

Stellungnahme

zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/782 in Bezug auf den Schutz von Fahrgästen mit einzigen Fahrkarten

Kontakt
**Dr. Bernhard
Knierim**

Referent für
Verkehrspolitik &
Projekte
030. 246 25 99 - 31
bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de
allianz-pro-schiene.de

Lobbyregisternr. R000866

Grundsätzliche Anmerkungen:

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Vorschlag der Europäischen Kommission für die Änderung der Verordnung (EU) 2021/782.

Wir unterstützen das Anliegen des vorliegenden Entwurfs, die Rechte der Fahrgäste im europäischen Bahnverkehr zu stärken und begrüßen die Aktivitäten der EU hierzu. Einfache Buchungen und verbindliche Fahrgastrechte sind eine wichtige Basis dafür, dass sich zukünftig mehr Menschen im grenzüberschreitenden Verkehr für die Schiene statt für das Flugzeug oder das Auto entscheiden. Dies ist aus unserer Sicht ein wichtiger Baustein für ein zusammenwachsendes Europa und trägt maßgeblich zum Erreichen der europäischen und nationalen Klimaschutzziele bei.

Bewertung des vorgelegten Entwurfs:

Der vorgelegte Entwurf enthält aus unserer Sicht viele sinnvolle Vorschläge, die sich positiv auf die Fahrgäste auswirken und zu einfacheren Buchungen sowie einer Verbesserung der Fahrgastrechte beitragen.

Es gibt jedoch gleichwohl mehrere Bereiche, in denen wir Anpassungen für notwendig halten:

1.) Erwerb von einzigen Fahrkarten

Gemäß dem vorliegenden Entwurf (Art. 3, Nr. 9a neu) ist der Erwerb einer sog. einzigen Fahrkarte nur dann möglich, wenn die zugehörigen Tickets in einer einzigen Transaktion erworben werden. Dies wird zukünftig mit der vorgesehenen Verpflichtung der großen Vertriebsplattformen, auch die Fahrkarten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu verkaufen, in den meisten Fällen möglich werden. Diese Regelung führt aber in der vorgeschlagenen Form zum Verlust der Flexibilität: Nach dem Kauf wäre eine Änderung von einzelnen Fahrten in der Reisekette nicht mehr möglich, ohne den Status der einzigen Fahrkarte und damit die entsprechenden Fahrgastrechte zu verlieren.

Daher schlagen wir vor, zu der ursprünglich vorgesehenen Formulierung zurückzukehren, der zufolge eine einzige Fahrkarte dann zustande kommen soll, wenn diese über *eine Plattform* – aber nicht notwendigerweise in einer Transaktion – erworben wird. Im Idealfall könnte der Fahrgast weitere oder geänderte Buchungen in ein bestehendes Ticket-Paket einfügen und dadurch aus diesem Paket eine einzige Fahrkarte machen. Damit könnte die Plattform wie bisher vorgesehen die Mindestanschlusszeiten sicherstellen. Hilfsweise wäre im Falle getrennter Transaktionen auf einer Plattform der Fahrgast selbst für die Sicherstellung der Mindestanschlusszeiten verantwortlich, die dafür entsprechend verständlich und leicht zugänglich publiziert werden müssten.

2.) Beschränkung durch die 12-Stunden-Regel

Art. 19, Abs. 1 des vorliegenden Entwurfs begrenzt den Anspruch auf Entschädigung für die Fahrgäste auf Reiseketten von unter zwölf Stunden – außer, wenn die Fahrt eine Nachtzugreise einschließt oder die einzige Fahrkarte nur aus einer Durchgangsfahrkarte besteht. Mit Blick auf die erheblichen Haftungsrisiken für die EVU bei langen Reiseketten erachten wir diese Grenze als sinnvoll; gleichzeitig sollte aber auch für Reisen über zwölf Stunden sichergestellt sein, dass die Möglichkeit zur Fortsetzung der Reise gewährleistet bleibt. Der Fahrgast muss bis zum Zielort des einzigen Tickets jeweils mit dem nächsten passenden Zug die Reise mit seinem Ticket fortsetzen können – und zwar unabhängig vom Betreiber der jeweiligen Züge (siehe Punkt 3).

Ziel muss aus unserer Sicht sein, dass die Schiene auch für lange Reisen quer durch Europa, die über zwölf Stunden hinausgehen, eine attraktive Option ist. Dafür kann der Anspruch auf Rückerstattung bei langen Reiseketten zwar begrenzt werden; der Anspruch auf eine auch bei Verspätungen oder Zugausfällen gewährleistete Reisekette muss aber unbedingt erhalten bleiben. Ist dies nicht der Fall, wäre die Schiene gegenüber dem Luftverkehr wesentlich unattraktiver.

