



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.09.2006
KOM(2006) 517 endgültig

2004/0049 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

über den

gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

über den

gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr

1- HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das EP und den Rat (KOM(2004) 143 endg. - 2004/0049 (COD)):	03. März 2004
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	09. Februar 2005
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: A6 – 0123/2005	28. September 2005
Annahme des gemeinsamen Standpunkts:	24. Juli 2006

2- ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Der Vorschlag über die Rechte der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr ist eine der vier Maßnahmen, die die Kommission im Rahmen des dritten Eisenbahnpakets vorgeschlagen hat (Ziel der übrigen Maßnahmen ist es, ein System zur Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu schaffen, die Qualität des Schienengüterverkehrs zu verbessern und den Markt für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste ab dem 1. Januar 2010 zu öffnen).

Der Vorschlag bezweckt die Festlegung von Rechten und Pflichten von Fahrgästen, um die Effektivität und Attraktivität grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste zu erhöhen. Der Vorschlag legt Mindestanforderungen fest für Informationen, die den Fahrgästen vor, während und nach der Fahrt zu geben sind, für Vertragsbedingungen, die Haftung von Eisenbahnunternehmen bei Unfällen, die Haftung und andere Folgen bei Verspätungen oder Zugausfällen, für die Bedingungen, unter denen Fahrgästen eingeschränkter Mobilität Hilfeleistungen zu erbringen sind, für Qualitätsnormen sowie Risikomanagement und schließlich auch für die Bedingungen, unter denen Eisenbahnunternehmen zusammenzuarbeiten haben, um die Ziele der Verordnung zu erreichen.

Die Fahrgastrechte stützen sich weitgehend auf bestehende einschlägige Regelungen des internationalen Rechts, insbesondere auf das Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF/CIV) und auf Gemeinschaftsvorschriften über Fluggastrechte.

3- ANMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Der Rat beschloss einstimmig einige allgemeine Änderungen an dem Kommissionsvorschlag, die akzeptiert werden können, da sie die Ziele des Vorschlags nicht in Frage stellen.

Zunächst **gliedert** der Rat die Verordnung **neu** und unterteilt sie in acht gesonderte Kapitel (I - Allgemeine Bestimmungen, II – Beförderungsvertrag, Informationen und Fahrkarten, III – Haftung von Eisenbahnunternehmen für Fahrgäste und deren Gepäck, IV – Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle, V – Personen eingeschränkter Mobilität, VI – Sicherheit, Beschwerden und Qualität des Verkehrsdienstes, VII – Durchsetzung und VIII – Schlussbestimmungen). Die Zahl der Anhänge wird von vier auf drei reduziert, indem Anhang I und II des Kommissionsvorschlags leicht angepasst und in Anhang II übergeführt werden, Anhang II in den verfügbaren Teil (Entschädigung bei Verspätungen) eingefügt wird und die für die Kapitel II, III und V relevanten COTIF/CIV-Bestimmungen zu Anhang I werden.

Der von der Kommission vorgeschlagene **Anwendungsbereich** wird vom Rat weitgehend bestätigt („grenzüberschreitende Fahrten“ im Sinne von einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsdiensten, von denen mindestens einer grenzüberschreitend ist, die im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags durchgeführt werden), wohingegen die Anwendung des Kapitels IV über Verspätungen auf grenzüberschreitende Verkehrsdienste beschränkt wird und der Anwendungsbereich von Kapitel V über Personen eingeschränkter Mobilität eine Erweiterung erfährt, indem auch inländische Fahrten mit grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten erfasst werden. Der Rat hat somit den Anwendungsbereich der verschiedenen Kapitel nach Maßgabe der jeweiligen Besonderheiten angepasst.

Im Gegensatz zum Kommissionsvorschlag begrenzt der Rat ebenso wie das Europäische Parlament die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen zur Bereitstellung von **Fahrkarten**, Durchgangsfahrkarten und entsprechenden Reiseinformationen für das gesamte EU-Schiennetz auf die Fälle, in denen solche Informationen oder Fahrkarten dem Eisenbahnunternehmen, von dem sie angefordert werden, zur Verfügung stehen.

Der Rat und das Europäische Parlament fordern jedoch die Einrichtung eines **rechnergestützten Informations- und Buchungssystems** für Eisenbahnfahrten in der gesamten Union, was dazu beitragen wird, den Zugang zu Informationen, Fahrkarten und Buchungen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste benutzerfreundlicher zu gestalten. Die entsprechende Legislativmaßnahme wird einem Ausschussverfahren unterliegen, das auf der Grundlage eines mit Unterstützung der Europäischen Eisenbahnagentur auszuarbeitenden Vorschlags eingeleitet werden wird.

