beschwerden in der offiziellen  
Landessprache bzw. den offiziellen  
Landessprachen des Mitgliedstaats, in  
dem das betreffende  
Eisenbahnunternehmen, der  
Fahrkartenverkäufer und der  
Bahnhofsbetreiber niedergelassen sind,  
und außerdem in jedem Falle in  
englischer Sprache einzureichen.**

**Änderungsantrag 109**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 28 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

(2) Der Fahrgast kann seine  
Beschwerde bei jedem beteiligten  
Eisenbahnunternehmen ,  
Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber  
**oder Infrastrukturbetreiber** einreichen.  
Beschwerden müssen innerhalb von sechs  
Monaten nach dem Vorfall, auf den sich  
die Beschwerde bezieht, eingereicht  
werden. Der Adressat gibt innerhalb eines  
Monats nach Eingang der Beschwerde eine  
mit Gründen versehene Antwort oder teilt  
– in begründeten Fällen – dem Fahrgast  
mit, **wann** innerhalb eines Zeitraums von  
höchstens drei Monaten ab dem Tag des  
Eingangs der Beschwerde **mit einer**

*Geänderter Text*

(2) Der Fahrgast kann seine  
Beschwerde bei jedem beteiligten  
Eisenbahnunternehmen,  
Fahrkartenverkäufer **oder**  
Bahnhofsbetreiber einreichen.  
Beschwerden müssen innerhalb von sechs  
Monaten nach dem Vorfall, auf den sich  
die Beschwerde bezieht, eingereicht  
werden. Der Adressat gibt innerhalb eines  
Monats nach Eingang der Beschwerde eine  
mit Gründen versehene Antwort oder teilt  
– in begründeten Fällen – dem Fahrgast  
mit, **dass er** innerhalb eines Zeitraums von  
höchstens drei Monaten ab dem Tag des  
Eingangs der Beschwerde **eine** Antwort

Antwort zu *rechnen ist*.  
*Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber bewahren die zur Prüfung der Beschwerde erforderlichen Daten über den Vorfall zwei Jahre lang auf und stellen sie den nationalen Durchsetzungsstellen auf Anfrage zur Verfügung.*

*erhalten wird.*

## Änderungsantrag 110

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein.

*Geänderter Text*

(3) Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen ***für die Fahrgäste leicht und für*** Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein. ***Diese Informationen sollten auf Antrag in der offiziellen Landessprache bzw. den offiziellen Landessprachen des Mitgliedstaats erhältlich sein, in dem das Eisenbahnunternehmen niedergelassen ist.***

## Änderungsantrag 111

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(4a) ***Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Erstellung eines Standardbeschwerdeformulars der Union, mit dem die Fahrgäste im Einklang mit dieser Verordnung eine Entschädigung beantragen können. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 37a Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.***

## Änderungsantrag 112

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2a) Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber arbeiten aktiv mit Vertretungsorganisationen von Menschen mit Behinderungen zusammen, um die Qualität der Barrierefreiheit der Verkehrsdienste zu verbessern.**

## Änderungsantrag 113

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Beim Verkauf von Eisenbahnfahrkarten informieren Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter die Fahrgäste über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, können sie eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die die Kommission in allen Amtssprachen der Union erstellt und ihnen zur Verfügung stellt. Zusätzlich weisen sie **auf der Fahrkarte**, entweder auf Papier oder in elektronischem Format, oder in anderer Form – auch in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formaten gemäß den Anforderungen der **Richtlinie XXX** – darauf hin. **Der Hinweis enthält Angaben**, wo im Fall von Ausfällen, verpassten Anschlüssen oder großen Verspätungen Informationen erhältlich sind.

(1) Beim Verkauf von Eisenbahnfahrkarten informieren Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter die Fahrgäste über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, können sie eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die die Kommission in allen Amtssprachen der Union erstellt und ihnen zur Verfügung stellt. Zusätzlich weisen sie entweder auf Papier oder in elektronischem Format oder in anderer Form – auch in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formaten gemäß den Anforderungen der **Verordnung (EU) Nr. 1300/2014** – darauf hin, wo im Fall von Ausfällen, verpassten Anschlüssen oder großen Verspätungen Informationen erhältlich sind.

## Änderungsantrag 114

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber unterrichten die Fahrgäste im Bahnhof **und** im Zug angemessen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der **Richtlinie XXX** – über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten und über die Kontaktdaten der gemäß Artikel 31 von den Mitgliedstaaten benannten Stelle oder Stellen.

#### *Geänderter Text*

(2) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber unterrichten die Fahrgäste im Bahnhof, im Zug **und auf ihrer Website** angemessen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der **Verordnung (EU) Nr. 1300/2014** – über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten und über die Kontaktdaten der gemäß Artikel 31 von den Mitgliedstaaten benannten Stelle oder Stellen.

## Änderungsantrag 115

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die gemäß diesem Artikel benannte Stelle oder benannten Stellen und ihre jeweiligen Zuständigkeiten mit.

#### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die gemäß diesem Artikel benannte Stelle oder benannten Stellen und ihre jeweiligen Zuständigkeiten mit **und veröffentlichen diese an geeigneter Stelle auf ihrer Website**.

## Änderungsantrag 116

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Die nationalen Durchsetzungsstellen überwachen die Einhaltung dieser Verordnung und ergreifen die zur Wahrung der Fahrgastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die

#### *Geänderter Text*

(1) Die nationalen Durchsetzungsstellen überwachen die Einhaltung dieser Verordnung und ergreifen die zur Wahrung der Fahrgastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die

Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber diesen Stellen auf Anfrage alle einschlägigen Unterlagen und Informationen zur Verfügung. Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben berücksichtigen diese Stellen auch die Informationen, die ihnen von der nach Artikel 33 zur Beschwerdebearbeitung benannten Stelle übermittelt werden, sofern es sich um eine andere Stelle handelt. **Sie können auch über Durchsetzungsmaßnahmen aufgrund von Einzelbeschwerden, die von einer solchen Stelle übermittelt werden, entscheiden.**

Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber diesen Stellen auf Anfrage **unmittelbar und spätestens innerhalb eines Monats** alle einschlägigen Unterlagen und Informationen zur Verfügung. Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben berücksichtigen diese Stellen auch die Informationen, die ihnen von der nach Artikel 33 zur Beschwerdebearbeitung benannten Stelle übermittelt werden, sofern es sich um eine andere Stelle handelt. **Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Durchsetzungs- und Beschwerdestellen ausreichende Befugnisse und Ressourcen für die angemessene und wirksame Durchsetzung von Einzelbeschwerden, die von Fahrgästen gemäß dieser Verordnung eingereicht werden, erhalten.**

## Änderungsantrag 117

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Jedes Jahr, **bis spätestens Ende April des folgenden Kalenderjahres**, veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen Statistiken **über ihre Tätigkeit, auch mit Angaben über verhängte** Sanktionen.

#### *Geänderter Text*

(2) Jedes Jahr veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen **auf ihren Websites Berichte mit** Statistiken, **in denen sie die Anzahl und Art der bei ihnen eingegangenen Beschwerden, das Ergebnis ihrer Durchsetzungsmaßnahmen und die verhängten Sanktionen ausführlich aufführen. Diese Berichte werden für jedes Jahr spätestens bis zum 1. April des Folgejahres veröffentlicht. Die Berichte werden ferner auf der Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zugänglich gemacht.**

## Änderungsantrag 118

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 3 a (neu)

**(3a) Die nationalen Durchsetzungsstellen führen in Zusammenarbeit mit Verbänden, die Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, regelmäßig Prüfungen der im Einklang mit dieser Verordnung erbrachten Hilfeleistungen durch und veröffentlichen die Ergebnisse in barrierefreien und gängigen Formaten.**

## Änderungsantrag 119

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Unbeschadet der Rechte der Verbraucher, alternative Rechtsmittel gemäß der Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>32</sup> in Anspruch zu nehmen, muss der Fahrgast Beschwerde bei einer Durchsetzungsstelle einlegen, nachdem er seine Beschwerde nach Artikel 28 beim Eisenbahnunternehmen, **Fahrkartenverkäufer**, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber eingereicht hat. Die Durchsetzungsstellen klären die Beschwerdeführer über ihr Recht auf, Beschwerde bei einer alternativen Streitbeilegungsstelle einzulegen, um individuellen Rechtsschutz zu suchen.

(1) Unbeschadet der Rechte der Verbraucher, alternative Rechtsmittel gemäß der Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>32</sup> in Anspruch zu nehmen, muss der Fahrgast Beschwerde bei einer Durchsetzungsstelle einlegen, nachdem er seine Beschwerde nach Artikel 28 beim Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber eingereicht hat. Die Durchsetzungsstellen klären die Beschwerdeführer über ihr Recht auf, Beschwerde bei einer alternativen Streitbeilegungsstelle einzulegen, um individuellen Rechtsschutz zu suchen. **Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Durchsetzungs- und Beschwerdestellen für alternative Verfahrenswege zur Einlegung von Rechtsbehelfen gemäß der Richtlinie 2013/11/EU anerkannt sind und dass – wenn Fahrgäste diese alternativen Verfahrenswege zur Einlegung von Rechtsbehelfen nutzen wollen – die betroffenen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber zur**

***Teilnahme verpflichtet sind und das Ergebnis für sie verbindlich ist und wirksam gegen sie durchgesetzt werden kann.***

---

<sup>32</sup> Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 14).

---

<sup>32</sup> Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 14).

## **Änderungsantrag 120**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Jeder Fahrgast kann bei der nationalen Durchsetzungsstelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat zu diesem Zweck benannten Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

#### *Geänderter Text*

(2) Jeder Fahrgast kann bei der nationalen Durchsetzungsstelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat zu diesem Zweck benannten Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen. ***Beschwerden können auch von Organisationen eingereicht werden, die Gruppen von Fahrgästen vertreten.***

## **Änderungsantrag 121**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 3 – Unterabsatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Stelle bestätigt den Erhalt der Beschwerde innerhalb von zwei Wochen nach deren Eingang. Das Beschwerdeverfahren darf höchstens drei Monate dauern. In komplizierten Fällen kann die Stelle nach eigenem Ermessen diese Dauer auf sechs Monate verlängern. In diesem Fall unterrichtet sie die

#### *Geänderter Text*

Die Stelle bestätigt den Erhalt der Beschwerde innerhalb von zwei Wochen nach deren Eingang. Das Beschwerdeverfahren darf höchstens drei Monate dauern. In komplizierten Fällen kann die Stelle nach eigenem Ermessen diese Dauer auf sechs Monate verlängern. In diesem Fall unterrichtet sie die

Fahrgäste über die Gründe der Verlängerung und die voraussichtlich benötigte Zeit bis zum Abschluss des Verfahrens. Nur Verfahren, die ein Gerichtsverfahren umfassen, dürfen länger als sechs Monate dauern. Ist die Stelle gleichzeitig auch eine alternative Streitbeilegungsstelle gemäß der Richtlinie 2013/11/EU, so geht die in der Richtlinie festgelegte Frist vor.

Fahrgäste **oder die die Fahrgäste vertretende Organisation** über die Gründe der Verlängerung und die voraussichtlich benötigte Zeit bis zum Abschluss des Verfahrens. Nur Verfahren, die ein Gerichtsverfahren umfassen, dürfen länger als sechs Monate dauern. Ist die Stelle gleichzeitig auch eine alternative Streitbeilegungsstelle gemäß der Richtlinie 2013/11/EU, so geht die in der Richtlinie festgelegte Frist vor, **und es kann mit Zustimmung aller Parteien die Online-Streitbeilegung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 524/2013<sup>1a</sup> genutzt werden.**

---

*<sup>1a</sup> Verordnung (EU) Nr. 524/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die Online-Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 1).*

## **Änderungsantrag 122**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 33a**

##### **Unabhängige Vermittlungsstellen**

**Die Mitgliedstaaten richten gut ausgestattete unabhängige Vermittlungsstellen ein, die für die Fahrgäste im Falle von Streitigkeiten mit Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern über die Durchsetzung ihrer Rechte leicht zugänglich und erschwinglich sind.**

## **Änderungsantrag 123**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 35 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

*Geänderter Text*

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein **und sollten unter anderem eine Mindeststrafe oder einen Prozentsatz des Jahresumsatzes des jeweiligen Unternehmens bzw. der jeweiligen Organisation umfassen, je nachdem, was höher ist.** Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

**Änderungsantrag 124**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 37 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 37a**

**Ausschussverfahren**

(1) **Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**

(2) **Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**

**Änderungsantrag 125**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

– Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt **zum günstigsten Fahrpreis**

– Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt **zu allen verfügbaren Fahrpreisen (einschließlich der günstigsten Fahrpreise)**

### Änderungsantrag 126

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 5

*Vorschlag der Kommission*

– **Zugangsbedingungen** für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen

*Geänderter Text*

– **Einzelheiten über den Zugang** für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen

### Änderungsantrag 127

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 6

*Vorschlag der Kommission*

– Verfügbarkeit von Sitzen in **Raucher-** und **Nichtraucherzonen**, erster und zweiter Klasse sowie Liege- und Schlafwagen

*Geänderter Text*

– Verfügbarkeit von Sitzen **zu allen geltenden Fahrpreisen** in **Nichtraucherzonen** (und, **falls vorhanden, in Raucherzonen**), erster und zweiter Klasse sowie Liege- und Schlafwagen

### Änderungsantrag 128

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 7

*Vorschlag der Kommission*

– **Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen oder Verspätungen von Verkehrsdiensten führen**

*Geänderter Text*

– Störungen und Verspätungen (**geplant und in Echtzeit**)

### Änderungsantrag 129

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 8

*Vorschlag der Kommission*

- Verfügbarkeit von Dienstleistungen im Zug

*Geänderter Text*

- Verfügbarkeit von Dienstleistungen im Zug, **darunter WLAN und Toiletten**

**Änderungsantrag 130**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil II – Spiegelstrich 1**

*Vorschlag der Kommission*

- Dienstleistungen im Zug

*Geänderter Text*

- Dienstleistungen im Zug, **darunter WLAN**

**Änderungsantrag 131**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil II – Spiegelstrich 3**

*Vorschlag der Kommission*

- Verspätungen

*Geänderter Text*

- **Störungen und** Verspätungen (**geplant und in Echtzeit**)

**Änderungsantrag 132**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang III – Teil I – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe a – Ziffer iii – Spiegelstrich 2**

*Vorschlag der Kommission*

- Prozentsatz der Verspätungen von **60–119** Minuten;

*Geänderter Text*

- Prozentsatz der Verspätungen von **91–120** Minuten;

**Änderungsantrag 133**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang III – Teil I – Absatz 2 – Nummer 2 – Spiegelstrich 1 – Ziffer vii**

*Vorschlag der Kommission*

- vii) Bereitstellung nützlicher Informationen während der gesamten

*Geänderter Text*

- vii) Bereitstellung nützlicher Informationen während der gesamten

Fahrt;

Fahrt, *darunter Informationen über WLAN und andere Dienstleistungen im Zug;*

## Änderungsantrag 134

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang III – Teil II – Absatz 1 – Nummer 4 – Spiegelstrich 1 – Ziffer vii

##### *Vorschlag der Kommission*

vii) barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Bahnhofseinrichtungen;

##### *Geänderter Text*

vii) barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Bahnhofseinrichtungen, *unter anderem über ebenerdige Zugänge, Rolltreppen, Aufzüge und Gepäckkrampen;*

## Änderungsantrag 135

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang IV – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

In komplizierten Fällen, die z. B. mehrere Forderungen oder mehrere Betreiber, grenzüberschreitende Fahrten oder Unfälle auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats als dem, der dem Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, betreffen, und insbesondere wenn unklar ist, welche nationale Durchsetzungsstelle zuständig ist, oder wenn die Beilegung der Beschwerde so erleichtert oder beschleunigt werden könnte, arbeiten die nationalen Durchsetzungsstellen zusammen und bestimmen eine „federführende“ Stelle, die als zentrale Anlaufstelle für Fahrgäste dient. Alle beteiligten nationalen Durchsetzungsstellen arbeiten zusammen, um die Beilegung der Beschwerde zu erleichtern (u. a. durch Informationsaustausch, Unterstützung bei der Übersetzung von Dokumenten und Übermittlung von Informationen über die Umstände der Vorfälle). Den Fahrgästen wird mitgeteilt, welche Stelle als

##### *Geänderter Text*

In komplizierten Fällen, die z. B. mehrere Forderungen oder mehrere Betreiber, grenzüberschreitende Fahrten oder Unfälle auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats als dem, der dem Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, betreffen, und insbesondere wenn unklar ist, welche nationale Durchsetzungsstelle zuständig ist, oder wenn die Beilegung der Beschwerde so erleichtert oder beschleunigt werden könnte, arbeiten die nationalen Durchsetzungsstellen zusammen und bestimmen eine „federführende“ Stelle, die als zentrale Anlaufstelle für Fahrgäste dient. Alle beteiligten nationalen Durchsetzungsstellen arbeiten zusammen, um die Beilegung der Beschwerde zu erleichtern (u. a. durch Informationsaustausch, Unterstützung bei der Übersetzung von Dokumenten und Übermittlung von Informationen über die Umstände der Vorfälle). Den Fahrgästen wird mitgeteilt, welche Stelle als „federführende“ Stelle fungiert. *Darüber*

„federführende“ Stelle fungiert.

*hinaus sorgen die nationalen Durchsetzungsstellen in allen Fällen für die Einhaltung der Verordnung (EU) 2017/2394<sup>1a</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates.*

---

*<sup>1a</sup> Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 1).*

## BEGRÜNDUNG

### Einleitung

Seit 1991 der erste Gesetzgebungsvorschlag auf Unionsebene veröffentlicht wurde<sup>1</sup>, hat der Eisenbahnsektor einen erheblichen Wandel erfahren. Seither wurden die etablierten Unternehmen von Grund auf umstrukturiert; es kamen neue Marktteilnehmer hinzu, und der tatsächliche einheitliche Eisenbahnverkehrsraum in der EU wurde auf der Grundlage gemeinsamer technischer und verwaltungsbezogener Standards teilweise umgesetzt. Viele Bereiche sind jedoch noch nicht abgeschlossen, beispielsweise die Migration neuer Technologien wie des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS).

Zu den wichtigsten Errungenschaften im Eisenbahnsektor zählt die Schaffung eines Rechtsrahmens für den Schutz der Fahrgastrechte im Rahmen einer umfassenderen Unionspolitik zu Verbraucherrechten. In ihrem Umsetzungsbericht<sup>2</sup> erkannte die Kommission an, dass die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ordnungsgemäß von der Branche angewandt wurde. Allerdings gewähren mehrere Mitgliedstaaten – was uneingeschränkt im Einklang mit dieser Verordnung steht – Ausnahmeregelungen für einige Artikel der Verordnung, da es an Finanzmitteln mangelt, mit denen eine vernachlässigte Eisenbahninfrastruktur oder veraltete Fahrzeuge aufgewertet werden könnten. Ab Dezember 2024 sollten jedoch derlei Ausnahmen nicht mehr möglich sein. In Kürze sind also die Rechte von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr in allen Mitgliedstaaten der EU gleichermaßen sichergestellt.