3.) Nutzung von Zügen anderer EVU bei verpassten Anschlüssen

Im vorgelegten Entwurf ist (in Art. 12, Abs. 2, Satz 2 neu) festgelegt, dass das EVU, dessen Anschluss nicht erreicht wurde, dem Fahrgast die Nutzung seines nächsten Zuges gestatten muss – ähnlich wie dies im Rahmen des freiwilligen *Agreement on Journey Continuation* zwischen kooperierenden EVUs schon heute festgelegt ist. In vielen Fällen wird der nächste sinnvoll nutzbare Zug jedoch von einem anderen EVU betrieben. Daher sollte die Formulierung hier so verändert werden, dass dem Fahrgast auch die Nutzung des Zuges eines anderen EVU ermöglicht wird.

Sowohl die bisher vorgesehene als auch die von uns vorgeschlagene Regelung stößt aber bisher dann an ihre Grenzen, wenn für den nächsten fahrenden Zug eine Reservierungspflicht gilt, wie dies bei einigen EVU üblich ist. Daher muss in der Regelung zusätzlich festgelegt werden, dass für die Fahrgäste mit verpasstem Anschluss für den ersatzweise gewählten Zug keine Reservierungspflicht gilt. Zu überlegen wäre auch, ob EVU für solche Fälle zum Freihalten eines bestimmten Platzkontingents verpflichtet werden könnten, um solchen Fahrgästen in jedem Fall eine Mitfahrt zu ermöglichen.

4.) Haftung von EVU für ganze Reiseketten

Der vorliegende Entwurf verpflichtet das EVU zur Haftung für eine gesamte – möglicherweise sehr lange und damit teure – Reisekette, dessen Zug verspätet war oder ausgefallen ist und damit die vorgesehene Reisekette gestört hat. Dies kann im Extremfall jedoch dazu führen, dass ein EVU (z.B. im SPNV), das nur einen sehr kleinen Anteil am Beginn der Reisekette hat und somit auch selbst nur einen geringen Teil der Einnahmen erhält, mit möglicherweise hunderten Euro an Erstattungsansprüchen konfrontiert ist. Wir befürchten, dass diese Regelung insbesondere für kleinere, regionale EVU zu erheblichen Risiken führt. Möglicherweise könnte auch das Angebot verspätungsanfälliger Langstrecken durch erwartbare hohe Ansprüche unattraktiv werden. Dieses Problem wird noch dadurch verschärft, dass die EVU häufig nicht selbst für Verspätungen verantwortlich sind, sondern diese aus Problemen der Infrastruktur resultieren, die EVU aber umgekehrt bisher keine Möglichkeit haben, die Kosten dem Infrastrukturbetreiber als dem eigentlichen Verursacher des Problems durchzureichen. Im bestellten SPNV tätige EVU können darüber hinaus ihre Tarife nicht selbst festlegen und haben daher nicht die Möglichkeit, die Kosten für diese Risiken weiterzugeben.

Daher schlagen wir vor, die Haftung mindestens für EVU mit kleinen Anteilen am Beginn der Reisekette zu begrenzen – was sich aber wie auch bei der 12-Stunden-Regelung nur auf die finanzielle Haftung beziehen darf, während die Gesamt-Reisekette bis zum Zielort sichergestellt bleiben muss. Dies sollte beim Ticketkauf mit einem entsprechenden Hinweis an die buchende Person deutlich gemacht werden - zusammen mit der Empfehlung, zur Sicherstellung des Anschlusses an den ersten Fernverkehrszugs ggf. einen früheren Zubringer-Zug zu wählen – was erfahrene Bahnreisende auch heute schon in ihrem eigenen Interesse tun.

Fazit:

Trotz der vorgeschlagenen Nachbesserungen bei bestimmten Regelungen des vorliegenden Entwurfs unterstützen wir die Zielsetzung und den grundsätzlichen Vorschlag des Entwurfs. Wir hoffen, dass er mit den vorgeschlagenen Änderungen Zustimmung findet und zügig in die Umsetzung kommen kann. Damit kann er – gemeinsam mit weiteren Regelungen des Passenger Packages – einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, dass Buchungen und Reisen im Schienenverkehr einfacher und attraktiver werden und damit eine stärkere Verlagerung auf die Schiene möglich wird.

Berlin, den 10.8.2026

Kontakt

Dr. Bernhard Knierim

Referent für Verkehrspolitik & Projekte
030. 246 25 99 - 31
bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de