In Bezug auf die Haftung von Eisenbahnunternehmen für Personen oder Gepäck bei Unfällen und Schäden infolge von Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen ersetzt der Rat im Einklang mit einer ähnlichen Forderung des Europäischen Parlaments den Kommissionsvorschlag in den meisten Fällen durch das COTIF/CIV-Regelwerk. Obwohl dadurch die Fahrgastrechte auf Schadenersatz erheblich eingeschränkt werden, kann die Kommission diese Änderung akzeptieren. Sobald Erfahrungen mit der Anwendung des vorliegenden Vorschlags vorliegen, kann die Kommission auf diese Frage zurückkommen. Anders als das Europäische Parlament schwächt der Rat die Forderung nach einem verbindlichen Mindestversicherungsschutz für die Haftung bei Unfällen ab.

Auf der Grundlage einer ähnlichen Forderung des Europäischen Parlaments schlägt der Rat eine Vereinfachung des ursprünglich von der Kommission vorgeschlagenen Rahmens für **Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen** vor, um seine Anwendung zum Vorteil der Fahrgäste zu erleichtern. Die Kommission stimmt dieser Vereinfachung vorbehaltlos zu.

Insgesamt unterstützt der Rat die Rechte von **Personen eingeschränkter Mobilität** sehr. Der Rat versucht, ihren Geltungsbereich auszuweiten, und verbessert die Durchführbarkeit und Vorhersehbarkeit ihrer praktischen Umsetzung, wobei er gleichzeitig einige der Verpflichtungen der Bahnhofsbetreiber und Eisenbahnunternehmen begrenzt. Im Allgemeinen stimmt die Kommission der Änderung zu. Eine vorgeschlagene Änderung im letzten Satz des Artikels 19 Absatz 1 hält sie jedoch für ungünstig, nach der dem Bahnhofsbetreiber die Möglichkeit eingeräumt wird, die bereits zugesagte Hilfeleistung im Falle rein kommerzieller Hindernisse einzuschränken. Das Europäische Parlament hat Abänderungen vorgelegt, die über die Ziele dieses Vorschlags hinausgehen, z. B. in Bezug auf Verpflichtungen im Hinblick auf die Verbesserung der Zugänglichkeit von Fahrzeugen und Bahnhöfen, die jedoch in einer künftigen technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich Personen eingeschränkter Mobilität behandelt werden sollen, eine Frage, die die Kommission weiter untersuchen wird.

Im Gegensatz zum Europäischen Parlament hat der Rat Verpflichtungen zur Festlegung und Überwachung von Qualitätsnormen bestätigt.

4- EINZELANMERKUNGEN DER KOMMISSION

Von den 122 vom Parlament in erster Lesung verabschiedeten Abänderungen hat der Rat in seinem gemeinsamen Standpunkt 63 vollständig und neun teilweise übernommen, von denen die Kommission zwölf gänzlich und drei teilweise abgelehnt hat. Im gemeinsamen Standpunkt werden 25 Abänderungen vollständig und vier teilweise abgelehnt, die die Kommission akzeptiert hatte. Im gemeinsamen Standpunkt sind 26 Abänderungen vollständig und drei teilweise nicht übernommen worden, die die Kommission ebenfalls abgelehnt hatte.

Die wichtigste Abänderung des Europäischen Parlaments betraf die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Inlandsfahrten. Andere wichtige Abänderungen betrafen die Haftungsregelung, eine Überprüfung der vorgeschlagenen Entschädigungshöhen und -bedingungen bei Verspätungen und Zugausfällen und schließlich eine Einschränkung der Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen, für alle Hauptverkehrsdienste in der EU Fahrkarten und Reiseinformationen vorzuhalten. Die Kommission hat auf die Stellungnahme des Europäischen Parlaments aus erster Lesung reagiert, indem sie 19 Abänderungen vollständig, 49 grundsätzlich und 16 teilweise akzeptiert. 38 Abänderungen hat sie vollständig abgelehnt.

4.1 Abänderungen, die von der Kommission akzeptiert und ganz oder teilweise in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die nachstehenden Verweise beziehen sich auf Erwägungsgründe und Artikel des gemeinsamen Standpunkts.