Trotz einiger notwendiger und andauernder Verbesserungen sei darauf hingewiesen, dass das Eisenbahnsystem der EU im Vergleich zu vielen anderen Ländern weltweit zu den effizientesten, modernsten und verbraucherfreundlichsten Systemen zählt. Es wird jedoch die Ansicht vertreten, dass die Verbesserung und die Modernisierung des Eisenbahnsektors dauerhafte Ziele des Sektors sein sollten, auch im Hinblick auf den Schutz der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Mit der vorliegenden Neufassung wird der Anstoß gegeben, das Eisenbahnsystem der EU weiter zu verbessern, und ein noch klarerer Rahmen für die Beziehung zwischen Beförderern und Kunden festgelegt.

Daher wird der Vorschlag der Kommission begrüßt, vor allem in Bezug auf Hilfeleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder mit Behinderungen und auf Entschädigungen bei Störungen im Laufe der Reise.

Es wird die Auffassung vertreten, dass ein Rahmen mit durchsetzbaren Rechten erzielt werden muss, mit dem einerseits Anreize gesetzt werden, damit noch mehr Mitgliedstaaten

---

<sup>1</sup> Richtlinie 91/440/EG

<sup>2</sup> Bericht über die Anwendung der 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)0587 final, vom 14. August 2013.

die geltenden Rechtsvorschriften der EU umsetzen, und andererseits die Kunden kohärenter geschützt werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass Eisenbahnfahrten erschwinglich bleiben und in zunehmendem Maße auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich werden sollten.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass der Eisenbahnsektor nur wettbewerbsfähig sein kann, wenn er den Kunden ausgezeichnete, moderne Leistungen zu erschwinglichen Preisen bieten kann. Tatsächlich ist es für die Nachhaltigkeit des Verkehrs und den sozialen Zusammenhalt äußerst wichtig, dass neue Fahrgäste für den Eisenbahnverkehr gewonnen werden können. In diesem Zusammenhang müssen die Eisenbahnen gleichberechtigt mit anderen Verkehrsmitteln betrieben werden. Es sollte ein fairer Wettbewerb herrschen. Deshalb sollte die unbestrittene Priorität, den Schutz der Unionsbürger bei Fahrten mit der Eisenbahn zu verbessern, damit einhergehen, dass der Verwaltungsaufwand für den Eisenbahnsektor möglichst gering zu halten ist. Die vorliegende Neufassung sollte daher keine Maßnahmen vorsehen, die sich mit geltenden Unionsrechtsvorschriften überschneiden.

## **Zentrale Punkte**

### Anwendungsbereich

Der Vorschlag der Kommission, den Mitgliedstaaten möglichst wenige Möglichkeiten für Ausnahmeregelungen einzuräumen, wird allgemein unterstützt. Für internationale Schienenpersonenverkehrsdienste zwischen Mitgliedstaaten der EU und Drittländern sollte diese Neufassung nicht gelten, da Eisenbahnunternehmen aus der EU nicht für den Zustand der Eisenbahninfrastruktur in Drittländern oder für die Leistungen von Beförderern aus Drittländern haften sollten, für die sie Traktionsleistungen erbringen.

Was inländische Langstreckendienste betrifft, sollten die Mitgliedstaaten für diese Dienste nach 2024 keine Ausnahmen mehr machen dürfen, wie es im Rahmen der geltenden Verordnung möglich war. Eine frühere Beendigung sollte vermieden werden, damit die Finanzierung des Eisenbahnsystems in Mittel- und Osteuropa berücksichtigt wird. Hier gelten weiterhin teilweise Ausnahmeregelungen für Langstreckendienste (mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs).

Überdies wird darauf hingewiesen, dass bei Rechtsvorschriften über Verbraucherrechte die Beziehung zwischen dem Kunden und dem Dienstleistungserbringer im Mittelpunkt stehen sollte. Bei dieser Neufassung ist dies das Eisenbahnunternehmen bzw. der Beförderer. Beziehungen zwischen Unternehmen sollten durch andere Rechtsvorschriften geregelt werden, beispielsweise die Eisenbahnpakete. Dementsprechend werden die Bestimmungen über den Datenaustausch (Artikel 9 Absatz 4), die sogenannte Notfallplanung (Artikel 18 Absatz 6) und die Regressansprüche (Artikel 19) gestrichen.

### Zugänglichkeit

Es wird nachdrücklich die Ansicht vertreten, dass für Personen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität der Zugang zum Eisenbahnverkehr erleichtert werden muss. Züge sollten für alle Unionsbürger gleichermaßen leicht zugänglich sein. In diesem Zusammenhang

wird darauf hingewiesen, dass mit dem 4. Eisenbahnpaket der Rechtsrahmen für die Anpassung der Eisenbahninfrastruktur an die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität geschaffen wurde, damit sie völlige Unabhängigkeit genießen. Es sei ferner darauf hingewiesen, dass in einer alternden Gesellschaft der Aspekt der Barrierefreiheit eine Herausforderung darstellt, die für den Verkehrssektor an Bedeutung gewinnt.

Daher wird die Meinung vertreten, dass der Eisenbahnsektor sein Möglichstes tun sollte, um barrierefreie Bahnhöfe und Züge zur Verfügung zu stellen. Deshalb wird vorgeschlagen, Personen mit eingeschränkter Mobilität mit möglichst kurzfristiger Vorabmitteilung (höchstens 24 Stunden im Voraus) Zugang zum gesamten Eisenbahnsystem in der EU zu gewähren. Hilfeleistung muss im Bedarfsfall zu den Zeiten erbracht werden, während denen die Eisenbahnverkehrsdienste betrieben werden. Sie sollte kostenlos sein. Die nationalen Durchsetzungsstellen prüfen die Barrierefreiheit des Eisenbahnsystems mit Blick auf gezielte Verbesserungen.

Es wird anerkannt, dass Mobilitätshilfen wie Rollstühle oder Hilfsmittel nicht nur von wesentlicher Bedeutung für Personen mit eingeschränkter Mobilität, sondern auch individuell gefertigt und häufig kostspielig sind. Deshalb sind Entschädigungsleistungen für Verlust oder Beschädigung rechtzeitig zu erbringen, und ausgehend vom tatsächlichen Wert muss ein Ersatz in voller Höhe der Kosten sichergestellt sein.

Das Personal sollte unbedingt geschult werden, damit es für Personen mit eingeschränkter Mobilität angemessene und hochwertige Hilfeleistungen erbringen kann. Daher sollten Mittel für die Schulung des Personals bereitgestellt werden, was Mitarbeiter betrifft, die unmittelbar mit Personen mit eingeschränkter Mobilität zu tun haben oder Leistungen im Zusammenhang mit diesen Personen erbringen müssen. So werden bessere und stärker fokussierte Schulungsmaßnahmen ermöglicht.

### Fahrkarten

Es wird als wesentliches Ziel erachtet, den Zugang zum Eisenbahnverkehr möglichst attraktiv zu gestalten, damit die modale Verlagerung hin zum Eisenbahnverkehr im Sinne des Weißbuchs zum Verkehr<sup>1</sup> unterstützt wird. Durchgangsfahrkarten werden von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr sehr geschätzt. Dass diese Fahrkarten verfügbar sind, ist grundlegend, wenn Eisenbahnfahrten attraktiver werden sollen. Allerdings wird die Auffassung vertreten, dass es nicht Aufgabe des Gesetzgebers ist, im Rahmen der Marktöffnung eine verbindliche Zusammenarbeit zwischen Unternehmen im Bereich Fahrkarten vorzuschreiben. Der Eisenbahnsektor sollte so behandelt werden wie andere Verkehrsmittel. Ebenso wie im Flugverkehr, wo keine verpflichtende Zusammenarbeit vorgeschrieben ist, sollte es Eisenbahnunternehmen freistehen, selbst zu entscheiden, mit welchen Akteuren sie zusammenarbeiten, damit unter anderem der intermodale Wettbewerb gefördert wird, der schon seit Jahrzehnten eines der wesentlichen Elemente der Unionspolitik ist.

In diesem Zusammenhang werden mit der Umsetzung einer von der Industrie geleiteten Initiative der Eisenbahnen und Fahrkartenverkäufer, dem sogenannten „Full Service Model“, bereits erste konkrete Ergebnisse erzielt. Beispielsweise ist es inzwischen möglich, auf

---

<sup>1</sup> Weißbuch zum Verkehr von 2011.

www.bahn.com die gesamte Bandbreite an inländischen und internationalen Fahrkarten für Trenitalia und ÖBB zu erwerben, sodass die Fahrgäste eine Fahrkarte für Fahrten mit mehreren Beförderern – etwa von Norddeutschland über Österreich nach Italien – auf einmal buchen, bezahlen und ausdrucken können.

Allerdings wird die Ansicht vertreten, dass der Gesetzgeber eine wesentliche Rolle einnehmen sollte, wenn es gilt, ein angemessenes Maß an Schutz für die Eisenbahnkunden sicherzustellen, indem insbesondere dafür Sorge getragen wird, dass Fahrgäste im Eisenbahnverkehr beim Kauf von Fahrkarten aller Arten entsprechend informiert werden und so die Entschädigungs- und Hilfeleistungsregelung nach Maßgabe dieser Verordnung nutzen können.

Das Eisenbahnsystem ist äußerst komplex, und das nicht nur aus technischer Sicht, sondern auch im Hinblick auf die Sicherheit und Unversehrtheit der Fahrgäste. Gleichzeitig nehmen Eisenbahnunternehmen Innovationen vor, und Automatisierung ist bereits Realität. Daher sollten Maßnahmen, die den Fahrkartenverkauf über besondere Kanäle erfordern, flexibel sein, indem etwa anerkannt wird, dass der Verkauf in einem Zug nicht immer möglich ist, wie bereits in der geltenden Verordnung in Artikel 9 Absatz 4 erwähnt ist. Gleichzeitig ist es äußerst wichtig, dass die Eisenbahnunternehmen die Möglichkeiten des Fahrkartenerwerbs über alternative, zugängliche Kanäle fortführen und in dieser Hinsicht weitere Möglichkeiten schaffen.

#### Die Rolle der Fahrkartenverkäufer und Vermittler

Dem Bericht zufolge gilt es in jedem Fall, Unklarheiten in der Verordnung im Hinblick auf Zuständigkeiten zu verhindern und für rechtliche Klarheit zu sorgen. Einige Begriffsbestimmungen in Artikel 3 wurden daher geändert. Dazu gehört u. a. der Begriff „Reiseveranstalter“, bei dem die Begriffsbestimmung an bereits geltende Rechtsvorschriften<sup>1</sup> angeglichen wird.

Kerngeschäft der Fahrkartenverkäufer als Vermittler von Eisenbahnverkehrsdiensten ist der Verkauf von Fahrkarten für Eisenbahnunternehmen. In diesem Zusammenhang wird Artikel 9 Absatz 2 insofern geändert, als Fahrkartenverkäufer von der rechtlichen Verpflichtung entbunden werden, den Fahrgästen durchgehend Reiseinformationen bereitzustellen.

#### Höhere Gewalt

Seit 2013 sind Eisenbahnunternehmen gemäß einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs nicht mehr von ihren Verpflichtungen befreit, Entschädigungsleistungen für Verspätungen zu erbringen, die durch außergewöhnliche Umstände bedingt sind. Es wird die Meinung vertreten, dass bei allen Verkehrsmitteln außergewöhnliche Umstände auftreten können. Dies ist umso wichtiger mit Blick auf die Multimodalität, bei der mindestens eine Reihe grundlegender Prinzipien für alle Verkehrsmittel gelten sollte, um unter anderem eine Verzerrung des intermodalen Wettbewerbs zu verhindern. Dies wird bei der Neufassung der Kommission berücksichtigt. Allerdings werden die außergewöhnlichen Umstände auf schlechte Witterungsbedingungen und große Naturkatastrophen beschränkt, wohingegen

---

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2015/2302 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen.

andere Umstände vernachlässigt werden, die zwar nicht mit dem Eisenbahnbetrieb in Verbindung stehen, aber schwerwiegende Auswirkungen auf das Funktionieren des Systems haben können, wie etwa Terroranschläge. In Artikel 17 Absatz 8 wird vorgeschlagen, die Begriffsbestimmung von „Höherer Gewalt“ gemäß Anhang I Artikel 32.2 (Einheitliche Rechtsvorschriften der CIV) einzuführen, mit der alle unerwarteten Umstände abgedeckt sind, die die Eisenbahnunternehmen nicht kontrollieren können.



## ANLAGE: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES

D(2018)14313

Karima Delli  
Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Tourismus  
ASP 04F155  
Brüssel

**Betrifft: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)  
COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))**

Dear Chair,

Der Rechtsausschuss hat den oben genannten Vorschlag gemäß Artikel 104 der Geschäftsordnung des Parlaments („Neufassung“) geprüft.

Absatz 3 dieses Artikels hat folgenden Wortlaut:

*„Ist der für Rechtsfragen zuständige Ausschuss der Auffassung, dass der Vorschlag keine anderen inhaltlichen Änderungen bewirkt als diejenigen, die darin als solche ausgewiesen sind, unterrichtet er den in der Sache zuständigen Ausschuss darüber.*

*In diesem Falle sind – über die in den Artikeln 169 und 170 festgelegten Bedingungen hinaus – Änderungsanträge im in der Sache zuständigen Ausschuss nur dann zulässig, wenn sie Teile des Vorschlags betreffen, die Änderungen enthalten.*

*Änderungsanträge zu den Teilen, die in dem Vorschlag unverändert geblieben sind, können jedoch ausnahmsweise und von Fall zu Fall vom Vorsitz des in der Sache zuständigen Ausschusses akzeptiert werden, wenn er der Auffassung ist, dass zwingende Gründe der internen Logik des Textes oder der untrennbaren Verbindung mit anderen zulässigen Änderungsanträgen dies erfordern. Diese Gründe müssen in einer schriftlichen Begründung der Änderungsanträge angegeben werden.“*

Entsprechend der Stellungnahme der beratenden Gruppe der Vertreter der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission, die den Vorschlag zur Neufassung geprüft hat, und im Einklang mit den Empfehlungen des Berichtstatters vertritt der Rechtsausschuss die Ansicht, dass dieser Vorschlag keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die in dem Vorschlag und von der beratenden Gruppe ausgewiesen sind, und dass der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten

Bestimmungen der vorangegangenen Rechtsakte zusammen mit diesen Änderungen eine reine Kodifizierung der vorhandenen Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen darstellt.

Daher nahm der Rechtsausschuss in seiner Sitzung vom 27. März 2018 mit 19 Stimmen bei 2 Enthaltungen<sup>1</sup> die Empfehlung an, dass der Ausschuss für Verkehr und Tourismus als federführender Ausschuss den Vorschlag gemäß Artikel 104 GO prüft.

Mit freundlichen Grüßen

Pavel Svoboda

*Anlage: Stellungnahme der beratenden Gruppe.*

---

<sup>1</sup> Folgende Mitglieder waren anwesend: Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Kostas Chrysogonos, Pascal Durand, Rosa Estaràs Ferragut, Enrico Gasbarra, Evelyne Gebhardt, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Heidi Hautala, Sylvia-Yvonne Kaufmann, António Marinho e Pinto, Emil Radev, Julia Reda, Evelyn Regner, Virginie Rozière, Pavel Svoboda, Mylène Troszczynski, Axel Voss, Rainer Wieland, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka, Luis de Grandes Pascual.



BERATENDE GRUPPE  
DER JURISTISCHEN DIENSTE

Brüssel, 19. Februar 2018

## STELLUNGNAHME

### FÜR DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT DEN RAT DIE KOMMISSION

#### Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)

COM(2017)0548 vom 27. September 2017 – 2017/0237 (COD)

Gemäß der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten, insbesondere deren Nummer 9, hat die beratende Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission am 27. Oktober 2017, am 14. Dezember 2017 und am 18. Januar 2018 Sitzungen abgehalten, in denen u. a. der genannte von der Kommission vorgelegte Vorschlag geprüft wurde.

Bei der Prüfung<sup>1</sup> des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Neufassung der **Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr** stellte die beratende Gruppe übereinstimmend Folgendes fest:

1. Die folgenden Textteile hätten durch den grauen Hintergrund markiert sein müssen, mit dem üblicherweise inhaltliche Änderungen gekennzeichnet werden:

- in Erwägung 10 die Ersetzung des derzeitigen Verweises auf die „*Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems*“ durch einen Verweis auf die „*Verordnung (EU) Nr. 454/2011*“;
- in Erwägung 14 die Streichung der Worte „*zusammenarbeiten, um*“;
- in Erwägung 15 die Streichung des Wortes „*Entscheidungsfreiheit*“;
- in Erwägung 16 die Ersetzung der Worte „*so dass dafür gesorgt wird, dass*“ durch die Worte „*Außerdem sollte*“;
- in Artikel 3 Nummer 17 die Ersetzung des Wortes „*Beförderers*“ durch das Wort

<sup>1</sup> Die beratende Gruppe hat bei ihrer Prüfung die englische Fassung, d. h. die Originalfassung des Textes, zugrunde gelegt.

„Eisenbahnunternehmens“;

- der gesamte Text von Artikel 6;
- in Artikel 9 Absatz 1 die Streichung der einleitenden Worte „Unbeschadet des Artikels 10“;
- in Artikel 9 Absatz 3 die Streichung der Worte „den Bedürfnissen von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung“;
- in Artikel 10 Absatz 1 die Streichung der Worte „soweit verfügbar“ vor dem Wort „Fahrkarten“ und die Hinzufügung der Worte „und, soweit verfügbar,“ vor dem Wort „Durchgangsfahrkarten“;
- in Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1 die Hinzufügung der Worte „und 4“;
- der gesamte Text von Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2;
- in Artikel 17 Absatz 2 die Hinzufügung der einleitenden Worte „Absatz 1 gilt auch für“;
- in Artikel 25 Absatz 1 die Streichung der Worte „gilt keine Haftungsobergrenze“;
- in Anhang III die Streichung des bestehenden Textes von Anhang III der **Verordnung (EG) Nr. 1371/2007**.

2. In Erwägung 32 sollten nach dem Wort „Vertrags“ die Worte „über die Europäische Union“ hinzugefügt werden.

Aufgrund dieser Prüfung konnte die beratende Gruppe somit übereinstimmend feststellen, dass der Vorschlag keine inhaltlichen Änderungen außer denjenigen enthält, die als solche ausgewiesen sind. In Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen des bisherigen Rechtsakts mit diesen inhaltlichen Änderungen kam die beratende Gruppe außerdem zu dem Schluss, dass sich der Vorschlag auf eine reine Kodifizierung ohne inhaltliche Änderungen des bestehenden Rechtstextes beschränkt.

F. DREXLER  
Rechtsberater

H. LEGAL  
Rechtsberater

L. ROMERO REQUENA  
Generaldirektor

**ANLAGE: STELLUNGNAHME DER BERATENDEN GRUPPE DER  
JURISTISCHEN DIENSTE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES  
UND DER KOMMISSION**



BERATENDE GRUPPE  
DER JURISTISCHEN DIENSTE

Brüssel, 19. Februar 2018

**STELLUNGNAHME**

**FÜR DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT  
DEN RAT  
DIE KOMMISSION**

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)**

**COM(2017)0548 vom 27. September 2017 – 2017/0237 (COD)**

Gemäß der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten, insbesondere deren Nummer 9, hat die beratende Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission am 27. Oktober 2017, am 14. Dezember 2017 und am 18. Januar 2018 Sitzungen abgehalten, in denen u. a. der genannte von der Kommission vorgelegte Vorschlag geprüft wurde.

Bei der Prüfung<sup>1</sup> des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Neufassung der **Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr** stellte die beratende Gruppe übereinstimmend Folgendes fest:

1. Die folgenden Textteile hätten durch den grauen Hintergrund markiert sein müssen, mit dem üblicherweise inhaltliche Änderungen gekennzeichnet werden:

- in Erwägung 10 die Ersetzung des derzeitigen Verweises auf die *„Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems“* durch einen Verweis auf die *„Verordnung (EU) Nr. 454/2011“*;
- in Erwägung 14 die Streichung der Worte *„zusammenarbeiten, um“*;
- in Erwägung 15 die Streichung des Wortes *„Entscheidungsfreiheit“*;
- in Erwägung 16 die Ersetzung der Worte *„so dass dafür gesorgt wird, dass“* durch die

---

<sup>1</sup> Die beratende Gruppe hat bei ihrer Prüfung die englische Fassung, d. h. die Originalfassung des Textes, zugrunde gelegt.

Worte „*Außerdem sollte*“;

- in Artikel 3 Nummer 17 die Ersetzung des Wortes „*Beförderers*“ durch das Wort „*Eisenbahnunternehmens*“;
- der gesamte Text von Artikel 6;
- in Artikel 9 Absatz 1 die Streichung der einleitenden Worte „*Unbeschadet des Artikels 10*“;
- in Artikel 9 Absatz 3 die Streichung der Worte „*den Bedürfnissen von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung*“;
- in Artikel 10 Absatz 1 die Streichung der Worte „*soweit verfügbar*“ vor dem Wort „*Fahrkarten*“ und die Hinzufügung der Worte „*und, soweit verfügbar,*“ vor dem Wort „*Durchgangsfahrkarten*“;
- in Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1 die Hinzufügung der Worte „*und 4*“;
- der gesamte Text von Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2;
- in Artikel 17 Absatz 2 die Hinzufügung der einleitenden Worte „*Absatz 1 gilt auch für*“;
- in Artikel 25 Absatz 1 die Streichung der Worte „*gilt keine Haftungsobergrenze*“;
- in Anhang III die Streichung des bestehenden Textes von Anhang III der **Verordnung (EG) Nr. 1371/2007**.

2. In Erwägung 32 sollten nach dem Wort „*Vertrags*“ die Worte „*über die Europäische Union*“ hinzugefügt werden.

Aufgrund dieser Prüfung konnte die beratende Gruppe somit übereinstimmend feststellen, dass der Vorschlag keine inhaltlichen Änderungen außer denjenigen enthält, die als solche ausgewiesen sind. In Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen des bisherigen Rechtsakts mit diesen inhaltlichen Änderungen kam die beratende Gruppe außerdem zu dem Schluss, dass sich der Vorschlag auf eine reine Kodifizierung ohne inhaltliche Änderungen des bestehenden Rechtstextes beschränkt.

F. DREXLER  
Rechtsberater

H. LEGAL  
Rechtsberater

L. ROMERO REQUENA  
Generaldirektor

**ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN,  
VON DENEN DER BERICHTERSTATTER BEITRÄGE ERHALTEN HAT**

Die folgende Liste wurde freiwillig und unter alleiniger Verantwortung des Berichterstatters erstellt. Der Berichterstatter erhielt bei der Erstellung des Berichts bis zu dessen Annahme im Ausschuss Beiträge von folgenden Einrichtungen bzw. Personen:

Einrichtungen und/oder Personen
Allianz Pro Schiene (ApS)
Allrail/Trainline
Community of European Railway (CER)
Blogger Mark SMITH (Seat61)
Deutsche Bahn (DB)
Deutscher Reiseverband
European Cyclists' Federation (ECF)
European Commission - DG MOVE
European Disability Forum (EDF)
European Passengers' Federation (EPF)
European Rail Infrastructure Managers (EIM)
Eurostar
Eurotunnel
Fahrgastverband Pro Bahn
Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)
International Association of Public Transport (UITP)
Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
Polskie Koleje Państwowe SA (PKP)
The European Travel Agents' and Tour Operators' Associations (ECTAA)
Trenitalia
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Verbraucherzentrale Bundesverband

5.6.2018

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ**

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)  
(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Dennis de Jong

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Im September 2017 legte die Europäische Kommission ihren Vorschlag für eine Neufassung der EU-Rechtsvorschriften über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007) vor. Der Verfasser der Stellungnahme ist der Ansicht, dass der Eisenbahnverkehr für die Verbraucher attraktiver werden sollte, und zwar indem die Informationspflichten für Eisenbahnunternehmen verschärft werden, die Rechtssicherheit für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erhöht wird und die Zugänglichkeit des Eisenbahnverkehrs für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität erleichtert wird. Zwar enthält der Vorschlag der Kommission eine Reihe wichtiger Verbesserungen; jedoch ist der Verfasser der Stellungnahme der Ansicht, dass in einigen Bereichen der Neufassung größerer Ehrgeiz an den Tag gelegt werden muss, damit sichergestellt ist, dass die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vor, während und nach einer Reise besser geschützt und informiert sind.

### **Höhere Gewalt und Entschädigungen**

Nach der Aufnahme einer Klausel über höhere Gewalt in die Verordnung über die Rechte von Fluggästen schlägt die Kommission vor, auch eine entsprechende Klausel in die Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr aufzunehmen. Diese Klausel sieht vor, dass Eisenbahnunternehmen im Falle schlechter Witterungsbedingungen oder großer Naturkatastrophen nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet werden sollten. Jedoch sind Flugreisen und Bahnreisen nicht miteinander vergleichbar. Darüber hinaus mangelt es der Klausel an der hinreichenden Genauigkeit, damit künftige Rechtsstreitigkeiten vermieden werden. Der Verfasser der Stellungnahme schlägt aus diesem Grund vor, die Klausel zu streichen. Zudem schlägt der Verfasser vor, die Regeln über die Fahrpreischädigung durch ein Entschädigungssystem für Hochgeschwindigkeitszüge zu erweitern, durch das Fahrgäste Anspruch auf eine Entschädigung haben, wenn sie von einer Verspätung von

mindestens 45 Minuten betroffen sind.

### **Auskunft, Dienstleistung und Hilfeleistung**

Allzu oft sind Fahrgäste beim Kauf von Bahnfahrkarten mit unklaren Bedingungen konfrontiert. Insbesondere wenn während einer Reise die Dienste mehrerer Betreiber in Anspruch genommen werden, sind Fahrgäste von Unterschieden bei den Fahrkartenpreisen, dem Schutz im Zusammenhang mit Anschlüssen und den Hilfeleistungen betroffen. Diese Stellungnahme beinhaltet daher eine eindeutigere Definition des Begriffs „Durchgangsfahrkarte“ und einen Vorschlag zur Einrichtung von Online-Programmierschnittstellen (APIs), über die die Eisenbahnunternehmen alle Reiseinformationen, einschließlich operativer Daten, Fahrpläne und Tarife, in Echtzeit diskriminierungsfrei zugänglich machen müssen. Damit Fahrgäste beim Kauf von Fahrkarten eine wohlinformierte Entscheidung treffen können, werden Fahrkartenverkäufer und Bahnunternehmen verpflichtet, die Fahrgäste darüber zu informieren, wenn sich der Preis einer „Durchgangsfahrkarte“ vom Gesamtpreis von bei unterschiedlichen Betreibern separat gekauften Fahrkarten erheblich unterscheidet.

### **Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität**

Der Vorschlag der Kommission enthält eine Reihe von Verbesserungen in Richtung der Verwirklichung des Ziels, den europäischen Eisenbahnverkehr für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität leichter zugänglich zu machen. Jedoch ist das größte Problem, mit dem diese Personen konfrontiert sind, weiterhin nicht gelöst: das Verfahren der vorherigen Meldung, um die erforderliche Hilfeleistung zu buchen, die 48 Stunden vor Reiseantritt zu erfolgen hat. Dies schränkt die Mobilität und Freiheit von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität drastisch ein und steht nicht im Einklang mit Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UNCRPD), in dem vorgesehen ist, dass die Möglichkeit gegeben sein sollte, unabhängig, spontan und ohne fremde Hilfe zu reisen. Eine Reihe von Mitgliedstaaten verfügt bereits über ein gut funktionierendes System, bei dem die Frist für eine entsprechende Meldung weitaus kürzer ist. Der Verfasser der Stellungnahme schlägt daher vor, die im Vorschlag der Kommission vorgesehene Frist von 48 Stunden an kleineren Bahnhöfen auf 24 Stunden zu verkürzen und an größeren, mit Personal ausgestatteten Bahnhöfen durch ein „Turn-up and go“-System, d. h. ein System, das den spontanen Reiseantritt ermöglicht, zu ersetzen. Weitere Vorschläge zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Eisenbahnverkehrs bestehen in dem erleichterten Zugang zu Informationen über das Internet oder über von Personal bediente Kanäle sowie in der Verpflichtung für Eisenbahnunternehmen, Informationen über die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten in barrierefrei zugänglichen Formaten direkt zugänglich zu machen.

## **ÄNDERUNGSANTRÄGE**

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 3

##### *Vorschlag der Kommission*

(3) Trotz beträchtlicher Fortschritte beim Schutz der Verbraucher in der Union sind noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr nötig.

##### *Geänderter Text*

(3) Trotz beträchtlicher Fortschritte beim Schutz der Verbraucher in der Union sind noch weitere Verbesserungen zum Schutz der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr **und zu deren Entschädigung bei Verspätungen, Zugausfällen oder materiellen Schäden** nötig.

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 5

##### *Vorschlag der Kommission*

(5) Die Gewährung der gleichen Rechte für Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr und im Inlandsverkehr soll das **Verbraucherschutzniveau** in der Union erhöhen, **gleiche Ausgangsbedingungen für die Eisenbahnunternehmen sicherstellen und ein einheitliches Niveau der Fahrgastrechte garantieren.**

##### *Geänderter Text*

(5) Die Gewährung der gleichen Rechte für Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr und im Inlandsverkehr soll das **Niveau der Fahrgastrechte** in der Union erhöhen, **insbesondere was den Zugang zu Informationen und die Entschädigung bei Verspätungen oder Zugausfällen betrifft. Fahrgäste sollten möglichst genau über ihre Rechte informiert werden.**

## Änderungsantrag 3

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 6

##### *Vorschlag der Kommission*

(6) Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, **Vorortverkehrs oder Regionalverkehrs** unterscheiden sich ihrer Art nach von Fernverkehrsdiensten. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben,

##### *Geänderter Text*

(6) **Untergrundbahnen, Straßenbahnen und sonstige** Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs unterscheiden sich ihrer Art nach von Fernverkehrsdiensten. Die Mitgliedstaaten sollten daher die

Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, **Vorortverkehrs oder Regionalverkehrs**, die keine grenzüberschreitenden Dienste innerhalb der Union sind, von bestimmten Vorschriften über Fahrgastrechte auszunehmen.

Möglichkeit haben, **Untergrundbahnen, Straßenbahnen und sonstige** Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, die keine grenzüberschreitenden Dienste innerhalb der Union sind, von bestimmten Vorschriften über Fahrgastrechte auszunehmen.

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

#### *Vorschlag der Kommission*

(9) Zu den **Rechten der Nutzer** von Eisenbahnverkehrsdiensten gehört das Erhalten von Informationen über den Verkehrsdienst **sowohl vor als auch** während der Fahrt. **Wann immer möglich, sollten** Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer diese Informationen im Voraus und **so schnell wie möglich** bereitstellen. Die Informationen sollten in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglichen Formaten bereitgestellt werden.

#### *Geänderter Text*

(9) Zu den **Verbraucherrechten im Zusammenhang mit** Eisenbahnverkehrsdiensten gehört das Erhalten von Informationen über **alle verfügbaren Optionen für Zugreisen sowie über** den Verkehrsdienst vor, während **und nach** der Fahrt. Eisenbahnunternehmen, **Reiseveranstalter** und Fahrkartenverkäufer **sollten** diese Informationen im Voraus und **in Echtzeit** bereitstellen. Die Informationen sollten in für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglichen Formaten bereitgestellt werden **und öffentlich zugänglich sein**.

#### *Begründung*

*Diese Erwägung bezieht sich auf Artikel 9 Absatz 2 der Neufassung.*

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(9a) Gut ausgebaute multimodale Personenverkehrssysteme werden zur Erreichung der Klimaziele beitragen.**

***Darum sollten Eisenbahnunternehmen auch für Kombinationen mit anderen Verkehrsträgern werben, damit sich die Nutzer des Eisenbahnverkehrs dieser Möglichkeit vor der Buchung ihrer Reise bewusst sind.***

*Begründung*

*Diese Erwägung bezieht sich auf Artikel 9 Absatz 2 der Neufassung.*

**Änderungsantrag 6**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 12 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) Die Anforderung zur diskriminierungsfreien Bereitstellung von Reiseinformationen bezieht sich unter anderem auf operative Informationen in Echtzeit über Fahrpläne, intermodale Verbindungen, verfügbare Sitze, die geltenden Preise und Tarife, Reservierungspflichten sowie etwaige besondere Bestimmungen. Eisenbahnunternehmen sollten allen Reiseveranstaltern und Fahrkartenverkäufern den erfolgreichen Abschluss von Beförderungsverträgen und die damit verbundene Ausgabe von Fahrkarten und Durchgangsfahrkarten und die Durchführungen von Buchungen sowie verbundene kommerzielle Angebote, etwa im Bedarfsfall die Ausgabe von Fahrkarten für die Beförderung von Fahrrädern oder sperrigem Gepäck, ermöglichen. Dadurch sollte die Zugänglichkeit der Verkehrsdienste für die Fahrgäste verbessert und die Auswahl an Reisemöglichkeiten und Tarifen für dieselben vergrößert werden.***

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag steht im Zusammenhang mit Erwägungsgrund 12 der Neufassung.*

**Änderungsantrag 7**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 12 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(12b) Machen Eisenbahnunternehmen Reiseinformations- und Buchungssysteme über Programmierschnittstellen (APIs) zugänglich, so sollten sie sicherstellen, dass die APIs offene Standards, gängige Protokolle und maschinenlesbare Formate nutzen. Sind solche Standards, Protokolle und Formate nicht vorhanden, so sollten bei der Erstellung von Standards, Protokollen und Formaten offene Dokumentations-, Entwicklungs- und Standardisierungsprozesse zum Einsatz kommen. Die Eisenbahnunternehmen sollten sie kostenlos zur Verfügung stellen.**

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag steht im Zusammenhang mit Erwägungsgrund 12 der Neufassung.*

**Änderungsantrag 8**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 12 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(12c) Die Umsetzung technischer Maßnahmen, die eine Partei am Abrufen von Reiseinformationen aus anderen öffentlich zugänglichen Quellen als den Programmierschnittstellen, wie beispielsweise ihren Websites, hindern oder sie diesbezüglich benachteiligen, ist als diskriminierend einzustufen.**

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag steht im Zusammenhang mit Erwägungsgrund 12 der Neufassung.*

**Änderungsantrag 9**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 13**

*Vorschlag der Kommission*

(13) Die steigende Beliebtheit des Radfahrens in der gesamten Union wirkt sich auch auf die Mobilität und den Fremdenverkehr aus. Dank einer zunehmenden Nutzung sowohl der Eisenbahn als auch des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl werden die Umweltauswirkungen des Verkehrs verringert. Deshalb sollten die Eisenbahnunternehmen die Kombination von Fahrrad- und Eisenbahnfahrten soweit möglich erleichtern, indem sie insbesondere die Beförderung von Fahrrädern in Zügen **ermöglichen**.

*Geänderter Text*

(13) Die steigende Beliebtheit des Radfahrens in der gesamten Union wirkt sich auch auf die Mobilität und den Fremdenverkehr aus. Dank einer zunehmenden Nutzung sowohl der Eisenbahn als auch des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl werden die Umweltauswirkungen des Verkehrs verringert. Deshalb sollten die Eisenbahnunternehmen die Kombination von Fahrrad- und Eisenbahnfahrten soweit möglich erleichtern, indem sie insbesondere **angemessene Kapazitäten für die sichere** Beförderung von Fahrrädern in **allen Arten von Zügen, auch in Fernzügen und grenzüberschreitenden Zügen, bereitstellen**.

**Änderungsantrag 10**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 13 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(13a) Die Beförderung von Fahrrädern sollte nur aus berechtigten Sicherheitsgründen abgelehnt oder eingeschränkt werden. Derartige Gründe sollten die Sicherheit der Fahrgäste, insbesondere die Freihaltung von Flucht- und Rettungswegen und die Vermeidung einer Beeinträchtigung der körperlichen Gesundheit der Fahrgäste, betreffen.**

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag steht im Zusammenhang mit Erwägungsgrund 13 der Neufassung.*

**Änderungsantrag 11**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 14**

*Vorschlag der Kommission*

(14) Die Eisenbahnunternehmen sollten den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch erleichtern, dass – **wann immer möglich** – Durchgangsfahrkarten angeboten werden.

*Geänderter Text*

(14) Die Eisenbahnunternehmen, **Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter** sollten den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch erleichtern, dass Durchgangsfahrkarten angeboten werden. **Sie sollten klar darauf hinweisen, wenn sich die Preise von Durchgangsfahrkarten erheblich von den Preisen separat gekaufter Fahrkarten unterscheiden. Bei der Ausgabe von Durchgangsfahrkarten sollten sie darauf achten, dass der Fahrgast ausreichend Zeit für den Umstieg von einem Dienst zu einem anderen hat.**

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit der Änderung an Artikel 17 Absatz 8 der Neufassung verknüpft.*

**Änderungsantrag 12**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 15**

*Vorschlag der Kommission*

(15) Im Lichte des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und um Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Reisemöglichkeiten im Eisenbahnverkehr zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten Regeln für die Nichtdiskriminierung dieser Personen und die ihnen zu leistende Hilfe während der Fahrt festgelegt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, das gleiche Recht auf Freizügigkeit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger. Unter anderem

*Geänderter Text*

(15) Im Lichte des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und um Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Reisemöglichkeiten im Eisenbahnverkehr zu eröffnen, die denen anderer Bürger vergleichbar sind, sollten Regeln für die Nichtdiskriminierung dieser Personen und die ihnen zu leistende Hilfe **vor und** während der Fahrt festgelegt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, das gleiche Recht auf Freizügigkeit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger. Unter anderem

sollte besonders darauf geachtet werden, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Informationen über die Zugänglichkeit von Eisenbahnverkehrsdiensten, über die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen und über deren Ausstattung erhalten. Damit auch Fahrgäste mit eingeschränkter Sinneswahrnehmung bestmöglich über Verspätungen unterrichtet werden, sollten gegebenenfalls akustische und optische Systeme genutzt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten die Möglichkeit haben, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen. Das Personal sollte angemessen geschult werden, um – insbesondere bei der Hilfeleistung – auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einzugehen. Um gleiche Reisebedingungen sicherzustellen, sollte die Hilfeleistung für diese Personen an Bahnhöfen und in Zügen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Züge verkehren, und nicht nur zu bestimmten Tageszeiten.

sollte besonders darauf geachtet werden, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Informationen über die Zugänglichkeit von Eisenbahnverkehrsdiensten, über die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen und über deren Ausstattung erhalten. Damit auch Fahrgäste mit eingeschränkter Sinneswahrnehmung bestmöglich über Verspätungen unterrichtet werden, sollten gegebenenfalls akustische und optische Systeme genutzt werden. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sollten die Möglichkeit haben, Fahrkarten im Zug ohne Aufpreis zu kaufen, **wenn sie nicht im Voraus auf einem anderen Weg gekauft werden können**. Das Personal sollte angemessen geschult werden, um – insbesondere bei der Hilfeleistung – auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einzugehen. Um gleiche Reisebedingungen sicherzustellen, sollte die Hilfeleistung für diese Personen an Bahnhöfen und in Zügen **kostenlos und** zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Züge verkehren, und nicht nur zu bestimmten Tageszeiten.