In einem Teil der Abänderung 3, in den Abänderungen 10, 23, 27, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59 und gewissermaßen in den Abänderungen 64, 77, 78, 80, 81, 82 und 83

wird die Anpassung der für Eisenbahnunternehmen geltenden Haftungsregelung an das internationale Übereinkommen COTIF/CIV (Protokoll von Vilnius von 1999, das 2006 in Kraft getreten ist) gefordert oder lediglich auf das COTIF/CIV verwiesen. Die Abänderungen bestimmter Bestimmungen können als redundant angesehen werden, da die Erwägungsgründe 6 und 13, Artikel 10 (Haftung bei Tod und Verletzung von Fahrgästen und bei Beschädigung von Gepäck), Artikel 13 (Haftung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen und Zugausfällen) und insbesondere Anhang 1 des gemeinsamen Standpunkts kurz und knapp die einschlägigen Bestimmungen des COTIF/CIV über die Haftung in die Verordnung einführen.

In den Abänderungen 6 und 76 werden Einzelheiten zur Art und Weise vorgeschlagen, in der Personen eingeschränkter Mobilität bei Verspätungen Hilfe geleistet wird. In Artikel 16 Absatz 5 des gemeinsamen Standpunkts wird das Recht von Personen eingeschränkter Mobilität auf besondere Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse bei der Hilfeleistung bei Verspätungen bestätigt. Einzelheiten der Form, in der eine solche Hilfeleistung zu erbringen ist, werden in Erwägungsgrund 10 des gemeinsamen Standpunkts erwähnt.

In Abänderung 18 werden Änderungen der Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Buchung“ vorgeschlagen, die im gemeinsamen Standpunkt in Artikel 3 Absatz 9 sogar noch grundlegender geändert wird.

In den Abänderungen 20, 61 und 120 wird eine Vereinfachung der von der Kommission vorgeschlagenen Ausgleichsregelung vorgeschlagen, mit der eine Rückerstattung des Fahrpreises bei Verspätungen eingeführt wird. In Artikel 15 des gemeinsamen Standpunkts wird die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Grundstruktur übernommen, wobei die mögliche Erstattung auf höchstens 50 % des Fahrpreises begrenzt wird.

Abänderung 24 über die Weglassung der Begriffsbestimmung für den Netzfahrplan wurde in den gemeinsamen Standpunkt übernommen.

Abänderungen 25, 36 und 42 beziehen sich auf die Art der Bereitstellung von Informationen und Fahrkarten entsprechend den Bestimmungen der Verordnung und die mögliche Nutzung eines europäischen rechnergestützten Informations- und Buchungssystems (RIBS). In Artikel 9 des gemeinsamen Standpunkts wird die Forderung zur Einrichtung eines RIBS übernommen und werden die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Europäische Eisenbahnagentur verpflichtet, im Hinblick auf die Erstellung einer technischen Spezifikation für die Interoperabilität gemäß Richtlinie 2001/16/EG über Informationen und Fahrkarten zusammenzuarbeiten. Der Anwendungsbereich der genannten Rechtsgrundlage erfordert möglicherweise eine Überprüfung.

In den Abänderungen 32, 33 34, 35, 108 und teilweise in 138 wird die Anpassung von Bestimmungen über Beförderungsverträge und Fahrkarten an das internationale Übereinkommen COTIF/CIV (Protokoll von Vilnius von 1999, das 2006 in Kraft getreten ist) gefordert oder lediglich auf das COTIF/CIV verwiesen. Die Abänderungen bestimmter Bestimmungen können als redundant angesehen werden, da der Erwägungsgrund 6, der Artikel 4 (Bestimmung zum Beförderungsvertrag) und insbesondere der Anhang 1 des gemeinsamen Standpunkts kurz und knapp die einschlägigen Bestimmungen des COTIF/CIV über Beförderungsverträge und Fahrkarten in die Verordnung einführen.

In einem Teil der Abänderung 67 wird gefordert, dass von einer Verspätung betroffene Fahrgäste schnell an ihren Zielort gebracht werden. Dieser Gedanke wird in Artikel 14 in den gemeinsamen Standpunkt übernommen und weitergeführt, indem Eisenbahnunternehmen

verpflichtet werden, Fahrgästen unverzüglich die Wahl zwischen einer Weiterreise mit geänderter Streckenführung und einer Fahrpreiserstattung usw. zu eröffnen.

In den Abänderungen 70, 71, 72 (allerdings hat die Kommission die Einschränkung dieser Verpflichtung durch den Ausdruck „im Rahmen des Möglichen“ nicht akzeptiert) und 73 wird für Folgemaßnahmen der Eisenbahnunternehmen im Fall der Weiterreise mit geänderter Streckenführung und der Fortsetzung der Fahrt bei Verspätungen die Zustimmung der Fahrgäste gefordert und werden verschiedene Präzisierungen hinsichtlich der bei Verspätungen zu erbringenden Hilfeleistungen vorgeschlagen. In Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 16 Absatz 2 des gemeinsamen Standpunkts wird diesen Vorschlägen Rechnung getragen.