### *Begründung*

*Es ist nicht immer möglich, Fahrkarten im Zug zu kaufen, und nicht in allen Zügen gibt es Personal, das Fahrkarten verkaufen kann. Daher sollten eindeutige Regelungen festgelegt werden, mit denen diese Möglichkeit abgedeckt ist. Dieser Änderungsantrag ist mit Artikel 10 Absatz 5 der Neufassung verknüpft.*

## **Änderungsantrag 13**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 16**

##### *Vorschlag der Kommission*

(16) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten durch die Beachtung der TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität die Bedürfnisse

##### *Geänderter Text*

(16) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten durch die Beachtung der TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität **und die**

von Personen mit Behinderungen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigen. Außerdem sollte entsprechend den für das öffentliche Auftragswesen geltenden Rechtsvorschriften der Union, insbesondere der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup>, die Zugänglichkeit zu allen baulichen Strukturen und zu allen Fahrzeugen durch die schrittweise Beseitigung physischer Hindernisse und funktioneller Behinderungen anlässlich der Anschaffung neuen Materials sowie der Durchführung von Bau- oder umfangreichen Renovierungsarbeiten gewährleistet werden.

---

<sup>26</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

***Einhaltung der Richtlinie XXX als Ergänzung zu den TSI*** die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigen. Außerdem sollte entsprechend den für das öffentliche Auftragswesen geltenden Rechtsvorschriften der Union, insbesondere der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, die Zugänglichkeit zu allen baulichen Strukturen und zu allen Fahrzeugen durch die schrittweise Beseitigung physischer Hindernisse und funktioneller Behinderungen anlässlich der Anschaffung neuen Materials sowie der Durchführung von Bau- oder umfangreichen Renovierungsarbeiten gewährleistet werden.

---

<sup>26</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

### *Begründung*

*Wenn die Bestimmungen zur Barrierefreiheit nicht von TSI abgedeckt werden, sollte der Europäische Rechtsakt zur Barrierefreiheit (Richtlinie XXX) gelten. Die Richtlinie XXX soll die geltenden branchenbezogenen Rechtsvorschriften der Union ergänzen, indem Aspekte abgedeckt werden, die durch diese Rechtsvorschriften bislang nicht abgedeckt sind.*

## **Änderungsantrag 14**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17**

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Es ist wünschenswert, dass durch diese Verordnung ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen geschaffen wird, das mit der Haftung des Eisenbahnunternehmens verknüpft ist und auf der gleichen

#### *Geänderter Text*

(17) Es ist wünschenswert, dass durch diese Verordnung ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen geschaffen wird, das mit der Haftung des Eisenbahnunternehmens verknüpft ist und auf der gleichen

Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV betreffend die Fahrgastrechte, besteht. Bei Verspätungen von Personenverkehrsdiensten sollten die Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen eine Entschädigung in Höhe eines prozentualen Anteils *des* Fahrpreises leisten.

Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV betreffend die Fahrgastrechte, besteht. ***Gekaufte Fahrkarten sollten vollständig erstattungsfähig sein.*** Bei Verspätungen von Personenverkehrsdiensten sollten die Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen eine Entschädigung in Höhe eines prozentualen Anteils ***von bis zu 100 % des*** Fahrpreises leisten.

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

#### *Vorschlag der Kommission*

(18) Eisenbahnunternehmen sollten die Pflicht haben, hinsichtlich ihrer Haftung gegenüber Fahrgästen im Eisenbahnverkehr bei Unfällen versichert zu sein oder gleichwertige Vorkehrungen zu treffen. Wenn Mitgliedstaaten einen Höchstbetrag für den Schadensersatz im Falle der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen festsetzen, sollte dieser Betrag zumindest dem in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV vorgesehenen Betrag entsprechen.

#### *Geänderter Text*

(18) Eisenbahnunternehmen sollten die Pflicht haben, hinsichtlich ihrer Haftung gegenüber Fahrgästen im Eisenbahnverkehr bei Unfällen versichert zu sein oder gleichwertige Vorkehrungen zu treffen. Wenn Mitgliedstaaten einen Höchstbetrag für den Schadensersatz im Falle der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen festsetzen, sollte dieser Betrag zumindest dem in den einheitlichen Rechtsvorschriften der CIV vorgesehenen Betrag entsprechen. ***Die Mitgliedstaaten sollten jederzeit die Möglichkeit haben, den Betrag des im Falle der Tötung oder Verletzung von Fahrgästen auszahlenden Schadensersatzes zu erhöhen.***

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(18a) Als Unfälle im Sinne der vorliegenden Verordnung sollten auch***

*negative Auswirkungen auf die Gesundheit von Fahrgästen gelten, die durch die Überbelegung von Abteilen von Personenzügen verursacht werden, es sei denn diese Personenzüge befördern Personen gemäß Artikel 16 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung. Als Unfälle im Sinne der vorliegenden Verordnung sollten außerdem auch negative Auswirkungen auf die Gesundheit von Fahrgästen gelten, die durch das Fehlen, die Nichtverwendung oder den Ausfall von Klimaanlage und damit verbundene, für die Fahrgäste unzumutbare Temperatur- oder Luftfeuchtigkeitsverhältnisse entstehen.*

#### *Begründung*

*Zur Vermeidung von rechtlichen Schlupflöchern zum Nachteil der Fahrgäste und insbesondere, aber nicht ausschließlich, im Sinne der Erwägungsgründe 3 und 5 der Verordnung sollten auch andere negative Auswirkungen auf die Gesundheit von Fahrgästen aufgrund von Verschulden oder Fahrlässigkeit des Beförderers, die einem Unfall im weiteren Sinne gleichgestellt werden können, geregelt werden.*

### **Änderungsantrag 17**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20**

##### *Vorschlag der Kommission*

(20) Bei Verspätungen sollte den Fahrgästen die Fortsetzung der Fahrt ermöglicht oder es sollten ihnen Weiterreisemöglichkeiten mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen angeboten werden. Dabei sollten die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigt werden.

##### *Geänderter Text*

(20) Bei Verspätungen sollte den Fahrgästen die Fortsetzung der Fahrt ermöglicht oder es sollten ihnen Weiterreisemöglichkeiten mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen angeboten werden. Dabei sollten *insbesondere* die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigt werden.

### **Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 21**

*Vorschlag der Kommission*

**(21) Ein Eisenbahnunternehmen sollte jedoch nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet sein, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung von schlechten Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen verursacht wurde, die den sicheren Betrieb des Verkehrsdienstes gefährdeten. Ein solches Ereignis sollte den Charakter einer außergewöhnlichen Naturkatastrophe haben, die sich von normalen jahreszeitlich bedingten Witterungsbedingungen wie Herbststürmen oder regelmäßig auftretenden städtischen Überflutungen aufgrund der Gezeiten oder der Schneeschmelze unterscheiden. Die Eisenbahnunternehmen sollten nachweisen müssen, dass sie die Verspätung weder vorhersehen und verhindern konnten, selbst wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

**Änderungsantrag 19**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 22**

*Vorschlag der Kommission*

**(22) In Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sollten die Bahnhofsbetreiber Notfallpläne aufstellen, um die Folgen größerer Störungen dadurch so gering wie möglich zu halten, dass sie festsitzende Fahrgäste angemessen informieren und betreuen.**

*Geänderter Text*

**(22) In Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sollten die Bahnhofsbetreiber Notfallpläne aufstellen *und öffentlich zugänglich machen*, um die Folgen größerer Störungen dadurch so gering wie möglich zu halten, dass sie festsitzende Fahrgäste angemessen informieren und betreuen.**

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 23

##### *Vorschlag der Kommission*

(23) Diese Verordnung sollte die Rechte der Eisenbahnunternehmen, **nach geltendem nationalem Recht** Entschädigungsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen, nicht einschränken.

##### *Geänderter Text*

(23) Diese Verordnung sollte die Rechte der Eisenbahnunternehmen, **Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber, zur Erfüllung ihrer aus der vorliegenden Verordnung erwachsenden Pflichten gegenüber den Fahrgästen gegebenenfalls** Entschädigungsansprüche gegen andere Personen – auch Dritte – geltend zu machen, nicht einschränken.

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 27

##### *Vorschlag der Kommission*

(27) Die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollten die Möglichkeit haben, hinsichtlich der durch diese Verordnung begründeten Rechte und Pflichten bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen eine Beschwerde einzureichen, auf die ihnen innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss.

##### *Geänderter Text*

(27) Die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollten die Möglichkeit haben, hinsichtlich der durch diese Verordnung begründeten Rechte und Pflichten bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen, **Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber** eine Beschwerde einzureichen, auf die ihnen innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss.

##### *Begründung*

*Gemäß Artikel 28 Absatz 2 kann der Fahrgast seine Beschwerde bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber einreichen.*

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 28

*Vorschlag der Kommission*

(28) Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten Qualitätsnormenstandards für Schienenpersonenverkehrsdienste festlegen, veröffentlichen, anwenden und überwachen.

*Geänderter Text*

(28) Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sollten Qualitätsnormenstandards für Schienenpersonenverkehrsdienste – ***auch für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität*** – festlegen, veröffentlichen, anwenden und überwachen.

*Begründung*

*Diese Änderung steht im Zusammenhang mit Erwägungsgrund 15 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Die Qualitätsnormenstandards sollten auch Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließen.*

**Änderungsantrag 23**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 29**

*Vorschlag der Kommission*

(29) Zur Wahrung eines hohen Verbraucherschutzniveaus im Eisenbahnverkehr sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, nationale Durchsetzungsstellen zu benennen, die die Durchführung dieser Verordnung genau überwachen und für ihre Durchsetzung auf nationaler Ebene sorgen. Diese Stellen sollten in der Lage sein, vielfältige Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Fahrgäste sollten sich bei diesen Stellen über mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung beschweren können. Um eine zufriedenstellende Bearbeitung solcher Beschwerden zu gewährleisten, sollten diese Stellen auch untereinander zusammenarbeiten.

*Geänderter Text*

(29) Zur Wahrung eines hohen Verbraucherschutzniveaus im Eisenbahnverkehr sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, nationale Durchsetzungsstellen zu benennen, die die Durchführung dieser Verordnung genau überwachen und für ihre Durchsetzung auf nationaler Ebene sorgen. Diese Stellen sollten in der Lage sein, vielfältige Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen ***und den Fahrgästen die Möglichkeit verbindlicher alternativer Streitbeilegungsverfahren gemäß der Richtlinie 2013/11/EU<sup>1a</sup> zu bieten***. Die Fahrgäste sollten sich bei diesen Stellen über mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung beschweren können ***und, sofern dies vereinbart wurde, Online-Streitbeilegung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 524/2013/EU<sup>1b</sup> nutzen können***. Außerdem sollte dafür ***Sorge getragen werden, dass***

***Beschwerden von Verbänden eingereicht werden können, die Fahrgastgruppen vertreten.*** Um eine zufriedenstellende Bearbeitung solcher Beschwerden zu gewährleisten, sollten diese Stellen auch untereinander zusammenarbeiten, ***und die vorliegende Verordnung sollte weiterhin im Anhang der Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1c</sup> angeführt sein. Jedes Jahr veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen auf ihren Websites Berichte mit Statistiken, in denen sie die Anzahl und Art der bei ihnen eingegangenen Beschwerden und das Ergebnis ihrer Durchsetzungsmaßnahmen ausführlich aufführen. Die Berichte werden ferner auf der Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zugänglich gemacht.***

---

<sup>1a</sup> ***Richtlinie 2013/11/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die alternative Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 14).***

<sup>1b</sup> ***Verordnung (EU) Nr. 524/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über die Online-Beilegung verbraucherrechtlicher Streitigkeiten und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 1).***

<sup>1c</sup> ***Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 1).***

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

#### *Vorschlag der Kommission*

(31) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen treffen. Die Sanktionen, zu denen auch die Zahlung einer Entschädigung an die betreffende Person gehören könnte, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

#### *Geänderter Text*

(31) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen treffen. Die Sanktionen, zu denen auch die Zahlung einer Entschädigung an die betreffende Person gehören könnte, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein ***und unter anderem einen Mindestsatz einer Geldstrafe oder einen Prozentsatz des Jahresumsatzes des jeweiligen Unternehmens bzw. der jeweiligen Organisation umfassen, je nachdem, was höher ist.***

#### *Begründung*

*Dass es keine angemessene Durchsetzungsbestimmung gab, war einer der Hauptgründe für die Neufassung dieser Verordnung. Deshalb muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass die Sanktionen abschreckend sind, damit Unternehmen davon abgehalten werden, sich über die Bestimmungen der Verordnung hinwegzusetzen. Dies ist überdies untrennbar verbunden mit anderen Änderungsanträgen im Zusammenhang mit der Durchsetzung in Kapitel VII, beispielsweise jenen zur Steigerung der Kapazitäten und der Wirksamkeit der Durchsetzungsstellen und zur Unterstützung der Fahrgäste bei Beschwerden.*

## Änderungsantrag 25

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Überschrift

#### *Vorschlag der Kommission*

Gegenstand

#### *Geänderter Text*

Gegenstand ***und Ziele***

#### *Begründung*

*Bei der Neufassung der Verordnung sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Stärkung der Fahrgastrechte und der Berücksichtigung des allgemeinen öffentlichen*

*Interesses an der Unterstützung des Schienenverkehrs als Beförderungsmittel erzielt werden. Die Ziele sind in diesem Artikel dargelegt und sollten daher auch im Titel genannt werden, da dies untrennbar mit Änderungsanträgen zu anderen Stellen im Text verbunden und auch eine Frage der korrekten Abfassung von Rechtstexten ist.*

## **Änderungsantrag 26**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

Diese Verordnung *enthält* Vorschriften für den Eisenbahnverkehr, die Folgendes betreffen:

*Geänderter Text*

***Damit Fahrgäste wirksam geschützt sind und Bahnreisen gefördert werden, enthält*** diese Verordnung Vorschriften für den Eisenbahnverkehr, die Folgendes betreffen:

*Begründung*

*Siehe Begründung des vorherigen Änderungsantrags.*

## **Änderungsantrag 27**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

(d) die Rechte der Fahrgäste bei Ausfall oder Verspätung;

*Geänderter Text*

(d) die Rechte ***und die Entschädigung*** der Fahrgäste bei ***Störungen wie*** Ausfall oder Verspätung;

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

(e) die Mindestinformationen , die den Fahrgästen verfügbar zu machen sind;

*Geänderter Text*

(e) die Mindestinformationen, die den Fahrgästen ***von den Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern auf genaue und fristgerechte Weise und in einem barrierefrei zugänglichen Format*** verfügbar zu machen sind;

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist untrennbar insbesondere mit Kapitel II verknüpft.*

**Änderungsantrag 29**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(h) **die** Bearbeitung von Beschwerden;

(h) **ordentliche Verfahren für die**  
Bearbeitung von Beschwerden;

*Begründung*

*Damit das Ziel einer besseren Durchsetzung in der Neufassung der Verordnung erreicht wird, müssen sowohl die Verbraucher als auch die nationalen Durchsetzungsstellen auf solide Verfahren zurückgreifen können, die eine einfachere und fristgerechtere Bearbeitung von Beschwerden erleichtern. Dies ist untrennbar insbesondere mit den Änderungsanträgen zu Kapitel VII verknüpft.*

**Änderungsantrag 30**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) die in der Richtlinie 2012/34/EU genannten  
**Schiene**personenverkehrsdienste des  
**Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und**  
**Regionalverkehrs mit Ausnahme**  
**grenzüberschreitender Dienste innerhalb**  
**der Union;**

(a) die in der Richtlinie 2012/34/EU  
genannten **und in der Richtlinie (EU)**  
**2016/797 genauer definierten**  
**Untergrundbahnen, Straßenbahnen und**  
**sonstigen**  
**Schiene**personenverkehrsdienste des  
**Stadtverkehrs;**

**Änderungsantrag 31**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) internationale  
Schienepersonenverkehrsdienste, bei  
denen ein erheblicher Teil, der mindestens

(b) internationale  
Schienepersonenverkehrsdienste, bei  
denen ein erheblicher Teil, der mindestens

einen fahrplanmäßigen Bahnhofshalt umfasst, außerhalb der Union betrieben wird, *sofern die Fahrgastrechte* auf dem Gebiet des Mitgliedstaats, der die Ausnahme gewährt, *nach nationalem Recht angemessen gewährleistet werden.*

einen fahrplanmäßigen Bahnhofshalt umfasst, außerhalb der Union betrieben wird, *jedoch nur für den Teil, der nicht* auf dem Gebiet des Mitgliedstaats, der die Ausnahme gewährt, *betrieben wird;*

## Änderungsantrag 32

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(ba) Schienenpersonenverkehrsdienste, bei denen von Fahrzeugen Gebrauch gemacht wird, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.*

## Änderungsantrag 33

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

3. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den gemäß Absatz 2 Buchstaben a und **b** gewährten Ausnahmen in Kenntnis *und unterrichten sie über die Angemessenheit ihrer nationalen Rechtsvorschriften zu den in Absatz 2 Buchstabe b genannten Zwecken in ihrem Gebiet.*

3. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von den gemäß Absatz 2 Buchstaben a, **b** und **ba** gewährten Ausnahmen in Kenntnis.

## Änderungsantrag 34

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. Die Artikel 5, **10**, 11 und **25** und Kapitel V gelten für alle in Absatz 1

4. Die Artikel **4**, 5, **6**, 7, 11 und **12** und Kapitel V gelten für alle in Absatz 1

genannten  
Schienenpersonenverkehrsdienste,  
einschließlich der nach Absatz 2  
Buchstaben a und b ausgenommenen  
Dienste.