Mit Abänderung 86 wird vorgeschlagen, die Hilfeleistung für Personen eingeschränkter Mobilität nach Maßgabe der verfügbaren Kapazitäten zu begrenzen. In Artikel 17 des gemeinsamen Standpunkts wird es Eisenbahnunternehmen gestattet, im Voraus nichtdiskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen eingeschränkter Mobilität aufzustellen. Im gemeinsamen Standpunkt ist jedoch keinerlei Verpflichtung zum Ausbau der Kapazität enthalten.

In den Abänderungen 87 und 126 werden die Verpflichtungen von Bahnhofsbetreibern und Eisenbahnunternehmen einschließlich des Fahrpersonals im Hinblick auf die Personen eingeschränkter Mobilität zu erbringenden Hilfeleistungen angepasst. In den Artikeln 19, 20 und 21 des gemeinsamen Standpunkts werden die Verpflichtungen der Akteure, insbesondere der Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber, klar, einfach und realistisch gefasst. In Artikel 18 des gemeinsamen Standpunkts wird sichergestellt, dass Fahrkarten für Personen eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis angeboten werden.

In Abänderung 92 wird das Recht auf Hilfeleistung, das eine Person eingeschränkter Mobilität bei nicht erfolgter Voranmeldung des Hilfsbedarfs hat, vereinfacht. Für derartige Fälle ist in Artikel 21 eine Hilfeleistung nach besten Kräften vorgesehen.

Den Abänderungen 99 und 100 wird in Artikel 23 des gemeinsamen Standpunkts Rechnung getragen, indem der Ausdruck „Sicherheit“ durch den Ausdruck „persönliche Sicherheit“ ersetzt wird.

Die Abänderungen 105 und 106, in denen gefordert wird, die Belastung der Eisenbahnunternehmen durch die Beschwerdebearbeitung zu verringern, werden durch Artikel 24 des gemeinsamen Standpunkts umgesetzt, nach dem in einem angemessenen Rahmen die Einzelheiten der Regelung zur Beschwerdebearbeitung größtenteils den Eisenbahnunternehmen selbst überlassen bleiben.

Im ersten Teil der Abänderung 109 wird die Verpflichtung aufgehoben, die Fahrgäste über etwaige Pläne zur Einstellung oder Änderung von Verkehrsdiensten zu unterrichten. In Artikel 6 des gemeinsamen Standpunkts bezieht sich die Informationspflicht nicht auf Pläne, sondern auf Beschlüsse.

In Abänderung 114, einem Teil der Abänderung 115, den Abänderungen 116 und 117 wird eine Anpassung der Reiseinformationen gefordert, die die Eisenbahnunternehmen den Fahrgästen mindestens zur Verfügung stellen müssen. In Artikel 7 und Anhang II wird der Inhalt der Informationen über eigene Verkehrsdienste, die dem Fahrgast mindestens zur Verfügung zu stellen sind, präzisiert.

4.2 Abänderungen, die von der Kommission akzeptiert, jedoch nicht in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

In den Abänderungen 5, 8, 9, 38 (teilweise, siehe auch unten), einem Teil der Abänderungen 67, 68, 79, 85, 90, 103 und 104 wird die Streichung des Ausdrucks „grenzüberschreitend“ gefordert. Nach Ansicht der Kommission greift die Streichung dieses Ausdrucks in den betreffenden Bestimmungen der Frage des Anwendungsbereichs der Verordnung nicht vor. Im gemeinsamen Standpunkt, in dem nicht beabsichtigt wird, den Anwendungsbereich der Verordnung auf alle Verkehrsdienste, einschließlich der inländischen Verkehrsdienste, auszuweiten, wurden der Ausdruck „grenzüberschreitend“ keinesfalls systematisch gestrichen.

In Abänderung 15 wird eine Präzisierung der Begriffsbestimmung für den Ausdruck „Eisenbahnunternehmen“ gefordert. Diese Abänderung kann als redundant betrachtet werden, da im gemeinsamen Standpunkt auf bestehendes Gemeinschaftsrecht verwiesen wird: Nach Artikel 3 Absatz 1 wird der Ausdruck „Eisenbahnunternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG definiert, Artikel 2 (Anwendungsbereich) verweist auf die Begriffsbestimmung der Richtlinie 95/18/EG.

In den Abänderungen 21 und 22 wird gefordert, Verspätungen und zu erwartende Verspätungen aufgrund von Zugausfällen, die dem Fahrgast 48 Stunden im Voraus bekannt gegeben werden, nicht in Betracht zu ziehen. Im gemeinsamen Standpunkt ist eine solche Bestimmung nicht vorgesehen. Die in Artikel 3 Absatz 15 enthaltene Begriffsbestimmung für den Ausdruck „Verspätung“ kann zur Klärung dieser Frage herangezogen werden.