*dieses Artikels* genannten  
Schienenpersonenverkehrsdienste,  
einschließlich der nach Absatz 2  
Buchstaben a und b *dieses Artikels*  
ausgenommenen Dienste. **Die Artikel 10  
und 17 gelten für alle in Absatz 1 dieses  
Artikels genannten  
Schienenpersonenverkehrsdienste,  
einschließlich der nach Absatz 2  
Buchstabe b dieses Artikels  
ausgenommenen Dienste.**

## Änderungsantrag 35

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 5

#### *Vorschlag der Kommission*

5. „Fahrkartenverkäufer“ jeden  
Vermittler von Eisenbahnverkehrsdiensten,  
der für ein Eisenbahnunternehmen oder für  
eigene Rechnung Beförderungsverträge  
schließt und Fahrkarten verkauft;

#### *Geänderter Text*

5. „Fahrkartenverkäufer“ jeden  
Vermittler von Eisenbahnverkehrsdiensten,  
der für ein **oder mehrere**  
Eisenbahnunternehmen oder für eigene  
Rechnung Beförderungsverträge schließt  
und Fahrkarten **sowie**  
**Durchgangsfahrkarten** verkauft;

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit Artikel 10 Absätze 1 und 6 der Neufassung verknüpft.*

## Änderungsantrag 36

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**6a. „Fahrkarte“ einen gültigen  
Nachweis in beliebiger Form (z. B.  
Papier, elektronische Fahrkarte,  
Smartcard oder Sichtfahrausweis), der  
den Fahrgast zur Beförderung im  
Schienenverkehr berechtigt;**

#### *Begründung*

*Fahrkarten gibt es in vielen unterschiedlichen Formen, insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung von Online-Plattformen. Deshalb sollte klargestellt werden, dass ein gültiger*

*Nachweis, unabhängig von seiner Form, den Fahrgast zur Beförderung im Schienenverkehr berechtigt.*

### **Änderungsantrag 37**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 8**

*Vorschlag der Kommission*

8. „Durchgangsfahrkarte“ eine oder mehrere Fahrkarten, **die einen einzigen Beförderungsvertrag für** aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen;

*Geänderter Text*

8. „Durchgangsfahrkarte“ eine **Fahrkarte** oder mehrere **getrennte Fahrkarten für eine vollständige Reise, die** aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen **und bei demselben Fahrkartenverkäufer, Reiserveranstalter oder Eisenbahnunternehmen gekauft wurden;**

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit Artikel 10 Absätze 1 und 6 der Neufassung verknüpft.*

### **Änderungsantrag 38**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 10**

*Vorschlag der Kommission*

10. „Fahrt“ die Beförderung eines Fahrgasts zwischen einem Abfahrtsbahnhof und einem Ankunftsbahnhof **im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags;**

*Geänderter Text*

10. „Fahrt“ die Beförderung eines Fahrgasts zwischen einem Abfahrtsbahnhof und einem Ankunftsbahnhof;

### **Änderungsantrag 39**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 10 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**10a. „optimale einfache Zugfahrt“ die optimale (z. B. günstigste, schnellste oder angenehmste) Zugfahrt (einfache Fahrt)**

*zwischen zwei beliebigen Bahnhöfen – sowohl in einem Mitgliedstaat als auch über Grenzen innerhalb der EU hinweg –, die einen, zwei oder mehr aneinander anschließende Schienenverkehrsdienste umfassen kann und bei der die Mindeststandards für die Verbindungszeiten gemäß offiziellen Schienenverkehrsplanern eingehalten werden und die mehr als eine Fahrkarte bzw. mehr als einen Beförderungsvertrag umfassen kann, die aneinander anschließen – je nachdem, welche Lösung für den Fahrgast am besten ist;*

### *Begründung*

*Mit aktuellen Technologien können Fahrgäste aneinander anschließende Zugfahrten buchen und die beste Lösung (z. B. die günstigste, schnellste oder angenehmste) für ihre Fahrt auswählen, unabhängig von der Zahl der Fahrkarten (einzeln oder getrennt und aneinander anschließend). Mit der Begriffsbestimmung wird Artikel 3 Absatz 8 klargestellt und für rechtliche Kohärenz der Verordnung gesorgt. Durch diesen Änderungsantrag wird die vorliegende Verordnung an die Verordnungen über die Rechte von mit anderen Verkehrsträgern Reisenden (z. B. Luftverkehr) angeglichen. Der Begriff „optimale einfache Zugfahrt“ erlaubt es dem Fahrgast, die passendste Reiseoption auszuwählen, und ist durch die Entwicklung neuer Technologien angemessen begründet.*

## **Änderungsantrag 40**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 16**

#### *Vorschlag der Kommission*

16. „Person mit Behinderungen“ und „Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen, Behinderung oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln **aufgrund des**

#### *Geänderter Text*

16. „Person mit Behinderungen“ und „Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen **oder** intellektuellen Behinderung oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen kann, oder eine Person, die bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt

*Alters* nur eingeschränkt mobil ist ;

mobil ist;

## **Änderungsantrag 41**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**18a. „Schienenpersonenverkehrsdienst des Stadtverkehrs“ einen Dienst, der im Rahmen eines Schienenverkehrssystems für den Stadt- und/oder Vorortverkehr erbracht wird, das einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (im Einklang mit EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweist; Stadtbahnsysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus;**

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit Artikel 2 Absatz 2 der Neufassung verknüpft.*

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 19 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**19a. „Programmierschnittstelle“ eine elektronische Schnittstelle für den Abruf von Informationen über Fahrpläne, intermodale Verbindungen – einschließlich Informationen in Echtzeit über eventuelle Verspätungen –, verfügbare Sitzplätze, die geltenden Preise, Reservierungspflichten und besondere Bestimmungen sowie die Barrierefreiheit von Verkehrsdiensten, die auch den Kauf von Fahrkarten und Durchgangsfahrkarten und die Durchführung von Buchungen**

*ermöglicht;*

*Begründung*

*Diese neue Definition ist aufgrund der neuen Bestimmungen nach Artikel 10 Buchstabe a (neu) notwendig.*

**Änderungsantrag 43**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 5 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

Unbeschadet etwaiger Sozialtarife bieten Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer der allgemeinen Öffentlichkeit Vertragsbedingungen und Tarife ohne jegliche direkte oder indirekte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Aufenthaltsorts des **Kunden** oder des Niederlassungsorts des Eisenbahnunternehmens oder Fahrkartenverkäufers innerhalb der Union **an**.

*Geänderter Text*

Unbeschadet etwaiger Sozialtarife bieten Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und **Reiseveranstalter** der allgemeinen Öffentlichkeit Vertragsbedingungen und Tarife **an, verkaufen derselben Fahrkarten und Durchgangsfahrkarten und nehmen Buchungen von Fahrgästen an**, ohne **dass dabei** jegliche direkte oder indirekte Diskriminierung **insbesondere** aufgrund der Staatsangehörigkeit, **der Herkunft** oder des Aufenthaltsorts des **Fahrgastes** oder des Niederlassungsorts des Eisenbahnunternehmens oder Fahrkartenverkäufers innerhalb der Union **entsteht. Zudem dürfen Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter im Rahmen der von ihnen akzeptierten Zahlungsmittel keine unterschiedlichen Bedingungen für Zahlungsvorgänge aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Aufenthaltsorts des Fahrgastes oder aufgrund des Standorts des Zahlungskontos, des Niederlassungsorts des Zahlungsdienstleisters oder des Ausstellungsorts des Zahlungsinstruments innerhalb der Union anwenden, wenn**  
**(a) der Zahlungsvorgang über eine**

*elektronische Transaktion durch Überweisung, Lastschrift oder ein kartengebundenes Zahlungsinstrument innerhalb derselben Zahlungsmarke und Zahlungskategorie erfolgt,*

*(b) die Authentifizierungsanforderungen gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2366 erfüllt sind und*

*(c) die Zahlungsvorgänge in einer von dem Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter akzeptierten Währung erfolgen.*

## Änderungsantrag 44

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Fahrgäste haben Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern im Zug, *gegebenenfalls gegen ein zumutbares Entgelt. Sie müssen ihre Fahrräder während der Fahrt ständig beaufsichtigen und sicherstellen, dass anderen Fahrgäste dadurch keine Unannehmlichkeiten oder Schäden entstehen und dass Mobilitätshilfen, Gepäck oder der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden.* Die Beförderung von Fahrrädern kann aus Sicherheitsgründen *oder aus betrieblichen Gründen* abgelehnt oder eingeschränkt werden, sofern die Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sowie – soweit zutreffend – die Bahnhofsbetreiber die Fahrgäste über die Bedingungen für *eine solche Ablehnung oder Einschränkung* im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 informieren.

#### *Geänderter Text*

Fahrgäste haben Anspruch auf *kostenlose* Mitnahme von *montierten oder demontierten* Fahrrädern im Zug, *einschließlich in Hochgeschwindigkeitszügen, Fernzügen und grenzüberschreitenden Zügen. Dieser Dienst wird kostenlos bzw. in Ausnahmefällen gegen ein zumutbares Entgelt angeboten. Alle neuen oder modernisierten Fahrzeuge müssen über ausreichende, gut gekennzeichnete Bereiche verfügen, die für die Beförderung von montierten Fahrrädern vorgesehen sind.* Die Beförderung von Fahrrädern kann *ausschließlich* aus *berechtigten* Sicherheitsgründen abgelehnt oder eingeschränkt werden, sofern die Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sowie – soweit zutreffend – die Bahnhofsbetreiber die Fahrgäste *spätestens beim Fahrkartenkauf* über die Bedingungen für *die Beförderung von Fahrrädern bei allen Diensten* im Einklang mit der Verordnung (EU)

## Änderungsantrag 45

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Eisenbahnunternehmen können Vertragsbedingungen anbieten, die für den Fahrgast günstiger sind als die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.

#### *Geänderter Text*

2. Die Eisenbahnunternehmen, **Reiseveranstalter und Fahrkartenverkäufer** können Vertragsbedingungen anbieten, die für den Fahrgast günstiger sind als die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.

#### *Begründung*

*Hiermit wird anerkannt, dass nicht nur Eisenbahnunternehmen Fahrkarten für Fahrgäste anbieten. Die B2B-Beziehung bzw. Vertragsfreiheit zwischen den Eisenbahnunternehmen und Reiseveranstaltern bzw. Fahrkartenverkäufern bleibt davon unberührt; außerdem entspricht die Änderung dem Wortlaut der Kommission in Kapitel II.*

## Änderungsantrag 46

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Überschrift

#### *Vorschlag der Kommission*

**Informationspflicht** betreffend die Einstellung von Schienenverkehrsdiensten

#### *Geänderter Text*

**Informations- und Konsultationspflicht** betreffend die Einstellung **oder erhebliche Kürzung** von Schienenverkehrsdiensten

#### *Begründung*

*Unter Berücksichtigung des Ziels dieser Verordnung und der von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen sowie zur Stärkung der Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und auch zur allgemeinen Verbesserung der Fahrgastrechte muss sichergestellt werden, dass die Eisenbahnunternehmen die Fahrgäste fair behandeln. Daher ist diese Änderung untrennbar mit anderen Vorschlägen verknüpft, etwa jenen zur Bereitstellung von Informationen durch die Unternehmen, zur Nichtdiskriminierung von Fahrgästen in Artikel 1 und damit verbundenen Kapiteln und zu allen Bestimmungen betreffend die Barrierefreiheit in Kapitel V und andernorts.*

## Änderungsantrag 47

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Eisenbahnunternehmen oder gegebenenfalls die für einen gemeinwirtschaftlichen Vertrag zuständigen Behörden veröffentlichen **Beschlüsse über** die vorübergehende oder dauerhafte Einstellung von Schienenverkehrsdiensten auf angemessenem Wege – auch in barrierefreien Formaten für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX<sup>31</sup> – vor deren Umsetzung.

---

<sup>31</sup> Richtlinie XXX zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit) (ABl. L X vom X.X.XXXX, S. X).

## Änderungsantrag 48

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer, die für ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen Beförderungsverträge anbieten, erteilen dem Fahrgast **auf Anfrage** mindestens die in Anhang II Teil I genannten

#### *Geänderter Text*

Eisenbahnunternehmen oder gegebenenfalls die für einen gemeinwirtschaftlichen Vertrag zuständigen Behörden veröffentlichen **Vorschläge für** die vorübergehende oder dauerhafte Einstellung **oder erhebliche Kürzung** von Schienenverkehrsdiensten **unverzüglich** auf angemessenem Wege – auch in barrierefreien Formaten für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – **und rechtzeitig** vor deren Umsetzung **und sorgen dafür, dass diese Vorschläge vor der Umsetzung Gegenstand einer sinnvollen und ordnungsgemäßen Konsultation mit den Interessenträgern werden.**

---

<sup>31</sup> Richtlinie XXX zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit) (ABl. L X vom X.X.XXXX, S. X).

#### *Geänderter Text*

1. Die Eisenbahnunternehmen, **die Reiseveranstalter** und die Fahrkartenverkäufer, die **für eigene Rechnung oder** für ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen Beförderungsverträge anbieten, erteilen

Informationen zu den Fahrten, für die das betreffende Eisenbahnunternehmen einen Beförderungsvertrag anbietet.

***Fahrkartenverkäufer, die für eigene Rechnung Beförderungsverträge anbieten, und Reiseveranstalter erteilen diese Informationen, soweit sie verfügbar sind.***

dem Fahrgast mindestens die in Anhang II Teil I genannten Informationen zu den Fahrten, für die das betreffende Eisenbahnunternehmen einen Beförderungsvertrag anbietet.

#### *Begründung*

*Aufgrund des Textzusammenhangs und der Ziele der Verordnung muss dafür gesorgt werden, dass die Kunden vom entsprechenden Verkäufer ihrer Fahrkarte rechtzeitig genau über ihre Fahrt informiert werden. Dies ist untrennbar mit den Bestimmungen zu Informationen – einschließlich des gesamten Anhangs II – verknüpft.*

### **Änderungsantrag 49**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2**

##### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Eisenbahnunternehmen und, soweit möglich, die Fahrkartenverkäufer erteilen dem Fahrgast während der Fahrt sowie auf Umsteigebahnhöfen mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen.

##### *Geänderter Text*

2. Die Eisenbahnunternehmen und, soweit möglich, die ***Reiseveranstalter und*** Fahrkartenverkäufer erteilen dem Fahrgast während der Fahrt sowie auf Umsteigebahnhöfen mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen.

### **Änderungsantrag 50**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3**

##### *Vorschlag der Kommission*

3. Die Informationen nach den Absätzen 1 und 2 sind ***in der am besten geeigneten Form auch*** unter Einsatz moderner ***Kommunikationstechnik*** zu erteilen. Dabei wird besonders darauf geachtet, dass diese ***Information*** für Personen mit Behinderungen entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der

##### *Geänderter Text*

3. Die Informationen nach den Absätzen 1 und 2 sind unter Einsatz ***leicht zugänglicher, gängiger und moderner Echtzeit-Kommunikationstechnik und, soweit möglich, schriftlich*** zu erteilen. Dabei wird besonders darauf geachtet, dass diese ***Informationen*** für Personen mit Behinderungen entsprechend den

Richtlinie XXX und der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 zugänglich sind.

Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX und der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 zugänglich sind. ***Es wird klar darauf hingewiesen, dass barrierefrei zugängliche Formate zur Verfügung stehen.***

## Änderungsantrag 51

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Die Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber stellen den Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten über Züge – einschließlich der Daten über die von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge – zur Verfügung.

#### *Geänderter Text*

4. Die Bahnhofsbetreiber, Infrastrukturbetreiber und ***Eisenbahnunternehmen*** stellen den Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufern in diskriminierungsfreier Weise Echtzeitdaten über Züge – einschließlich der Daten über die von anderen Eisenbahnunternehmen betriebenen Züge – ***in der am besten geeigneten Form über eine interoperable technische Schnittstelle unter Verwendung modernster Kommunikationstechnologien*** zur Verfügung, ***damit die Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer den Fahrgästen alle gemäß dieser Verordnung erforderlichen Informationen bereitstellen können.***

## Änderungsantrag 52

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***4a. Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer, die für ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen Beförderungsverträge anbieten, erteilen den Fahrgästen Auskünfte über etwaige Verbindungen mit anderen***

## **Verkehrsträgern.**

### *Begründung*

*Diese Änderung ist untrennbar mit den Artikeln 9 und 14 verbunden.*

### **Änderungsantrag 53**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4 b (neu)**

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**4b. Die Eisenbahnunternehmen stellen in Zusammenarbeit mit den Bahnhofsbetreibern und Infrastrukturbetreibern in den Fahrplänen Informationen über barrierefrei zugängliche Zugverbindungen und Bahnhöfe zur Verfügung.**

### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit Artikel 1 verbunden. Die Informationen sollten Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Zugfahrten erleichtern.*

### **Änderungsantrag 54**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

(1) Die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer bieten Fahrkarten, **und, soweit verfügbar, Durchgangsfahrkarten** und Buchungen an. **Sie bemühen sich nach besten Kräften, Durchgangsfahrkarten** auch für grenzüberschreitende Fahrten und für von mehr als einem Eisenbahnunternehmen durchgeführte Fahrten **anzubieten**.

(1) Die Eisenbahnunternehmen, **die** Fahrkartenverkäufer und die **Reiseveranstalter** bieten Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen an – auch für grenzüberschreitende Fahrten, **Fahrten mit Nachtzügen** und für von mehr als einem Eisenbahnunternehmen durchgeführte Fahrten. **Auch für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ist die Buchung dieser Fahrkarten barrierefrei zugänglich und erfolgt diskriminierungsfrei. Die Eisenbahnunternehmen, die**

*Fahrkartenverkäufer und die Reiseveranstalter entwickeln geeignete Programmierschnittstellen und Datenformate, die den Informationsaustausch zwischen verschiedenen Netzwerken, Regionen und Ländern sowie die Buchung von Fahrkarten über das Internet ermöglichen.*

## Änderungsantrag 55

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Unbeschadet der Absätze 3 und 4 bieten die Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer dem Fahrgast über mindestens einen der folgenden Vertriebswege Fahrkarten an:

- (a) an Fahrkartenschaltern oder Fahrkartenautomaten,
- (b) über das Telefon, **das Internet** oder jede andere in weitem Umfang verfügbare Informationstechnik,
- (c) in den Zügen.

**Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass die Eisenbahnunternehmen für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verträge geleistete Verkehrsdienste über mehr als einen Vertriebsweg Fahrkarten anbieten.**

#### *Geänderter Text*

(2) Unbeschadet der Absätze 3 und 4 bieten die Eisenbahnunternehmen, **Reiseveranstalter** und Fahrkartenverkäufer dem Fahrgast über **das Internet sowie über** mindestens einen der folgenden Vertriebswege Fahrkarten, **Durchgangsfahrkarten und Buchungen** an:

- (a) an Fahrkartenschaltern oder Fahrkartenautomaten,
- (b) über das Telefon oder jede andere in weitem Umfang verfügbare Informationstechnik,
- (c) in den Zügen.

## Änderungsantrag 56

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Eisenbahnunternehmen bieten

#### *Geänderter Text*

(3) Die Eisenbahnunternehmen bieten

die Möglichkeit an, Fahrkarten für den jeweiligen Verkehrsdienst im Zug zu erhalten, sofern dies nicht aus Gründen der Sicherheit, der Betrugsbekämpfung, **der Reservierungspflicht** oder **aus vertretbaren kommerziellen Gründen** eingeschränkt oder abgelehnt wird.

die Möglichkeit an, Fahrkarten für den jeweiligen Verkehrsdienst im Zug zu erhalten, sofern dies nicht aus **angemessenen und nachweisbaren** Gründen der Sicherheit, der Betrugsbekämpfung oder **der Platz- bzw. Sitzplatzverfügbarkeit** eingeschränkt oder abgelehnt wird.