In Abänderung 30 wird gefordert, dass Informationen in einer für Personen eingeschränkter Mobilität mit Hör- und/oder Sehbehinderung zugänglichen Form bereitgestellt werden. Im gemeinsamen Standpunkt ist eine solche Bestimmung nicht vorgesehen. Artikel 7 Absatz 3 des gemeinsamen Standpunkts eignet sich am besten für eine entsprechende Anpassung.

In Abänderung 38 wird eine gute Zugänglichkeit des Fahrkartenverkaufs gefordert. Obwohl diesem Gedanken in Artikel 8 des gemeinsamen Standpunkts über die Verfügbarkeit von Fahrkarten nicht Rechnung getragen wird, wird Personen eingeschränkter Mobilität in Erwägungsgrund 10 des gemeinsamen Standpunkts das Recht zugestanden, Fahrkarten im Zug ohne Aufschlag zu kaufen.

Den Abänderungen 43, 48, 55 und 98 zu den Überschriften und dem Aufbau der Verordnung wird nicht gefolgt, da im gemeinsamen Standpunkt ein anderer Aufbau vorgeschlagen wird (siehe *Aufbau der Verordnung*).

Mit den Abänderungen 47 und 58 wird das Recht auf Vorauszahlungen bei Tod oder Verletzung des Fahrgastes abgesprochen beziehungsweise beschnitten. In Artikel 12 des gemeinsamen Standpunkts dagegen wird dieses von der Kommission vorgeschlagene Recht bestätigt, das auch Fluggästen eingeräumt wird.

In Abänderung 66 wird gefordert, dass die rechtlichen Folgen einer Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten auch gelten, wenn eine zugesagte Hilfeleistung für einen Fahrgast eingeschränkter Mobilität verspätet erbracht wird. Im gemeinsamen Standpunkt ist eine solche Bestimmung nicht vorgesehen. Lediglich in Bezug auf Hilfeleistungen bei Verspätungen werden die besonderen Bedürfnisse von Personen eingeschränkter Mobilität eigens erwähnt.

In Abänderung 69 wird gefordert, dass die Weiterreise mit geänderter Streckenführung oder die Fortsetzung der Fahrt gegebenenfalls unter Inanspruchnahme teurerer Verkehrsdienste zu demselben Preis wie die ursprüngliche Fahrkarte erfolgen kann. Im gemeinsamen Standpunkt ist diese Möglichkeit nicht vorgesehen, es wird jedoch von „vergleichbaren Beförderungsbedingungen“ gesprochen.

In Abänderung 75 wird gefordert, dass das Eisenbahnunternehmen eine vom Fahrgast erlittene Verspätung bestätigt. Im gemeinsamen Standpunkt ist eine derartige Verpflichtung nicht vorgesehen, die sich ohne Weiteres durch Streichung der Worte „auf Anfrage des Fahrgasts“ in Artikel 16 Absatz 4 einführen ließe.

Mit dem zweiten und dritten Teil der Abänderung 109 werden Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, Reiseveranstalter und die Kommission verpflichtet zusammenzuarbeiten, um Informationen über die in der Verordnung verankerten Fahrgastrechte verfügbar zu machen. Die Kommission stimmt einer Information der Fahrgäste über ihre ihnen aus der Verordnung erwachsenden Rechte in geeigneter Form grundsätzlich zu und verweist auf vergleichbare Maßnahmen im Zusammenhang mit den Fluggastrechten (Plakat über Fluggastrechte).

Die Abänderungen 110, 111 und 112 über einzelstaatliche Durchsetzungsstellen und über die Verbreitung von Informationen über diese Stellen werden weitgehend in Artikel 26 und Anhang II des gemeinsamen Standpunkts übernommen.

Mit einem Teil der Abänderung 124 wird der Zeitraum, innerhalb dessen eine Entschädigung im Fall von Verspätungen zu zahlen ist, von 14 Tagen auf einen Monat verlängert. Während die Kommission in dieser Frage flexibel war, wird der Kommissionsvorschlag, nach dem eine Entschädigung innerhalb von 14 Tagen nach Zugang der Beschwerde zu zahlen ist, im gemeinsamen Standpunkt nicht geändert.

In einem Teil der Abänderung 138 wird gefordert, die Eisenbahnunternehmen zur Beförderung von Fahrrädern zu verpflichten. Da die beiden Gesetzgeber sich darin einig sind, den Inhalt eines Beförderungsvertrags grundsätzlich den einschlägigen COTIF/CIV-Vorschriften zu unterstellen, wurde die Verpflichtung zur Beförderung von Fahrrädern fallen gelassen.

4.3 Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt und nicht in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 1, 2, ein Teil der Abänderung 3, die Abänderungen 11, 12 (teilweise, siehe auch unten), 13, 17 (teilweise, siehe auch unten) und 62 (teilweise, siehe auch unten) zielen darauf ab, dass die Rechte und Pflichten der Fahrgäste unabhängig davon gelten sollen, ob sie eine Inlandsfahrt oder eine grenzüberschreitende Fahrt unternehmen. Somit fordert das Europäische Parlament eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf alle, das heißt auf grenzüberschreitende und inländische Verkehrsdienste; eine Abänderung, die die Kommission gutheißt, zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch als vielleicht verfrüht betrachtet. Im Gegensatz zum Europäischen Parlament wird im gemeinsamen Standpunkt in Artikel 2 Absätze 1 und 2 der von der Kommission vorgeschlagene Anwendungsbereich bestätigt (im Hinblick auf allgemeine Fragen und die Haftung von Eisenbahnunternehmen) oder eingeschränkt (im Hinblick auf die Folgen von Verspätungen usw.). Nur in Bezug auf Personen eingeschränkter Mobilität wird durch Artikel 2 Absatz 3 der Anwendungsbereich auf inländische Fahrten mit grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten erweitert.

In den Abänderungen 7 und 125 wird vorgeschlagen, Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber mit dieser Verordnung zu verpflichten, Fahrzeuge und Bahnhöfe Personen eingeschränkter Mobilität zugänglich zu machen. Nach Ansicht der Kommission geht eine solche Verpflichtung über die Ziele des vorliegenden Vorschlags hinaus.

Abänderung 12 und ein Teil der Abänderung 39 über öffentliche Dienstleistungsaufträge werden als nicht relevant angesehen. Grenzüberschreitende Dienste (siehe auch *Anwendungsbereich*) sind selten Gegenstand öffentlicher Dienstleistungsaufträge, weswegen dieser Ausdruck im gemeinsamen Standpunkt nicht gesondert erwähnt wird, ohne dass dadurch die Verpflichtung zur Anwendung der Fahrgastrechte auf öffentliche Dienstleistungsaufträge ausdrücklich vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen würde.

In Abänderung 16 werden Änderungen der Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Knotenbahnhof“ vorgeschlagen, eines Ausdrucks, der in der Verordnung nicht mehr verwendet wird; in Artikel 19 des gemeinsamen Standpunkts werden die Verpflichtungen von Bahnhofsbetreibern hinsichtlich der Erbringung von Hilfeleistungen an Personen eingeschränkter Mobilität auf „mit Personal ausgestattete Bahnhöfe“ bezogen. Somit ist die Begriffsbestimmung für den Ausdruck "Knotenbahnhof" überholt.

Die Abänderungen 17 und 62 über Zeitkarten werden als nicht relevant angesehen. Zeitkarten sind für grenzüberschreitende Verkehrsdienste (siehe auch *Anwendungsbereich*) kaum verfügbar, weswegen es nicht für notwendig erachtet wird, diesen Ausdruck im gemeinsamen Standpunkt eigens zu erwähnen, ohne dass dadurch Zeitkarten ausdrücklich vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen würden.

In Abänderung 19 wird die Begriffsbestimmung an das COTIF/CIV angepasst. Diese Abänderung kann als redundant angesehen werden: In Artikel 3 Absätze 11, 12, 13 und 14 des gemeinsamen Standpunkts werden sowohl grenzüberschreitende als auch inländische Fahrten und Verkehrsdienste kurz und eindeutig definiert, ohne dem COTIF/CIV zu widersprechen.

In Abänderung 26 werden Änderungen der Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Personen eingeschränkter Mobilität“ vorgeschlagen. Zwischenzeitlich wurde in der *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte von Flugreisenden eingeschränkter Mobilität* (angenommen am 8. Juni 2006, noch nicht veröffentlicht) eine Begriffsbestimmung vorgenommen. Diese Begriffsbestimmung für „Personen eingeschränkter Mobilität“ aus der Luftfahrt wird in Artikel 3 Absatz 17 des gemeinsamen Standpunkts übernommen.

In Abänderung 31 wird gefordert, dass Eisenbahnunternehmen und Reiseveranstalter (Fahrkartenverkäufer) für fehlerhafte Angaben haftbar gemacht werden können. Nichts in der Verordnung spricht dagegen, dass die Grundsätze des einzelstaatlichen Privatrechts auf derartige Fälle Anwendung finden.

Die Abänderungen 60, 118 und 119 basieren auf der Forderung, dass Fahrgästen Zuschläge zurückzuerstatten sind, wenn die entsprechenden Qualitätsmerkmale, Verspätungen ausgenommen, nicht erreicht werden. Rechte im Zusammenhang mit dieser Forderung werden als übertrieben angesehen, so dass keine derartigen Verpflichtungen in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden.

In Abänderung 64 wird im Wesentlichen die Anrechnung einer Fahrpreisschädigung (für mangelhafte Qualität der Dienste) auf andere Schadenersatzansprüche wie Schadenersatz im Fall von Haftung für Folgeschäden gefordert. Im Gegensatz dazu wird in Artikel 15 des gemeinsamen Standpunkts bestätigt, dass die Fahrpreisschädigung bei einer Verspätung, einer zum Verpassen eines Anschlusses führenden Verspätung oder einem Zugausfall sich vom Schadenersatz für Folgeschäden nach Artikel 13 des gemeinsamen Standpunkts unterscheidet, der auf die einschlägigen COTIF/CIV-Bestimmungen verweist. Die vorgeschlagene Anrechnung ist somit nicht in den gemeinsamen Standpunkt übernommen worden.

In Abänderung 65 wird vorgeschlagen, die Eisenbahnunternehmen zu verpflichten, Verspätungen mit allen Mitteln zu vermeiden. Eine solche Verpflichtung ist ungenau und schwer durchzusetzen.

In Abänderung 74 wird die Hilfeleistung für Fahrgäste in Zügen, die auf der Strecke blockiert sind, auf Fälle beschränkt, die nicht auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen sind. Obwohl eine derartige Situation möglicherweise nicht durch das Eisenbahnunternehmen verursacht wurde, fordert diese Abänderung dessen Eingreifen zum Nutzen des Fahrgastes, ohne eine alternative Hilfsmöglichkeit zuzulassen. Aus diesem Grund wird die Forderung des Europäischen Parlaments im gemeinsamen Standpunkt abgelehnt und die Hilfeleistung auf die Fälle beschränkt, in denen ihre Erbringung praktisch durchführbar ist.

In Abänderung 84 wird gefordert, den gegebenenfalls bestehenden Anspruch des Eisenbahnunternehmens auf Ausgleichszahlung durch den Infrastrukturbetreiber zu präzisieren. Rückgriffsrechte jeglicher Art, die das Eisenbahnunternehmen möglicherweise gegenüber Dritten hat, werden durch den gemeinsamen Standpunkt in keiner Weise eingeschränkt. Außerdem wird das Eisenbahnunternehmen im Falle eines Verschuldens Dritter durch den gemeinsamen Standpunkt im Prinzip von seiner Haftung befreit.

In den Abänderungen 101, 102, 107 und 121 wird vorgeschlagen, die verbindlich vorgeschriebene Bewertung von Qualitätsnormen fallen zu lassen, dafür aber ein relativ schwerfälliges Verfahren unter Einbeziehung der Europäischen Eisenbahnagentur einzuführen. Im gemeinsamen Standpunkt werden eine Eigenbewertung der Qualitätsnormen durch die Eisenbahnunternehmen selbst vorgeschlagen und gleichzeitig strenge Bedingungen für die Durchführung der Eigenbewertung und deren Veröffentlichung gefordert. Es wird nicht für notwendig erachtet, die Europäische Eisenbahnagentur in diesem Stadium in die Überwachung der Qualität einzubeziehen.

In Abänderung 127 werden Ausbildungsmaßnahmen zur Verbesserung der Hilfeleistung für Personen eingeschränkter Mobilität gefordert. Dieser Vorschlag geht weit über das Ziel der Verordnung hinaus. Im Rahmen des dritten Eisenbahnpakets hat die Kommission jedoch einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Verbesserung der Leistung des Zugpersonals im Bereich der Sicherheit vorgelegt.

In Abänderung 128 werden die Verpflichtungen von Bahnhofsbetreibern in Bezug auf Kontaktstellen für Personen eingeschränkter Mobilität angepasst. In Artikel 21 des gemeinsamen Standpunkts wird die Verpflichtung der Bahnhofsbetreiber wie von der Kommission in ihrem ursprünglichen Text vorgeschlagen bestätigt, gleichzeitig wird jedoch auf andere öffentliche Einrichtungen verwiesen, die eine Mitverantwortung tragen können.

4.4 Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt, aber ganz oder teilweise in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

In den Abänderungen 4, 14 und 37 wird gefordert, die von der Kommission für Eisenbahnunternehmen vorgeschlagene Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und entsprechenden Reiseinformationen für das gesamte EU-Schiennetz abzuschwächen. Die Kommission vertrat die Ansicht, dass Fahrgäste ein Recht darauf haben, Durchgangsfahrkarten für Fahrten im gesamten EU-Schiennetz zu erstehen, und hat sich daher entschlossen, die Eisenbahnunternehmen zu verpflichten, ein solches Produkt anzubieten, da der Eisenbahnmarkt von sich aus dazu nicht bereit zu sein scheint. In Artikel 8 des gemeinsamen Standpunkts wird den Eisenbahnunternehmen die Wahl über ihr Angebot überlassen, indem gefordert wird, dass den Fahrgästen Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen, soweit verfügbar, angeboten werden. Ein europäisches rechnergestütztes Informations- und Buchungssystem (RIBS) für Schienenverkehrsdienste wird dieser Forderung weiteren Nachdruck verleihen (Artikel 9).

In den Abänderungen 28, 29 und einem Teil der Abänderung 115 wird gefordert, die von der Kommission für Eisenbahnunternehmen vorgeschlagene Verpflichtung zur Bereitstellung von Reiseinformationen abzuschwächen. Die Kommission vertrat die Ansicht, dass Fahrgäste ein Recht darauf haben, einschlägige Reiseinformationen für Fahrten in der gesamten EU auch über das Netz des jeweiligen Eisenbahnunternehmens hinaus zu erhalten. Da freiwillige Vereinbarungen diesen Zweck nicht immer erfüllen, hat sich die Kommission entschlossen, die Eisenbahnunternehmen zur Bereitstellung EU-weiter Reiseinformationen zu verpflichten. In Artikel 7 und Anhang II wird der Inhalt der Informationen über eigene Verkehrsdienste, die dem Fahrgast mindestens zur Verfügung zu stellen sind, präzisiert. Ein europäisches rechnergestütztes Informations- und Buchungssystem (RIBS) für Schienenverkehrsdienste wird dieser Forderung weiteren Nachdruck verleihen (Artikel 9).

In einem Teil der Abänderung 39 sowie in den Abänderungen 40 und 123 werden Änderungen hinsichtlich der Verkaufswege von Fahrkarten vorgeschlagen. In Artikel 8 des gemeinsamen Standpunkts wird den Eisenbahnunternehmen bei der Wahl der am besten geeigneten Form des Fahrkartenverkaufs großer Spielraum eingeräumt. Der Verkauf im Zug muss möglich sein, soweit diese Dienstleistung nicht aus berechtigten Gründen eingeschränkt wird. Die Kommission wollte den Spontankauf, einschließlich des Fahrkartenkaufs im Zug, nicht unnötig einschränken. Die Kommission sah keine Notwendigkeit, zwischen Verkaufsstellen von Fahrkarten im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge und anderen Fahrkarten zu unterscheiden.

In den Abänderungen 91, 95, 96 und 97 werden Präzisierungen zum Verfahren der Anmeldung speziellen Hilfebedarfs für Personen eingeschränkter Mobilität vorgeschlagen. In Artikel 21 des gemeinsamen Standpunkts werden dieses Verfahren und die Voraussetzungen vereinfacht, unter denen einer Person eingeschränkter Mobilität, die ihren Hilfsbedarf mindestens 48 Stunden im Voraus gemeldet hat, Hilfeleistungen erbracht werden. Die Kommission wollte die Rechte von Personen eingeschränkter Mobilität nicht unnötig einschränken und war daher gegen die vorgeschlagene Verlängerung der Voranmeldefrist von 24 auf 48 Stunden.

In Abänderung 113 wird als Frist für die Durchführung ein Jahr gefordert, während im gemeinsamen Standpunkt in Artikel 33 eine Frist von 18 Monaten eingeräumt wird, bevor die Verordnung in Kraft tritt. Die Kommission hielt eine lange Übergangszeit für die Begründung der vorgeschlagenen Fahrgastrechte nicht für erforderlich.

In einem Teil der Abänderung 124 wird gefordert, dass die Entschädigung des Fahrgastes in Form von Gutscheinen seiner Zustimmung bedarf, was in Artikel 15 Absatz 2 letzter Satz des gemeinsamen Standpunkts übernommen wurde.

5- FAZIT

Obwohl die Kommission es vorgezogen hätte, wenn die Eisenbahnunternehmen zur Bereitstellung von Informationen über Fahrpläne und Durchgangsfahrkarten für das gesamte europäische Schienennetz verpflichtet worden wären, und es begrüßt hätte, wenn Bahnhofsbetreibern und Eisenbahnunternehmen größere Verantwortung im Zusammenhang mit der Hilfeleistung für Personen eingeschränkter Mobilität auferlegt worden wäre, ist sie der Auffassung, dass der am 24. Juli 2006 einstimmig angenommene gemeinsame Standpunkt die Ziele und das Konzept ihres Vorschlags nicht in Frage stellt.