#### *Begründung*

*Damit mehr Menschen in Europa die Bahn nutzen, müssen die Fahrgastrechte klar sein und gestärkt werden, was auch das Ziel der vorliegenden Verordnung ist. Beschneidungen einer Möglichkeit des Fahrgastes, Fahrkarten im Zug zu kaufen, sollten sowohl angemessen als auch nachweisbar sein. Sowohl die Sicherheit bzw. Betrugsbekämpfung als auch die Platzverfügbarkeit sind rechtmäßige Gründe für die Beschneidung, wohingegen „vertretbare kommerzielle Gründe“ zu vage sind. Diese Änderung ist daher einerseits aus zwingenden Gründen der inneren Logik des Textes erforderlich und andererseits, weil sie untrennbar mit dem Gegenstand in Artikel 1 und den übergeordneten Zielen im Sinne der Folgenabschätzungen und Begründungen verknüpft ist.*

### **Änderungsantrag 57**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 4 – Einleitung**

##### *Vorschlag der Kommission*

(4) ***Ist*** im Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat vorhanden, so werden die Fahrgäste im Bahnhof unterrichtet über

##### *Geänderter Text*

(4) ***Die Fahrkarten werden am Tag der Fahrt entweder am Fahrkartenschalter oder an einem Fahrkartenautomaten auf Anfrage erneut ausgedruckt. Ist*** im Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat vorhanden ***oder ist der Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat nicht uneingeschränkt barrierefrei zugänglich,*** so werden die Fahrgäste im Bahnhof unterrichtet über

#### *Begründung*

*Ausgedruckte Fahrkarten sind häufig notwendig, damit Arbeitgeber die Reisekosten erstatten. Wenn sie an einem Bahnhof nicht ausgedruckt werden können, sollten die Fahrgäste Anspruch darauf haben, am Bahnhof darüber informiert zu werden. Diese Änderung ist notwendig, da sie untrennbar mit den Bestimmungen zur Barrierefreiheit und anderen Änderungen der Kommission in Artikel 10 verknüpft ist.*

## Änderungsantrag 58

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Ist am Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter oder **barrierefrei zugänglicher** Fahrkartenautomat vorhanden, so wird **Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gestattet**, Fahrkarten **im Zug ohne Aufpreis zu kaufen**.

#### *Geänderter Text*

(5) Ist am Abfahrtsbahnhof kein Fahrkartenschalter **geöffnet** oder **kein funktionierender** Fahrkartenautomat vorhanden, so wird **den Fahrgästen gestattet, Fahrkarten im Zug zu kaufen. Im Zug gekaufte** Fahrkarten **dürfen nicht mehr kosten als der entsprechende Standardtarif für die betreffende Fahrt mit etwaigen anwendbaren Ermäßigungen**.

## Änderungsantrag 59

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) **Erhält ein Fahrgast** getrennte Fahrkarten für eine einzige Fahrt, die aneinander anschließende, von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen betriebene Schienenverkehrsdienste umfasst, so **hat er** für die gesamte Fahrt von der Abfahrt bis zum Zielort die gleichen Ansprüche auf Information, Hilfeleistung, Betreuung und Entschädigung wie bei einer Durchgangsfahrkarte, **sofern ihm nicht ausdrücklich schriftlich etwas anderes mitgeteilt wird. In einer solchen Mitteilung muss insbesondere darauf hingewiesen werden, dass der Fahrgast bei einem verpassten Anschluss keinen Anspruch auf Hilfeleistung oder Entschädigung für die gesamte Fahrstrecke hat. Die Beweislast dafür, dass die Information mitgeteilt wurde, trägt das Eisenbahnunternehmen, sein Vertreter, der Reiseveranstalter oder der**

#### *Geänderter Text*

(6) **Erhalten Fahrgäste** getrennte Fahrkarten für eine einzige Fahrt, die aneinander anschließende, von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen betriebene Schienenverkehrsdienste umfasst, so **haben sie** für die gesamte Fahrt von der Abfahrt bis zum Zielort die gleichen Ansprüche auf Information, Hilfeleistung, Betreuung und Entschädigung wie bei einer Durchgangsfahrkarte.

## **Änderungsantrag 60**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 10a**

##### ***Bereitstellung von Reiseinformationen über Programmierschnittstellen***

- 1. Die Eisenbahnunternehmen ermöglichen über Programmierschnittstellen (APIs) den diskriminierungsfreien Zugang zu allen in Artikel 9 aufgeführten Reiseinformationen, einschließlich operativer Informationen in Echtzeit über Fahrpläne und Tarife.***
- 2. Die Eisenbahnunternehmen ermöglichen Reiseveranstaltern, Fahrkartenverkäufern und anderen Eisenbahnunternehmen, die ihre Dienste verkaufen, über APIs den diskriminierungsfreien Zugang zu Buchungssystemen, sodass diese Beförderungsverträge schließen und Fahrkarten und Durchgangsfahrkarten ausgeben sowie Buchungen vornehmen können, und zwar so, dass die optimale und kostenwirksamste Fahrt, auch grenzüberschreitend, angeboten wird.***
- 3. Die Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die technischen Spezifikationen der APIs gut dokumentiert, kostenlos und öffentlich zugänglich sind. Die APIs nutzen offene Standards, gängige Protokolle und maschinenlesbare Formate, sodass sie interoperabel sind.***
- 4. Die Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass – außer in Notfallsituationen – jede Änderung der technischen Spezifikationen ihrer APIs***

*den Reiseveranstaltern und Fahrkartenverkäufern im Voraus so schnell wie möglich und mindestens drei Monate vor der Durchführung der Änderung bereitgestellt wird. Notfallsituationen werden dokumentiert, und die Dokumentation wird den zuständigen Behörden auf Anfrage zur Verfügung gestellt.*

*5. Die Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass der Zugriff auf die APIs diskriminierungsfrei ist und dabei denselben Grad an Verfügbarkeit und Leistung aufweist, auch im Hinblick auf die Unterstützung und den Zugang zu sämtlichen Dokumentationen, Standards, Protokollen und Formaten. Reiseveranstalter und Fahrkartenverkäufer dürfen im Vergleich zu Eisenbahnunternehmen nicht benachteiligt werden.*

*6. APIs werden in Übereinstimmung mit der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 eingeführt.*

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit Artikel 10 Absatz 1 der Neufassung verknüpft.*

### **Änderungsantrag 61**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1 – Einleitung**

##### *Vorschlag der Kommission*

(1) Muss entweder schon bei der Abfahrt oder im Falle eines verpassten Anschlusses auf einer Fahrt **mit einer Durchgangsfahrkarte** vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass bei Ankunft am Zielort **gemäß Beförderungsvertrag** die Verspätung mehr als **60** Minuten betragen wird, so hat der Fahrgast unverzüglich die Wahl zwischen den folgenden Möglichkeiten:

##### *Geänderter Text*

(1) Muss entweder schon bei der Abfahrt oder im Falle eines verpassten Anschlusses auf einer Fahrt vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass bei Ankunft am Zielort die Verspätung mehr als **45** Minuten betragen wird, so hat der Fahrgast unverzüglich die Wahl zwischen den folgenden Möglichkeiten:

## Begründung

Die Fahrgäste sollten das Recht haben, selbst zu wählen, unabhängig davon, ob sie mit einer Durchgangsfahrkarte, im Rahmen einer einfachen Fahrt mit einer Fahrkarte, einer Hin- und Rückfahrt oder einer kombinierten Fahrt reisen. Der Ausdruck „Beförderungsvertrag“ wurde im Sinne der Rechtsklarheit gestrichen, da möglicherweise mehr als ein Vertrag beteiligt ist. Dies entspricht den anderen Änderungen in Kapitel IV.

### Änderungsantrag 62

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

##### Vorschlag der Kommission

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe b **kann** eine vergleichbare geänderte Strecke von jedem Eisenbahnunternehmen bedient werden und die Beförderung in einer höheren Klasse sowie die Benutzung alternativer Verkehrsmittel einschließen, ohne dass den Fahrgästen dadurch zusätzliche Kosten entstehen. Es sind angemessene Bemühungen zu unternehmen, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Die Gesamtreisezeit bei Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels für den nicht planmäßig durchgeführten Fahrtabschnitt muss mit der geplanten Gesamtreisezeit der ursprünglichen Fahrt vergleichbar sein. Die Fahrgäste dürfen nur dann auf Verkehrsmittel in einer niedrigeren Klasse herabgestuft werden, wenn diese die einzige anderweitige Beförderungsmöglichkeit darstellen.

##### Geänderter Text

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe b **sind die Fahrgäste berechtigt, den nächsten verfügbaren Dienst zu nutzen, um ihren geplanten letzten Zielort zu erreichen, wenn Anschlüsse aufgrund von Verspätungen oder Ausfällen auf einem früheren Streckenabschnitt nicht erreicht werden.** Eine vergleichbare geänderte Strecke **kann** von jedem Eisenbahnunternehmen bedient werden und die Beförderung in einer höheren Klasse sowie die Benutzung alternativer Verkehrsmittel einschließen, ohne dass den Fahrgästen dadurch zusätzliche Kosten entstehen. Es sind angemessene Bemühungen zu unternehmen, um zusätzliches Umsteigen zu vermeiden. Die Gesamtreisezeit bei Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels für den nicht planmäßig durchgeführten Fahrtabschnitt muss mit der geplanten Gesamtreisezeit der ursprünglichen Fahrt vergleichbar sein. Die Fahrgäste dürfen nur dann auf Verkehrsmittel in einer niedrigeren Klasse herabgestuft werden, wenn diese die einzige anderweitige Beförderungsmöglichkeit darstellen.

### Änderungsantrag 63

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die Erbringer alternativer Verkehrsdienste **achten insbesondere darauf, dass** Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einen vergleichbaren barrierefreien Zugang zu dem alternativen Verkehrsdienst **haben**.

*Geänderter Text*

(3) Die Erbringer alternativer Verkehrsdienste **bieten** Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität **vergleichbare Unterstützung und** einen vergleichbaren barrierefreien Zugang zu dem alternativen Verkehrsdienst.

## **Änderungsantrag 64**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

(1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, **kann** ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreischädigung **verlangen**, wenn er zwischen dem im Beförderungsvertrag angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

*Geänderter Text*

(1) Ohne das Recht auf Beförderung **für die Fahrt** zu verlieren, **hat** ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen **Anspruch auf** eine Fahrpreischädigung, wenn er zwischen dem **auf der Fahrkarte und** im Beförderungsvertrag angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

*Begründung*

*Die genaue Regelung für die Entschädigung ist ein wichtiger Aspekt der allgemeinen Wirksamkeit der Verordnung und daher untrennbar mit deren zugrunde liegenden Zielen und vor allem mit den Kapiteln VI und VII verbunden.*

## **Änderungsantrag 65**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

a) **25** % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von **60** bis **119** Minuten;

*Geänderter Text*

a) **50** % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von **45** bis **89** Minuten;

### *Begründung*

*Die genaue Regelung für die Entschädigung ist ein wichtiger Aspekt der allgemeinen Wirksamkeit der Verordnung und daher untrennbar mit deren zugrunde liegenden Zielen und vor allem mit den Kapiteln VI und VII verbunden.*

### **Änderungsantrag 66**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

b) **50** % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von **120** Minuten.

b) **75** % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von **90 bis 119** Minuten.

### *Begründung*

*Die genaue Regelung für die Entschädigung ist ein wichtiger Aspekt der allgemeinen Wirksamkeit der Verordnung und daher untrennbar mit deren zugrunde liegenden Zielen und vor allem mit den Kapiteln VI und VII verbunden.*

### **Änderungsantrag 67**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ba) 100 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.**

### *Begründung*

*Die genaue Regelung für die Entschädigung ist ein wichtiger Aspekt der allgemeinen Wirksamkeit der Verordnung und daher untrennbar mit deren zugrunde liegenden Zielen und vor allem mit den Kapiteln VI und VII verbunden.*

### **Änderungsantrag 68**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Absatz 1 gilt auch für Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen. Wenn ihnen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, **können** sie eine angemessene Entschädigung gemäß

(2) Absatz 1 gilt auch für Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen. Wenn ihnen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, **haben** sie **Anspruch auf** eine angemessene

den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens **verlangen**. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt. Treten während der Gültigkeitsdauer der Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen von weniger als **60** Minuten auf, so werden diese Verspätungen zusammengerechnet, und die Fahrgäste werden dafür gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens entschädigt.

Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der **anteiligen** Entschädigung **auf der Bemessungsgrundlage gemäß Absatz 1** festgelegt. Treten während der Gültigkeitsdauer der Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen von weniger als **45** Minuten auf, so werden diese Verspätungen zusammengerechnet, und die Fahrgäste werden dafür gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens entschädigt.

## Änderungsantrag 69

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erfolgen, sofern deren Bedingungen (insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts) flexibel sind. Die Entschädigung erfolgt auf Wunsch des Fahrgasts in Form eines Geldbetrags.

#### *Geänderter Text*

(5) Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung **bei dem Eisenbahnunternehmen, dem Reiseveranstalter oder dem Fahrkartenverkäufer**. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen **oder, falls es ein solches gibt, über ein automatisches Entschädigungssystem** erfolgen, sofern deren Bedingungen (insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts) flexibel sind. Die Entschädigung erfolgt auf Wunsch des Fahrgasts in Form eines Geldbetrags **in demselben Zahlungssystem, in dem die Fahrkarte erworben wurde. Die Fahrgäste werden auf verständliche Weise über alle Optionen einer Entschädigung (z. B. finanzielle Entschädigung) informiert, aus denen sie auswählen können. In keinster Weise darf versucht werden, die Fahrgäste davon abzuhalten, die**

*Entschädigung zu verlangen.*

## **Änderungsantrag 70**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

(7) **Der Fahrgast hat** keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn **er** bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert **wurde** oder wenn bei **seiner** Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als **60** Minuten beträgt.

*Geänderter Text*

(7) **Die Fahrgäste haben** keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn **sie** bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert **wurden** – **es sei denn, die tatsächliche Verspätung überschreitet die angekündigte Verspätung um mehr als 45 Minuten** – oder wenn bei **ihrer** Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als **45** Minuten beträgt.

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit Artikel 17 Absatz 2 der Neufassung verbunden.*

## **Änderungsantrag 71**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 8**

*Vorschlag der Kommission*

(8) **Ein Eisenbahnunternehmen ist nicht zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet, wenn es nachweisen kann, dass die Verspätung von schlechten Witterungsbedingungen oder großen Naturkatastrophen verursacht wurde, die den sicheren Betrieb des Verkehrsdienstes gefährdeten und die auch dann nicht hätten vorhergesehen oder verhindert werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

## Änderungsantrag 72

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft sind die Fahrgäste durch das Eisenbahnunternehmen **oder** den Fahrkartenverkäufer oder den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.

#### *Geänderter Text*

(1) Bei einer Verspätung bei der Abfahrt oder der Ankunft sind die Fahrgäste durch das Eisenbahnunternehmen, **den Reiseveranstalter**, den Fahrkartenverkäufer oder den Bahnhofsbetreiber über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen. **Bahnhofsbetreiber, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen stellen den Fahrkartenverkäufern Informationen in Echtzeit und in geeigneter Form zur Verfügung.**

#### *Begründung*

*Ein ordnungsmäßiger, interoperabler und in Echtzeit erfolgreicher Datenaustausch zwischen den Fahrkartenverkäufern und den Eisenbahnunternehmen ist für die Verbraucher von zentraler Bedeutung, wenn sichergestellt werden soll, dass sie in Echtzeit so gut wie möglich z. B. über die Fahrkarten- und Preisoptionen für die gewünschte Fahrt informiert werden und die Möglichkeit erhalten, die bevorzugte Art von Fahrkarten beim Fahrkartenverkäufer zu erwerben.*

## Änderungsantrag 73

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Bei einer Verspätung nach Absatz 1 von mehr als **60** Minuten ist den Fahrgästen Folgendes kostenlos anzubieten:

#### *Geänderter Text*

(2) Bei einer Verspätung nach Absatz 1 von mehr als **45** Minuten ist den Fahrgästen Folgendes kostenlos anzubieten:

#### *Begründung*

*Diese Änderung ist notwendig, da sie untrennbar mit unseren anderen Änderungsanträgen zur Dauer der Verspätung gemäß Artikel 17 verbunden ist.*

## Änderungsantrag 74

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder ***unter Berücksichtigung von Kriterien wie der Entfernung vom Lieferanten, der erforderlichen Lieferzeit und der Kosten*** vernünftigerweise lieferbar sind;

#### *Geänderter Text*

(a) Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind;

#### *Begründung*

*Die nicht erschöpfende Auflistung von Kriterien im Rechtstext, insbesondere der Kosten, ist nicht hilfreich, wenn es darum geht, festzustellen, ob die Lieferung von Erfrischungen und Mahlzeiten angemessen ist.*

## Änderungsantrag 75

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

(c) ist der Zug auf der Strecke blockiert, die Beförderung vom Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern dies praktisch durchführbar ist.

#### *Geänderter Text*

(c) ist der Zug auf der Strecke blockiert, die ***barrierefreie*** Beförderung vom Zug zum Bahnhof, zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Verkehrsdienstes, sofern dies praktisch durchführbar ist.

#### *Begründung*

*Im Einklang mit dem Ziel dieser Verordnung, die Rechte von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu stärken, und den Bestimmungen in Kapitel V muss die alternative Beförderung vom Zug und auf der Weiterfahrt für alle Fahrgäste barrierefrei sein. Es muss eine eindeutige Pflicht bestehen, den Bedürfnissen von Fahrgästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität Rechnung zu tragen, da sie – beispielsweise im Falle einer Evakuierung – möglicherweise zusätzliche Hilfe benötigen.*

## Änderungsantrag 76

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Besteht keine Möglichkeit zur Fortsetzung eines Verkehrsdienstes mehr, so organisiert das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen Beförderungsdienst für die Fahrgäste.

#### *Geänderter Text*

(3) Besteht keine Möglichkeit zur Fortsetzung eines Verkehrsdienstes mehr, so organisiert das Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich einen alternativen **barrierefreien** Beförderungsdienst für die Fahrgäste.

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist mit den Bestimmungen zur Barrierefreiheit der Neufassung verknüpft.*

## Änderungsantrag 77

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Die Eisenbahnunternehmen **haben auf Anfrage des Fahrgasts** auf der Fahrkarte oder auf andere Weise im jeweiligen Fall zu bestätigen, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist.

#### *Geänderter Text*

(4) Die Eisenbahnunternehmen **bieten den betroffenen Fahrgästen an, ihnen** auf der Fahrkarte oder auf andere Weise **schriftlich** im jeweiligen Fall zu bestätigen, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist.

## Änderungsantrag 78

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Zusätzlich zu den Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 13a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU tragen die Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag dafür Sorge, dass der Betrieb des Bahnhofs, der

#### *Geänderter Text*

(6) Zusätzlich zu den Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 13a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU tragen die Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag dafür Sorge, dass der Betrieb des Bahnhofs, der

Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers mittels eines geeigneten Notfallplans koordiniert wird, damit Vorkehrungen für mögliche schwere Störungen und große Verspätungen, die dazu führen, dass eine beträchtliche Zahl von Fahrgästen im Bahnhof **festsitzen**, getroffen werden. Der Notfallplan muss sicherstellen, dass festsetzende Fahrgäste angemessene Hilfeleistungen und Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – erhalten. **Auf Anfrage stellt** der Bahnhofsbetreiber den Plan und dessen Änderungen **der nationalen Durchsetzungsstelle oder jeder anderen von einem Mitgliedstaat benannten Stelle zur Verfügung**. Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt weniger als 10 000 Fahrgästen pro Tag bemühen sich nach besten Kräften um die Koordinierung der Bahnhofsutzer sowie um die Hilfeleistung und Information für in solchen Situationen festsetzende Fahrgäste.

Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers mittels eines geeigneten Notfallplans koordiniert wird, damit Vorkehrungen für mögliche schwere Störungen und große Verspätungen, die dazu führen, dass eine beträchtliche Zahl von Fahrgästen im Bahnhof **festsetzt**, getroffen werden. Der Notfallplan muss **vor allem den Bedürfnissen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Rechnung tragen und** sicherstellen, dass festsetzende Fahrgäste angemessene Hilfeleistungen und Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – erhalten. **Er enthält auch Anforderungen an die Barrierefreiheit von Alarm- und Informationssystemen**. Der Bahnhofsbetreiber **veröffentlicht** den Plan und dessen Änderungen, **und zwar unter anderem auf der Website des Bahnhofs**. Betreiber von Bahnhöfen mit im Jahresdurchschnitt weniger als 10 000 Fahrgästen pro Tag bemühen sich nach besten Kräften um die Koordinierung der Bahnhofsutzer sowie um die Hilfeleistung und Information für in solchen Situationen festsetzende Fahrgäste.

## Änderungsantrag 79

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber stellen unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht diskriminierende **Zugangsregeln** für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich ihrer persönlichen Begleiter auf. Die

#### *Geänderter Text*

(1) Die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber stellen unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht diskriminierende **Regeln für barrierefreien und unabhängigen Zugang** für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich

Regeln müssen erlauben, dass der Fahrgast von einem **Begleithund** gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften begleitet wird.

ihrer persönlichen Begleiter auf. Die Regeln müssen erlauben, dass der Fahrgast von einem **zertifizierten Assistenztier oder einer Begleitperson** gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften **kostenlos** begleitet wird, **und gewährleisten, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität spontan und ohne langwierige Planung Bahnreisen antreten können.**

## Änderungsantrag 80

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 21 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

(1) Auf Anfrage informieren die Bahnhofsbetreiber, die Eisenbahnunternehmen, die Fahrkartenverkäufer oder die Reiseveranstalter Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 und der Richtlinie XXX – über die Zugänglichkeit des Bahnhofs und der zugehörigen Einrichtungen und der Eisenbahnverkehrsdienste und die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen gemäß den in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln und informieren die Personen mit Behinderungen oder die Personen mit eingeschränkter Mobilität über die Ausstattung der Fahrzeuge.

##### *Geänderter Text*

(1) Auf Anfrage informieren die Bahnhofsbetreiber, die Eisenbahnunternehmen, die Fahrkartenverkäufer oder die Reiseveranstalter Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 und der Richtlinie XXX – über die Zugänglichkeit des Bahnhofs und der zugehörigen Einrichtungen und der Eisenbahnverkehrsdienste und die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrzeugen gemäß den in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln und informieren die Personen mit Behinderungen oder die Personen mit eingeschränkter Mobilität über die Ausstattung der Fahrzeuge. **Diese Informationen werden zudem auf der Website des Bahnhofsbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens barrierefrei zur Verfügung gestellt.**

## Änderungsantrag 81

### Vorschlag für eine Verordnung

## Artikel 21 – Absatz 2

### *Vorschlag der Kommission*

(2) Macht ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter von der Ausnahmeregelung nach Artikel 20 Absatz 2 Gebrauch, so informiert es/er die betroffene Person mit einer Behinderung oder Person mit eingeschränkter Mobilität auf Anfrage innerhalb von fünf Werktagen nach der Ablehnung einer Buchung oder der Ausstellung eines Fahrscheins oder der Auflage, von einer anderen Person begleitet zu werden, schriftlich über die entsprechenden Gründe. Das Eisenbahnunternehmen, der Fahrkartenverkäufer oder der Reiseveranstalter **bemüht sich nach besten Kräften, um** der betreffenden Person eine Beförderungsalternative **anzubieten**, die ihren Barrierefreiheitsbedürfnissen Rechnung trägt.

### *Geänderter Text*

(2) Macht ein Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter von der Ausnahmeregelung nach Artikel 20 Absatz 2 Gebrauch, so informiert es/er die betroffene Person mit einer Behinderung oder Person mit eingeschränkter Mobilität auf Anfrage innerhalb von fünf Werktagen nach der Ablehnung einer Buchung oder der Ausstellung eines Fahrscheins oder der Auflage, von einer anderen Person begleitet zu werden, schriftlich über die entsprechenden Gründe. Das Eisenbahnunternehmen, der Fahrkartenverkäufer oder der Reiseveranstalter **bietet** der betreffenden Person eine Beförderungsalternative **an**, die ihren Barrierefreiheitsbedürfnissen Rechnung trägt.

## Änderungsantrag 82

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel 20 Absatz 1 hat der Bahnhofsbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen oder beide bei Abfahrt, Umsteigen oder Ankunft einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität in einem mit Personal ausgestatteten Bahnhof für kostenlose Hilfeleistung in einer Weise zu sorgen, dass die Person in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen kann, für den sie eine Fahrkarte erworben hat.

#### *Geänderter Text*

(1) Unbeschadet der Zugangsregeln nach Artikel 20 Absatz 1 hat der Bahnhofsbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen oder beide bei Abfahrt, Umsteigen oder Ankunft einer Person mit einer Behinderung oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität in einem mit Personal ausgestatteten Bahnhof für kostenlose Hilfeleistung in einer Weise zu sorgen, dass die Person in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen kann, für den sie eine Fahrkarte erworben hat. **Die Buchung von Hilfeleistungen erfolgt unabhängig**

***vom verwendeten Kommunikationsmittel  
stets ohne zusätzliche Kosten.***

#### *Begründung*

*Zwar ist klar, dass die Bereitstellung von Hilfeleistung für die Fahrgäste kostenlos sein muss, jedoch wird in der Verordnung nicht ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auch die Buchung von Hilfeleistungen kostenlos sein muss. Daher erheben einige Eisenbahnunternehmen dafür derzeit Gebühren von den Fahrgästen. Mit der Neufassung der Verordnung sollen die Rechte von Fahrgästen, insbesondere von Personen mit Behinderungen, im Eisenbahnverkehr gestärkt werden, und diese Änderung steht mit dem Textzusammenhang in Kapitel V und unseren anderen diesbezüglichen Änderungsanträgen in Verbindung.*

### **Änderungsantrag 83**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2a) Die Mitgliedstaaten können für Personen, die einen Verkehrsdienst nutzen, der Gegenstand eines im Einklang mit dem Unionsrecht geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Vertrags ist, eine Ausnahme von Absatz 1 vorsehen, sofern die zuständige Behörde alternative Einrichtungen geschaffen oder Regelungen getroffen hat, die eine gleichwertige oder bessere Barrierefreiheit der Verkehrsdienste sicherstellen.***

#### *Begründung*

*Diese Änderung ist untrennbar mit Artikel 22 Absatz 2 verbunden. Es gibt keinen Grund dafür, alternative Regelungen, mit denen eine gleichwertige oder bessere Barrierefreiheit der Verkehrsdienste sichergestellt werden soll, nicht zu erlauben.*

### **Änderungsantrag 84**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) In einem nicht mit Personal ausgestatteten Bahnhof stellen das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber sicher, dass unter Beachtung der in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln leicht verfügbare Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der **Richtlinie XXX** – über die nächstgelegenen mit Personal ausgestatteten Bahnhöfe und über direkt verfügbare Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität angezeigt werden.

*Geänderter Text*

(3) In einem nicht mit Personal ausgestatteten Bahnhof stellen das Eisenbahnunternehmen und der Bahnhofsbetreiber sicher, dass unter Beachtung der in Artikel 20 Absatz 1 genannten Zugangsregeln leicht verfügbare Informationen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der **Verordnung (EU) Nr. 1300/2014** – über die nächstgelegenen mit Personal ausgestatteten Bahnhöfe und über direkt verfügbare Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität angezeigt werden.

## **Änderungsantrag 85**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

(4) **Hilfeleistung** muss an Bahnhöfen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Eisenbahnverkehrsdienste betrieben werden.

*Geänderter Text*

(4) **Unbeschadet von Absatz 3 dieses Artikels** muss **Hilfeleistung** an Bahnhöfen zu allen Zeiten erbracht werden, in denen Eisenbahnverkehrsdienste betrieben werden.

## **Änderungsantrag 86**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

Die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter arbeiten nach Maßgabe der Artikel 20 und 21 und der nachstehenden Buchstaben bei der Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit

*Geänderter Text*

Die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter arbeiten nach Maßgabe der Artikel 20 und 21 und der nachstehenden Buchstaben bei der **kostenlosen** Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit

eingeschränkter Mobilität nach folgenden  
Vorgaben zusammen:

eingeschränkter Mobilität nach folgenden  
Vorgaben zusammen:

### *Begründung*

*Diese Änderung ist untrennbar mit Artikel 1 Buchstabe a verbunden. Da die Kommission die Nichtdiskriminierung zwischen Fahrgästen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen vorschlägt, wird mit dieser Änderung sichergestellt, dass die Bereitstellung von Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität für die Fahrgäste kostenlos ist.*

## **Änderungsantrag 87**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1 – Buchstabe a**

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) Die Hilfeleistung wird unter der Voraussetzung erbracht, dass der Hilfebedarf einer Person dem Eisenbahnunternehmen, dem Bahnhofsbetreiber *oder* dem Fahrkartenverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem die Fahrkarte erworben wurde, spätestens **48** Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde. Im Falle einer Mehrfahrtenkarte oder Zeitfahrkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden. Solche Meldungen werden an alle anderen an der Beförderung der Person beteiligten Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber weitergeleitet.

#### *Geänderter Text*

(a) Die Hilfeleistung wird unter der Voraussetzung erbracht, dass der Hilfebedarf einer Person dem Eisenbahnunternehmen, dem Bahnhofsbetreiber, dem Fahrkartenverkäufer oder dem Reiseveranstalter, bei dem die Fahrkarte erworben wurde, ***bei Buchung der Fahrkarte oder bei Ankunft an dem mit Personal ausgestatteten Bahnhof bzw. im Falle eines nicht mit Personal ausgestatteten Bahnhofs*** spätestens **3** Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, gemeldet wurde. ***Hiervon ausgenommen sind Bahnhöfe mit weniger als 10 000 Fahrgästen pro Tag, die die Hilfeleistung erbringen, wenn der Bedarf mindestens 24 Stunden im Voraus gemeldet wurde. Die Buchung einer solchen Hilfeleistung ist für den Fahrgast kostenlos.*** Im Falle einer Mehrfahrtenkarte oder Zeitfahrkarte ist eine einzige Meldung ausreichend, sofern geeignete Informationen über den Zeitplan für die nachfolgenden Fahrten vorgelegt werden. Solche Meldungen werden an alle anderen an der Beförderung der Person beteiligten Eisenbahnunternehmen und

Bahnhofsbetreiber weitergeleitet.

*Begründung*

*Diese Änderung ist untrennbar mit Artikel 1 Buchstabe a verbunden. Da die Kommission die Nichtdiskriminierung zwischen Fahrgästen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen vorschlägt, wird mit dieser Änderung sichergestellt, dass die Bereitstellung von Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität für die Fahrgäste kostenlos ist.*

*Durch die Frist für die Meldung von 48 Stunden wird die Mobilität von Personen mit Behinderungen stark eingeschränkt und daher ihre Fähigkeit verringert, an der Gesellschaft teilzuhaben. Eine Ausnahme für örtliche Bahnhöfe (mit weniger als 10 000 Fahrgästen pro Tag) ist erforderlich, um eine angemessene Qualität der Hilfeleistungen sicherzustellen und Eisenbahnunternehmen die Erfüllung ihrer Pflichten gegenüber Fahrgästen mit Behinderungen zu ermöglichen.*

**Änderungsantrag 88**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 24 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ea) Eine Hilfeleistung wird auch dann erbracht, wenn das entsprechend geschulte Personal des Eisenbahnunternehmens oder des Bahnhofsbetreibers auf den Hilfebedarf hingewiesen wird und es die Möglichkeit hat, eine solche Hilfeleistung zu erbringen.***

*Begründung*

*Zur Verdeutlichung des Textes, im Interesse eines dienstleistungsorientierten Angebots, als Ausdruck der gegenseitigen Unterstützung in der Gesellschaft und vor dem Hintergrund von Sinn und Zweck der Verordnung und insbesondere ihrer Erwägungsgründe 3 und 5 sollte Hilfeleistung – wann immer möglich und angebracht – auf unbürokratische Weise erbracht werden.*

**Änderungsantrag 89**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 25 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Verursachen  
Eisenbahnunternehmen und

(1) Verursachen  
Eisenbahnunternehmen und

Bahnhofsbetreiber den Verlust oder die Beschädigung von Rollstühlen, anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsmitteln und von **Begleithunden**, die von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, so haften sie für diese Verluste oder Beschädigungen und leisten dafür Schadensersatz.

Bahnhofsbetreiber den Verlust oder die Beschädigung von Rollstühlen, anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsmitteln und von **Assistentzieren**, die von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verwendet werden, so haften sie für diese Verluste oder Beschädigungen und leisten dafür Schadensersatz.

## Änderungsantrag 90

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 25 – Absatz 2

##### *Vorschlag der Kommission*

(2) Die Entschädigung gemäß Absatz 1 muss dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten **Ausrüstungen** oder Hilfsmittel entsprechen.

##### *Geänderter Text*

(2) Die Entschädigung **für Verluste oder Beschädigungen** gemäß Absatz 1 muss **innerhalb eines Monats nach Einreichung eines Antrags erfolgen und dem Wiederbeschaffungswert, ausgehend vom tatsächlichen Wert**, oder den **vollständigen** Reparaturkosten **des verloren gegangenen oder beschädigten Rollstuhls**, der verloren gegangenen oder beschädigten **anderen Mobilitätshilfen** oder Hilfsmittel **bzw. des verloren gegangenen oder verletzten Assistentziers** entsprechen. **Die Entschädigung muss auch die Kosten eines zeitweiligen Ersatzes im Reparaturfall abdecken, wenn diese Kosten vom Fahrgast zu tragen sind.**

##### *Begründung*

*Die Entschädigung von Personen mit Behinderungen für den Verlust oder die Beschädigung von Eigentum sollte schnell erfolgen und ohne zusätzliche Verzögerung abgewickelt werden. Damit soll verhindert werden, dass die betroffenen Fahrgäste zusätzliche Diskriminierungen und Mobilitätseinschränkungen erfahren.*

## Änderungsantrag 91

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 25 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

(3) Soweit notwendig, ***bemühen sich*** Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber ***nach besten Kräften darum***, für spezielle Ausrüstungen oder Hilfsmittel ***schnell*** vorübergehenden Ersatz ***zu beschaffen***, der soweit möglich die gleichen technischen oder funktionellen Merkmale wie die verloren gegangenen oder beschädigten aufweist. Der Person mit einer Behinderung oder der Person mit eingeschränkter Mobilität wird gestattet, die als vorübergehenden Ersatz überlassenen Ausrüstungen oder Hilfsmittel bis zur Auszahlung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Entschädigung zu behalten.

*Geänderter Text*

(3) Soweit notwendig, ***beschaffen*** Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber ***auf ihre Kosten*** für spezielle Ausrüstungen oder Hilfsmittel ***unverzüglich*** vorübergehenden Ersatz, der soweit möglich die gleichen technischen oder funktionellen Merkmale wie die verloren gegangenen oder beschädigten aufweist. Der Person mit einer Behinderung oder der Person mit eingeschränkter Mobilität wird, ***soweit möglich und von der betreffenden Person gewünscht***, gestattet, die als vorübergehenden Ersatz überlassenen Ausrüstungen oder Hilfsmittel bis zur Auszahlung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Entschädigung zu behalten.

## Änderungsantrag 92

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

(a) stellen sicher, dass ***dem gesamten*** Personal, einschließlich des bei anderen durchführenden Parteien beschäftigten Personals, ***das Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität direkte Hilfe leistet***, bekannt ist, wie auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, auch jenen mit geistigen und intellektuellen Beeinträchtigungen, einzugehen ist;

*Geänderter Text*

(a) stellen sicher, dass ***das gesamte*** Personal, einschließlich des bei anderen durchführenden Parteien beschäftigten Personals, ***in Behindertenfragen geschult wird, damit ihm*** bekannt ist, wie auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, auch jenen mit geistigen und intellektuellen Beeinträchtigungen, einzugehen ist;

## Änderungsantrag 93

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) **führen** Schulungen zur Sensibilisierung des gesamten Personals, das am Bahnhof beschäftigt ist und direkt mit den Reisenden zu tun hat, für die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen **durch**;

(b) **stellen** Schulungen zur Sensibilisierung des gesamten Personals, das am Bahnhof beschäftigt ist und direkt mit den Reisenden zu tun hat, für die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen **sicher**;

**Änderungsantrag 94**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(c) stellen sicher, dass alle neuen Beschäftigten bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden und dass das Personal regelmäßig Auffrischkurse besucht;

(c) stellen sicher, dass alle neuen Beschäftigten bei der Einstellung **und die Beschäftigten, die aufgrund der Art ihrer Tätigkeit Fahrgästen mit Behinderungen und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität möglicherweise unmittelbare Hilfe leisten**, in Behindertenfragen geschult werden und dass das Personal regelmäßig Auffrischkurse besucht;

*Begründung*

*Mitarbeiter, die direkt mit den Fahrgästen zu tun haben, sollten jederzeit in der Lage sein, Fahrgästen, die Hilfe benötigen, angemessene Unterstützung zu leisten.*

**Änderungsantrag 95**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(d) **genehmigen auf Antrag** die Teilnahme von **Beschäftigten** mit Behinderungen, von Fahrgästen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität sowie von Verbänden, die diese vertreten, an den Schulungen.

(d) **unterstützen aktiv** die Teilnahme von **Personal** mit Behinderungen **und** von Fahrgästen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität sowie von Verbänden, die diese vertreten, an den Schulungen;

## Änderungsantrag 96

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(da) beziehen Verbände, die Personen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität vertreten, in die Gestaltung und Durchführung von Schulungen in Behindertenfragen ein.*

## Änderungsantrag 97

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Alle Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber von Bahnhöfen **mit im Jahresdurchschnitt mehr als 10 000 Fahrgästen pro Tag richten** jeweils ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich ein. Sie machen **den Fahrgästen** in weitem Umfang bekannt, wie **diese** mit ihrer Beschwerdestelle in Verbindung treten können und welche Sprachen ihre Arbeitssprachen sind.

(1) Alle Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer **und Reiseveranstalter sowie** Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber von Bahnhöfen **richten** jeweils ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich ein. Sie machen **die Fahrgäste** in weitem Umfang **mit den Einzelheiten des Verfahrens zur Beschwerdebearbeitung** bekannt **sowie damit**, wie **die Fahrgäste** mit ihrer Beschwerdestelle in Verbindung treten können und welche Sprachen ihre Arbeitssprachen sind. **Das Beschwerdeformular wird den Fahrgästen bereitgestellt und steht in einer oder mehreren Sprachen zur Verfügung, die die Mehrheit der Fahrgäste versteht.**

## Änderungsantrag 98

### Vorschlag für eine Verordnung

## Artikel 28 – Absatz 2

### *Vorschlag der Kommission*

(2) Der Fahrgast kann seine Beschwerde bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber einreichen. Beschwerden müssen innerhalb von sechs Monaten nach dem Vorfall, auf den sich die Beschwerde bezieht, eingereicht werden. Der Adressat gibt innerhalb eines Monats nach **Eingang** der Beschwerde eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt – in begründeten Fällen – dem Fahrgast mit, wann innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten ab dem Tag des Eingangs der Beschwerde mit einer Antwort zu rechnen ist. Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber bewahren die zur Prüfung der Beschwerde erforderlichen Daten über den Vorfall zwei Jahre lang auf und stellen sie den nationalen Durchsetzungsstellen auf Anfrage zur Verfügung.

### *Geänderter Text*

(2) Der Fahrgast kann seine Beschwerde bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber einreichen. **Der Fahrgast hat das Recht, die Beschwerden in derselben Weise einzureichen, in der er seine Fahrkarte erhalten hat.** Beschwerden müssen innerhalb von sechs Monaten nach dem Vorfall, auf den sich die Beschwerde bezieht, eingereicht werden. Der Adressat gibt innerhalb eines Monats nach **Einreichen** der Beschwerde eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt – in begründeten Fällen – dem Fahrgast mit, wann innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten ab dem Tag des Eingangs der Beschwerde mit einer Antwort zu rechnen ist. Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber bewahren die zur Prüfung der Beschwerde erforderlichen Daten über den Vorfall zwei Jahre lang auf und stellen sie den nationalen Durchsetzungsstellen auf Anfrage zur Verfügung.

## Änderungsantrag 99

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen Personen mit Behinderungen **und** Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein.

#### *Geänderter Text*

(3) Die Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens müssen **den Fahrgästen leicht zugänglich und** Personen mit Behinderungen **sowie** Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei zugänglich sein. **Diese Informationen werden auf Antrag kostenlos und schriftlich in der Sprache des Eisenbahnunternehmens zur**

*Verfügung gestellt.*

## **Änderungsantrag 100**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4a) Die Kommission erstellt ein EU-Standardbeschwerdeformular, mit dem die Fahrgäste im Einklang mit dieser Verordnung eine Entschädigung beantragen können.**

#### *Begründung*

*Im Sinne der Nichtdiskriminierung gemäß Artikel 5 und angesichts von Erwägungsgrund 12 sollten die Fahrgäste eine Beschwerde ungeachtet der verwendeten Sprache einreichen können. Die Fahrgäste können beschließen, anstelle des vom Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Bahnhofsbetreiber oder Infrastrukturbetreiber zur Verfügung gestellten Formulars das EU-Standardbeschwerdeformular zu verwenden, das genauso gültig sein sollte. Vor allem für Fahrgäste, die außerhalb ihres eigenen Mitgliedstaats eine Reise unternehmen, könnte es einfacher sein, eine Beschwerde anhand des EU-Beschwerdeformulars einzureichen.*

## **Änderungsantrag 101**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2a) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber arbeiten aktiv mit Verbänden, die Personen mit Behinderungen vertreten, zusammen, um die Qualität der Barrierefreiheit der Verkehrsdienste zu verbessern.**

#### *Begründung*

*Es besteht ein logischer interner Zusammenhang zwischen Artikel 26 und 29, da die Kommission Schulungen für das Personal vorschlägt und Qualitätsstandards für die Dienste fordert. Durch diese Änderung könnte die Nutzung von Eisenbahnverkehrsdiensten für Personen mit Behinderungen erleichtert und die Qualität der ihnen angebotenen Dienste verbessert werden.*

## Änderungsantrag 102

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber unterrichten die Fahrgäste im Bahnhof und im Zug angemessen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten und über die Kontaktdaten der gemäß Artikel 31 von den Mitgliedstaaten benannten Stelle oder Stellen.

#### *Geänderter Text*

(2) Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber unterrichten die Fahrgäste im Bahnhof, im Zug und **auf ihrer Website** angemessen – auch in barrierefreien Formaten entsprechend den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie XXX – über ihre aus dieser Verordnung erwachsenden Rechte und Pflichten und über die Kontaktdaten der gemäß Artikel 31 von den Mitgliedstaaten benannten Stelle oder Stellen.

## Änderungsantrag 103

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die gemäß diesem Artikel benannte Stelle oder benannten Stellen und ihre jeweiligen Zuständigkeiten mit.

#### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die gemäß diesem Artikel benannte Stelle oder benannten Stellen und ihre jeweiligen Zuständigkeiten mit **und veröffentlichen diese an geeigneter Stelle auf ihrer Website**.

#### *Begründung*

*Eine Veröffentlichung im Internet sorgt für mehr Transparenz für die Fahrgäste und trägt zudem zur Verwirklichung des Ziels der Europäischen Union, das in der Schaffung eines digitalen Binnenmarkts liegt, bei. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der ursprünglichen Verordnung war die Strategie für den digitalen Binnenmarkt noch nicht in Kraft getreten.*

## Änderungsantrag 104

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Die nationalen Durchsetzungsstellen überwachen die Einhaltung dieser Verordnung und ergreifen die zur Wahrung der Fahrgastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber diesen Stellen auf Anfrage alle einschlägigen Unterlagen und Informationen zur Verfügung. Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben berücksichtigen diese Stellen auch die Informationen, die ihnen von der nach Artikel 33 zur Beschwerdebearbeitung benannten Stelle übermittelt werden, sofern es sich um eine andere Stelle handelt. ***Sie können auch über Durchsetzungsmaßnahmen aufgrund von Einzelbeschwerden, die von einer solchen Stelle übermittelt werden, entscheiden.***

(1) Die nationalen Durchsetzungsstellen überwachen die Einhaltung dieser Verordnung und ergreifen die zur Wahrung der Fahrgastrechte erforderlichen Maßnahmen. Zu diesem Zweck stellen die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Infrastrukturbetreiber diesen Stellen auf Anfrage ***unverzüglich und jedenfalls innerhalb eines Monats*** alle einschlägigen Unterlagen und Informationen zur Verfügung. Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben berücksichtigen diese Stellen auch die Informationen, die ihnen von der nach Artikel 33 zur Beschwerdebearbeitung benannten Stelle übermittelt werden, sofern es sich um eine andere Stelle handelt. ***Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationalen Durchsetzungs- und Beschwerdestellen ausreichend Befugnisse und Ressourcen für die angemessene und wirksame Durchsetzung von Einzelbeschwerden, die von Fahrgästen gemäß dieser Verordnung eingereicht werden, erhalten.***

## **Änderungsantrag 105**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Jedes Jahr, ***bis spätestens Ende April des folgenden Kalenderjahres, veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen Statistiken über ihre Tätigkeit, auch mit Angaben über verhängte*** Sanktionen.

(2) Jedes Jahr ***veröffentlichen die nationalen Durchsetzungsstellen auf ihren Websites Berichte mit Statistiken, in denen sie die Anzahl und Art der bei ihnen eingegangenen Beschwerden, das Ergebnis ihrer Durchsetzungsmaßnahmen und die verhängten Sanktionen ausführlich aufführen. Diese Berichte werden für jedes Jahr spätestens bis zum 1. April des Folgejahres veröffentlicht. Die Berichte werden ferner auf der Website der***

## Änderungsantrag 106

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 32 – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) Die nationalen Durchsetzungsstellen führen in Zusammenarbeit mit Verbänden, die Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, regelmäßig Prüfungen der im Einklang mit dieser Verordnung erbrachten Hilfeleistungen durch und veröffentlichen die Ergebnisse in barrierefreien und gängigen Formaten.**

## Änderungsantrag 107

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 33 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Stelle bestätigt den Erhalt der Beschwerde innerhalb von zwei Wochen nach deren Eingang. Das Beschwerdeverfahren darf höchstens drei Monate dauern. In komplizierten Fällen kann die Stelle nach eigenem Ermessen diese Dauer auf sechs Monate verlängern. In diesem Fall unterrichtet sie die Fahrgäste über die Gründe der Verlängerung und die voraussichtlich benötigte Zeit bis zum Abschluss des Verfahrens. Nur Verfahren, die ein Gerichtsverfahren umfassen, dürfen länger als sechs Monate dauern. Ist die Stelle gleichzeitig auch eine alternative Streitbeilegungsstelle gemäß der Richtlinie 2013/11/EU, so geht die in der Richtlinie festgelegte Frist vor.

Die Stelle bestätigt den Erhalt der Beschwerde innerhalb von zwei Wochen nach deren Eingang. Das Beschwerdeverfahren darf höchstens drei Monate dauern. In komplizierten Fällen kann die Stelle nach eigenem Ermessen diese Dauer auf sechs Monate verlängern. In diesem Fall unterrichtet sie die Fahrgäste **oder den Verband, der die Fahrgäste vertritt**, über die Gründe der Verlängerung und die voraussichtlich benötigte Zeit bis zum Abschluss des Verfahrens. Nur Verfahren, die ein Gerichtsverfahren umfassen, dürfen länger als sechs Monate dauern. Ist die Stelle gleichzeitig auch eine alternative Streitbeilegungsstelle gemäß der Richtlinie 2013/11/EU, so geht die in der Richtlinie festgelegte Frist vor, **und es**

*kann mit Zustimmung aller Parteien die Online-Streitbeilegung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 524/2013 genutzt werden.*

## **Änderungsantrag 108**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

VON EISENBAHNUNTERNEHMEN  
UND FAHRKARTENVERKÄUFERN  
ANZUGEBENDE  
MINDESTINFORMATIONEN

VON EISENBAHNUNTERNEHMEN,  
**REISEVERANSTALTERN** UND  
FAHRKARTENVERKÄUFERN  
ANZUGEBENDE  
MINDESTINFORMATIONEN

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag ist erforderlich, da er in untrennbarem Zusammenhang mit unseren anderen Änderungsanträgen zur Bereitstellung von Informationen durch die verschiedenen betroffenen Anbieter von Zugreisen steht, insbesondere die „Reiseveranstalter“ gemäß Artikel 5, 7, 9 und 10.*

## **Änderungsantrag 109**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

– Allgemeine **Vertragsbedingungen**

– Allgemeine **Bedingungen des Vertrags oder der Verträge, die für die Fahrt oder die kombinierte Fahrt gelten**

#### *Begründung*

*Aus Gründen der Rechtssicherheit in der gesamten Verordnung ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass für kombinierte Fahrten mehr als ein Vertrag benötigt wird. Diese Änderung ist mit unseren Änderungsanträgen zu Kapitel II verbunden.*

## **Änderungsantrag 110**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

## **Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 2**

### *Vorschlag der Kommission*

- Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt mit der kürzesten Fahrtzeit

### *Geänderter Text*

- Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt mit der kürzesten Fahrtzeit **und den besten Verbindungen**

### *Begründung*

*Da kombinierte Fahrten deutlich mehr Optionen für Zugreisen bieten als das begrenzte Angebot von Durchgangsfahrkarten und kombinierte Fahrten mit unterschiedlichen Fahrkarten bereits technisch möglich sind, macht es für die Unternehmen Sinn, den Fahrgästen Informationen über die optimalen Verbindungen zur Verfügung stellen. Diese Änderung ist untrennbar mit unseren Änderungsanträgen zu diesem Thema in Kapitel II verbunden.*

## **Änderungsantrag 111**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 3**

#### *Vorschlag der Kommission*

- Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt zum günstigsten Fahrpreis

#### *Geänderter Text*

- Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt zum günstigsten Fahrpreis **und zu allen verfügbaren Fahrpreisen**

### *Begründung*

*Da kombinierte Fahrten deutlich mehr Optionen für Zugreisen bieten als das begrenzte Angebot von Durchgangsfahrkarten und kombinierte Fahrten mit unterschiedlichen Fahrkarten bereits technisch möglich sind, macht es für die Unternehmen Sinn, den Fahrgästen Informationen über die optimalen Verbindungen zur Verfügung stellen. Diese Änderung ist untrennbar mit unseren Änderungsanträgen zu diesem Thema in Kapitel II verbunden.*

## **Änderungsantrag 112**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 5**

#### *Vorschlag der Kommission*

- **Zugangsbedingungen** für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen

#### *Geänderter Text*

- **Zugangsregelungen** für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen

### *Begründung*

*Diese Änderung ist untrennbar mit unseren anderen Änderungsanträgen zu diesem Thema in Kapitel II verbunden.*

### **Änderungsantrag 113**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 6**

##### *Vorschlag der Kommission*

– Verfügbarkeit von Sitzen in **Raucher-** und **Nichtraucherzonen**, erster und zweiter Klasse sowie Liege- und Schlafwagen

##### *Geänderter Text*

– Verfügbarkeit von Sitzen **zu allen geltenden Fahrpreisen** in **Nichtraucherzonen** (und **gegebenenfalls in Raucherzonen**), erster und zweiter Klasse sowie Liege- und Schlafwagen

### *Begründung*

*Diese Änderung ist aufgrund des Textzusammenhangs und der Betonung im Text unbedingt notwendig. In den meisten Mitgliedstaaten ist das Rauchen in Zügen allgemein verboten; daher sollte der Text nicht auf irreführende Weise formuliert werden und dem Textzusammenhang von Kapitel II entsprechen.*

### **Änderungsantrag 114**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil I – Spiegelstrich 8**

##### *Vorschlag der Kommission*

– Verfügbarkeit von Dienstleistungen im Zug

##### *Geänderter Text*

– Verfügbarkeit von Dienstleistungen im Zug, **darunter WLAN und Toiletten**

### *Begründung*

*Vor dem Hintergrund der Verordnung in ihrer Gesamtheit und deren Schwerpunkt auf der Verbesserung der Fahrgastrechte ist es wichtig, dass bestimmte grundlegende Aspekte der menschlichen Würde anerkannt und in den Zügen Toiletten bereitgestellt werden. Dies kann für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität von besonderer Bedeutung sein. Der WLAN-Aspekt ist wichtig, da er der Entwicklung hin zu einer stärkeren Digitalisierung entspricht und den Fahrgästen dabei hilft, kurzfristig eine Weiterfahrt buchen zu können, falls eine Buchungsstelle nicht besetzt oder ein Fahrkartenautomat außer Betrieb ist. Diese Änderung ist untrennbar mit den Zielen der Verordnung, den Bestimmungen über Informationen insbesondere in Kapitel II und den Bestimmungen über die Barrierefreiheit in Kapitel V verbunden.*

## Änderungsantrag 115

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil II – Spiegelstrich 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

– Dienstleistungen im Zug

– Dienstleistungen im Zug, **darunter  
WLAN**

#### *Begründung*

*Im Einklang mit der Verordnung in ihrer Gesamtheit ist der WLAN-Aspekt wichtig, da er der Entwicklung hin zu einer stärkeren Digitalisierung entspricht und den Fahrgästen dabei hilft, kurzfristig eine Weiterfahrt buchen zu können, falls eine Buchungsstelle nicht besetzt oder ein Fahrkartenautomat außer Betrieb ist. Diese Änderung ist untrennbar mit den Zielen der Verordnung, den Bestimmungen über Informationen insbesondere in Kapitel II und den Bestimmungen über die Barrierefreiheit in Kapitel V verbunden.*

## Änderungsantrag 116

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Teil I – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe a – Ziffer iii – Spiegelstrich 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

– Prozentsatz der Verspätungen unter  
**60** Minuten;

– Prozentsatz der Verspätungen unter  
**45** Minuten;

## Änderungsantrag 117

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Teil II – Absatz 1 - Nummer 4 – Unterabsatz 1 – Ziffer vii

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(vii) barrierefreie Zugänglichkeit des  
Bahnhofs und der Bahnhofseinrichtungen;

(vii) barrierefreie Zugänglichkeit des  
Bahnhofs und der Bahnhofseinrichtungen,  
**unter anderem über ebenerdige Zugänge,  
Rolltreppen, Aufzüge und Gepäckkrampen;**

## Änderungsantrag 118

### Vorschlag für eine Verordnung Anlage IV – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

In komplizierten Fällen, die z. B. mehrere Forderungen oder mehrere Betreiber, grenzüberschreitende Fahrten oder Unfälle auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats als dem, der dem Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, betreffen, und insbesondere wenn unklar ist, welche nationale Durchsetzungsstelle zuständig ist, oder wenn die Beilegung der Beschwerde so erleichtert oder beschleunigt werden könnte, arbeiten die nationalen Durchsetzungsstellen zusammen und bestimmen eine „federführende“ Stelle, die als zentrale Anlaufstelle für Fahrgäste dient. Alle beteiligten nationalen Durchsetzungsstellen arbeiten zusammen, um die Beilegung der Beschwerde zu erleichtern (u. a. durch Informationsaustausch, Unterstützung bei der Übersetzung von Dokumenten und Übermittlung von Informationen über die Umstände der Vorfälle). Den Fahrgästen wird mitgeteilt, welche Stelle als „federführende“ Stelle fungiert.

#### *Geänderter Text*

In komplizierten Fällen, die z. B. mehrere Forderungen oder mehrere Betreiber, grenzüberschreitende Fahrten oder Unfälle auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaats als dem, der dem Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, betreffen, und insbesondere wenn unklar ist, welche nationale Durchsetzungsstelle zuständig ist, oder wenn die Beilegung der Beschwerde so erleichtert oder beschleunigt werden könnte, arbeiten die nationalen Durchsetzungsstellen zusammen und bestimmen eine „federführende“ Stelle, die als zentrale Anlaufstelle für Fahrgäste dient. Alle beteiligten nationalen Durchsetzungsstellen arbeiten zusammen, um die Beilegung der Beschwerde zu erleichtern (u. a. durch Informationsaustausch, Unterstützung bei der Übersetzung von Dokumenten und Übermittlung von Informationen über die Umstände der Vorfälle). Den Fahrgästen wird mitgeteilt, welche Stelle als „federführende“ Stelle fungiert. ***Darüber hinaus sorgen die nationalen Durchsetzungsstellen in allen Fällen für die Einhaltung der Verordnung (EU) 2017/2394.***

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)		
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD)		
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 5.10.2017		
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 26.10.2017		
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Dennis de Jong 4.12.2017		
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	21.2.2018	21.3.2018	16.5.2018
<b>Datum der Annahme</b>	4.6.2018		
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: -: 0:	29 1 1	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Cristian-Silviu Bușoi, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Marc Tarabella, Sabine Verheyen		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Asim Ademov, Clara Eugenia Aguilera García, Klaus Buchner, Peter Liese, Emilian Pavel, Annie Schreijer-Pierik, Tomáš Zdechovský		

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

29	+
ALDE	Jasenko Selimovic
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong
PPE	Asim Ademov, Pascal Arimont, Cristian-Silviu Buşoi, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Philippe Juvin, Peter Liese, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Annie Schreijer-Pierik, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Liisa Jaakonsaari, Emilian Pavel, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Klaus Buchner, Pascal Durand

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

1	0
EFDD	Marco Zullo

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

## VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung)	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD)	
<b>Datum der Übermittlung an das EP</b>	27.9.2017	
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 5.10.2017	
<b>Mitberatende Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 26.10.2017	
<b>Berichterstatter</b> Datum der Benennung	Bogusław Liberadzki 25.10.2017	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	19.3.2018	25.4.2018
<b>Datum der Annahme</b>	9.10.2018	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 39	–: 2
	0: 6	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Angel Dzhambazki, John Howarth, Clare Moody	
<b>Datum der Einreichung</b>	18.10.2018	

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

39	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Angel Dzhambazki, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Renaud Muselier, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Michael Detjen, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor

2	-
ECR	Jacqueline Foster
EFDD	John Stuart Agnew

6	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer
EPP	Markus Pieper
S&D	Ismail Ertug, John Howarth, Clare Moody

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung