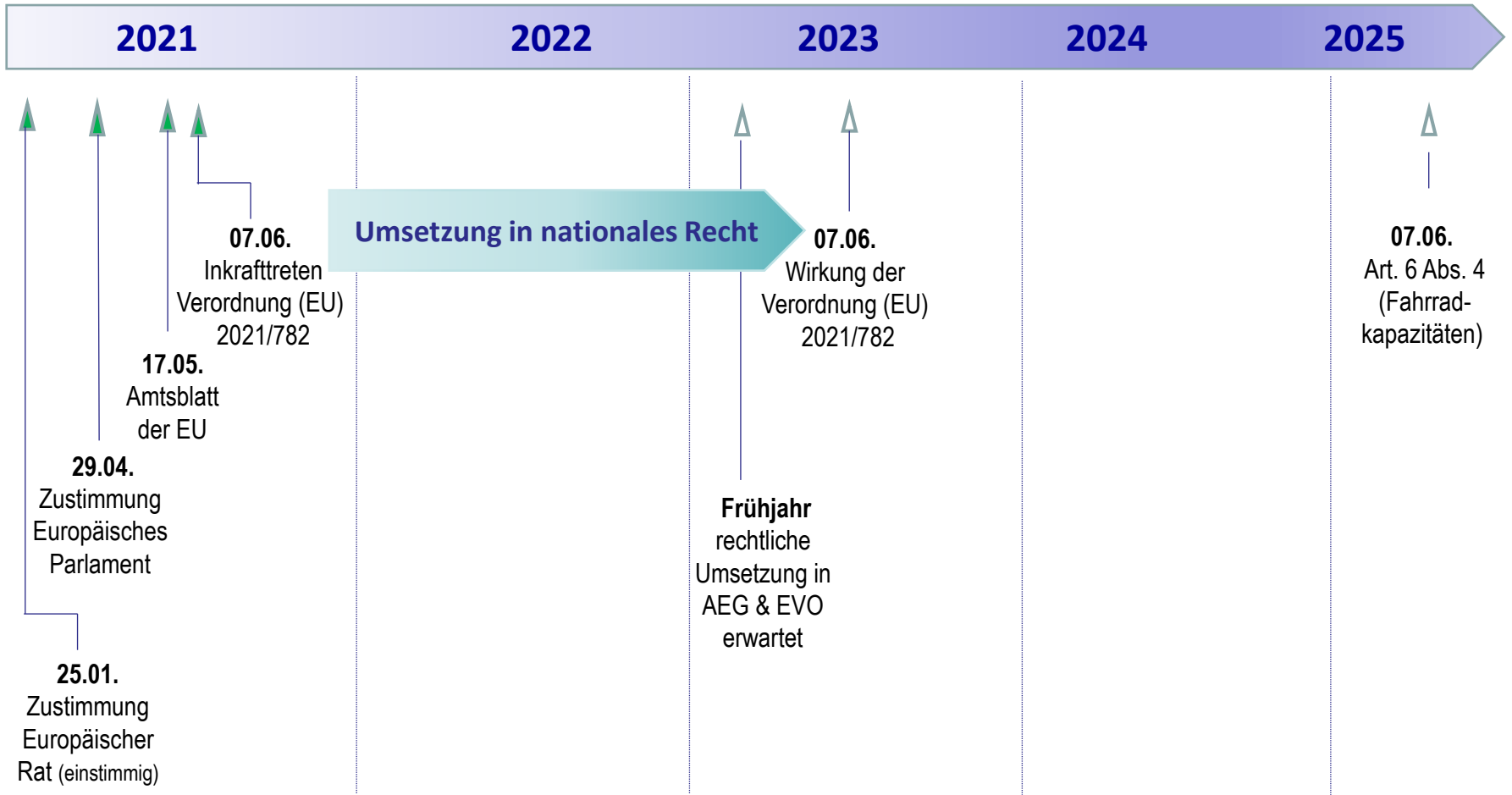


# Die neue europäische Fahrgastrechteverordnung - was soll sich ab Mitte 2023 ändern?



Deutscher Nahverkehrstag  
Koblenz – 14. Juni 2022  
Rainer Neumann / Bernd Rössner

# Europäische Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 – Zeitrahmen





# 1. Ausnahmeregelungen



## Regionalverkehre

- Ausnahmen waren bisher gleichermaßen für Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr möglich
- In der neuen Verordnung wird diesbezüglich zwischen Stadt- und Vorortverkehren einerseits und Regionalverkehren andererseits unterschieden.
- Keine bzw. eingeschränkte Ausnahmemöglichkeiten für den Regionalverkehre bestehen neu für
  - die Mitnahme von Fahrrädern
  - die Ausstellung von „Durchgangsfahrkarten“
  - Informationspflichten bei Ausfall / Verspätung und bestimmte Möglichkeiten der „Ersatzvornahme“ (bezieht sich jedoch NUR auf Weiterreisen mit Eisenbahnen, Bussen oder Reisebussen!)
  - Rechte von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität (Kap. V der VO)
- gewährte nationale Ausnahmen zu Durchgangsfahrkarten und der Möglichkeit von „Ersatzvornahmen“ können bis 07.06.2028 weiter gelten.
  - **Eine eindeutige Unterscheidung ist in der Praxis vielfach kaum möglich!**

Definitionen: Richtlinie 2012/34/EU, Art. 3:

6. „**Stadt- und Vorortverkehr**“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken;

7. „**Regionalverkehr**“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Region abzudecken;



## 1. Ausnahmeregelungen



### Verkehre zu historischen oder touristischen Zwecken

- Aktuelle Regelung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), § 1 Abs. 4 AEG:  
*Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs anzuwenden, die **hauptsächlich** aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.*
- Neuregelung in Art. 2 Abs. 2 der EU-Verordnung 2021/782:  
*Die Mitgliedstaaten können Dienste, die **ausschließlich** zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen. (...)*  
**→ Kritische Änderung, wenn Leistungen heute tariflich in Verbundtarife einbezogen sind!**

#### Erwägungsgrund Nr. 6 der EU-Verordnung 2021/782:

Schienenverkehrsdienste, die **ausschließlich** zu historischen oder touristischen Zwecken angeboten werden, dienen in der Regel nicht zur Deckung des normalen Beförderungsbedarfs. Solche Dienste sind üblicherweise vom übrigen Eisenbahnsystem der Union getrennt und verwenden Technik, die unter Umständen ihre Barrierefreiheit begrenzt. Mit Ausnahme einiger Bestimmungen, die in der gesamten Union für alle Schienenpersonenverkehrsdienste gelten sollten, **sollten Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für Schienenverkehrsdienste, die **ausschließlich** zu historischen oder touristischen Zwecken angeboten werden, Ausnahmen von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung zu gewähren.**



## 2. Informationen



### Reiseinformationen vor der Fahrt

Die neue Verordnung verpflichtet Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter gleichermaßen, bestimmte Informationen vor der Fahrt zu kommunizieren:

- Allgemeine Vertragsbedingungen
- Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt mit der kürzesten Fahrtzeit
- Fahrpläne und Bedingungen **für alle verfügbaren Fahrpreise unter Hervorhebung der Fahrt** zum günstigsten Fahrpreis
- Zugänglichkeit, Zugangsbedingungen und Verfügbarkeit von Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im Zug
- **Verfügbarkeit von Stellplätzen** und Zugangsbedingungen für Fahrräder
- Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse sowie Liege- und Schlafwagen
- **Störungen und Verspätungen (geplant und in Echtzeit)**
- Verfügbarkeit **von Bordeinrichtungen, einschließlich WLAN und Toiletten**, sowie von Dienstleistungen im Zug, **einschließlich Hilfeleistungen für Fahrgäste durch das Personal**
- **Informationen vor dem Kauf darüber, ob die Fahrkarte(n) als Durchgangsfahrkarte gilt / gelten**
- Verfahren zur Anzeige des Gepäckverlusts
- Beschwerdeverfahren

**blauer, gelb unterlegter Text** = neue bzw. verstärkte Pflichten gegenüber der aktuellen Verordnung



## 2. Informationen



### Reiseinformationen während der Fahrt

Die neue Verordnung verpflichtet Eisenbahnunternehmen, aber so weit möglich auch Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter sowie ggf. auch Bahnhofsbetreiber, bestimmte Informationen während der Fahrt zu kommunizieren. Neu bzw. erweitert sind hier

- Dienstleistungen im Zug **und Bordeinrichtungen, einschließlich WLAN**
- **Störungen** und Verspätungen **(geplant und in Echtzeit)**

### Zugang zu Verkehrs- und Reiseinformationen

- Infrastrukturbetreiber geben Echtzeitdaten über Abfahrt & Ankunft von Zügen an Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrkartenverkäufer, Reiseveranstalter und Stationsbetreiber
- Eisenbahnverkehrsunternehmen gewähren Zugang zu Mindestinformationen vor und während der Fahrt an andere EVU, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter, die ihre Leistungen verkaufen; außerdem zu Verfügbarkeit, Tarifen, Buchung und ganz oder teilweisen Stornierung
- Vertragliche Grundlage für Bereitstellung kann zur Voraussetzung gemacht werden.
- Weitergabe der Informationen unverzüglich, diskriminierungsfrei und auf einmaligen Antrag; Angemessene Kosten können für die Datenbereitstellung geltend gemacht werden

### Informationen über die Einstellung von Diensten

Veröffentlichung von Beschlüssen über die vorübergehende oder dauerhafte Einstellung von Schienenverkehrsdiensten durch EVU bzw. ggf. Aufgabenträger



## 3. Personen mit Einschränkungen



### Zugang zu Fahrkarten

- Keine barrierefreie Möglichkeit, Fahrkarten im Voraus oder vor der Fahrt zu kaufen: Fahrkartenkauf im Zug für „Personen mit Behinderungen“ ist zu gestatten
- Nationaler Gesetzgeber kann Nachweis der Anerkennung der Behinderung gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten des Herkunftslandes vorschreiben
- Einschränkungen des Rechts aufgrund von Gründen der Sicherheit oder Reservierungspflicht möglich

### Schwierigkeiten der neuen Regelung:

- Bezeichnung „Personen mit Behinderungen“ umfasst Personen ab einem GdB 20
- Personen mit einem GdB unter 50 haben keinen „Schwerbehindertenausweis“, sondern einen nicht einheitlich gestalteten Bescheid, der u. U. eine Aufstellung der konkreten Behinderungen enthält

### → **Forderung an Bund & Länder:**

**einheitlich gestaltetes und fälschungssicheres Dokument für Menschen mit Behinderungen!**

### Weiterreise mit geänderter Streckenführung bei Ausfall, Verspätung & Anschlussverlust

- Angebot alternativer Dienste möglich, die ihren Bedürfnissen entsprechen und die sich von den den anderen Fahrgästen angebotenen Diensten unterscheiden.



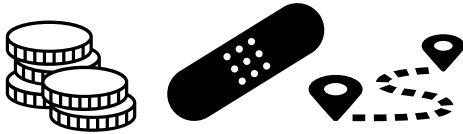
### Fahrradmitnahme

- Anspruch auf Mitnahme, ggf. gegen angemessenes Entgelt; Einschränkungen jedoch möglich:
  - Sicherheitsgründe
  - betriebliche Gründe: insbesondere Kapazitäten, Hauptverkehrszeiten
  - Einschränkungen aufgrund Gewicht und Größe der Fahrräder möglich
- Mitnahmemöglichkeit muss auch bei reservierungspflichtigen Zügen buchbar sein
- Verweigerung der Mitnahme ohne berechtigten Grund trotz Buchung: Fahrgastrechte
- Bedingungen und aktuelle Informationen zu Kapazitäten sind auf offiziellen Websites zu veröffentlichen
- Angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen bei Neubeschaffungen oder umfangreichen Umbauten (gilt ab 07.06.2025); Verpflichtung gilt nicht für Schlaf-, Liege- und Speisewagen
- Angemessene Anzahl von Stellplätzen ist in Plänen festzuhalten und zu veröffentlichen (Website)
- Mindestens vier Stellplätze je Zugbildung; Gesetzgeber kann höhere Zahl festlegen

### WICHTIG – es gibt nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten der Radfahrer:

- Vorgesehene Stellplätze im Zug verfügbar: Unterbringung dort verpflichtend!
- Keine Stellplätze verfügbar: ständige Beaufsichtigung; Sicherstellung, dass anderen Fahrgästen durch die Fahrräder keine Verletzungen oder Schäden entstehen und Mobilitätshilfen, Gepäck oder der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden





## 5. Erstattung, Entschädigung Wegeänderung, Hilfeleistung



### Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnisse

- **Bisherige Regelungen bleiben nach Art und Umfang weitgehend erhalten.**
- Unverzügliches Angebot des Eisenbahnverkehrsunternehmens für Erstattung bzw. Weiterreise.
- Eisenbahnverkehrsunternehmen kann auf Nachfrage zustimmen, dass Fahrgäste Verträge mit anderen Verkehrsdiensten abschließen, um den Zielort unter vergleichbaren Bedingungen zu erreichen.
- Mitteilung verfügbarer Optionen zur Weiterreise binnen 100 min. nach planmäßiger Abfahrtszeit bei Ausfall, Verspätung oder Anschlussverlust; sonst: Recht auf Abschluss eines Vertrages mit anderen Anbietern öffentlicher Verkehrsdienste (NUR: Eisenbahn, Bus oder „Reisebus“ → „rail, coach or bus“)
- Rechtliche Verpflichtung zur Annahme von Entschädigungsanträgen auf bestimmten Wegen möglich; neues –zusätzlich nutzbares– EU-weit genormtes Fahrgastrechteformular soll angeboten werden.
- Entschädigungsmöglichkeit für wiederholte Verspätungen unter 60 min. bei Zeitfahrkarten entsprechend Entschädigungsbedingungen der Eisenbahnen.
- Begrenzung der Hilfeleistungen in Form von Übernachtungen auf drei Nächte möglich, wenn Ursache in (besonderer) „höherer Gewalt“, Eingriffen Dritter oder Verhalten des Fahrgastes begründet liegt.
- Die Eisenbahnunternehmen informieren die betroffenen Fahrgäste darüber, wie sie eine Bestätigung dafür beantragen, dass der Verkehrsdienst verspätet / ausgefallen war oder zu Anschlussverlust führte.
- Beschwerden müssen innerhalb von drei Monaten nach einem Vorfall eingereicht werden.



## 6. „Haftungsbefreiung“



### Hintergrund und Problematik der Neuregelung

- „Haftungsbefreiungsgründe“ sind schon im Anhang der aktuellen Fahrgastrechteverordnung aufgeführt; in der Verordnung selbst fehlte jedoch der Verweis auf die Gültigkeit des Anhangs in diesem Punkt. Dieser handwerkliche Fehler wurde mit dem neuen Art. 17 nach über einem Jahrzehnt korrigiert.
- Definition der sog. „höheren Gewalt“ wurde in der neuen Verordnung allerdings weiter eingeschränkt und beispielhaft „extreme Witterungsbedingungen, große Naturkatastrophen oder schwere Krisen im Bereich der öffentlichen Gesundheit“ genannt.
- „normale jahreszeitlich bedingte Witterungsbedingungen, wie Herbststürme oder regelmäßig auftretende städtische Überflutungen aufgrund der Gezeiten oder der Schneeschmelze“ sollen hingegen nicht als „extreme“ Witterungsbedingungen gelten – auch wenn die Eisenbahn keine geeigneten Maßnahmen ergreifen kann, um z. B. jahreszeitlich bedingten Hochwasser abzuwenden.
- Schlechter gestellt gegenüber z. B. Fernbussen bleibt das Eisenbahnsystem jedoch weiterhin, weil sich die Entschädigungen auf die Ankunftsverspätung am Zielort und ggf. eine Reisekette mit mehreren Beförderern hintereinander bezieht



## 6. „Haftungsbefreiung“



### „Höhere Gewalt“, Eingriff Dritter und Verschulden des Fahrgastes

**Keine Entschädigungshaftung der Eisenbahnen, wenn sie nachweisen können, es sich um direkte Folgen oder einen untrennbaren Zusammenhang mit folgenden Ereignissen handelt:**

- außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegende, außergewöhnliche Umstände, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte:

#### Haftungsbefreiungsgründe:

- extreme Witterungsbedingungen
- Naturkatastrophen
- schwere Krisen im Bereich der öffentlichen Gesundheit

#### KEINE Haftungsbefreiungsgründe:

- normale jahreszeitlich bedingte Witterungsbedingungen, z. B. „Herbststürme“, regelmäßig auftretende städtische Überflutungen aufgrund Gezeiten oder Schneeschmelze

- Verhalten eines Dritten, das das Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte; z. B.:
  - Betreten der Gleise
  - Kabeldiebstahl
  - Notfälle im Zug
  - Sabotage
  - Strafverfolgungsmaßnahmen
  - Terrorismus
- Verschulden des Fahrgasts
- **Keine Haftungsbefreiung:**  
Streiks des Personals des Eisenbahnunternehmens, Handlungen oder Unterlassungen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens, des Infrastrukturbetreibers oder Bahnhofsbetreibers

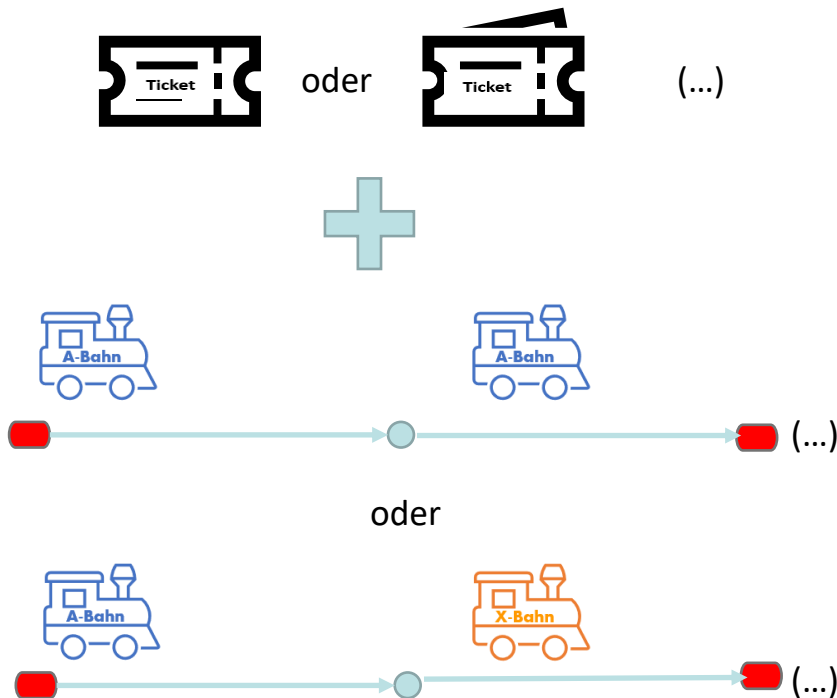


## 8. Durchgangsfahrkarten

Was ist eine „Durchgangsfahrkarte“ (besser: „durchgehender Beförderungsvertrag“)?

- Artikel 12 VO (EU) 2021/782
- **Durchgangsfahrkarten (...)**

- **Artikel 3 der VO (EU) 2021/782**
  - **Begriffsbestimmungen (...)**
  - 9. „Durchgangsfahrkarte“ eine Durchgangsfahrkarte im Sinne des Artikels 3 Nummer 35 der Richtlinie 2012/34/EU; (...)



- **Artikel 3 der RiLi 2012/34/EU**
  - **Begriffsbestimmungen (...)**
  - 35. „Durchgangsfahrschein“ ein oder mehrere Fahrscheine, die **einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende** durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdiene belegen; (...)



## 8. Durchgangsfahrkarten



### Durchgehende Tarife sind bereits heute normiert:

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) - § 12 Tarife

- (1) Tarife sind Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beförderungsbedingungen umfassen auch die Entgeltbedingungen.
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, dass
1. für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, eine **direkte Abfertigung** eingerichtet wird,
  2. **im Personenverkehr durchgehende Tarife** aufgestellt werden. (...)

#### Beck'scher AEG-Kommentar zum AEG, 2. Aufl.; Auszüge aus Rn 28 & 29 zu § 12 AEG:

Nach der Vorschrift in Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, daran mitzuwirken, dass (...) eine **direkte Abfertigung** eingerichtet wird, wenn sich die Beförderung auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt (...).

**Im Schienenpersonenverkehr besteht die direkte Abfertigung im Wesentlichen in der Ausgabe eines bis zum Zielbahnhof gültigen Fahrscheins (...).**

→ ... bis zum Zielbahnhof

(...) **Durchgehend sind die Tarife**, wenn sie **einheitlich für die gesamte Beförderung gelten**, unabhängig davon, welche und wie viele Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Beförderung beteiligt sind. Wie bei der direkten Abfertigung besteht die Pflicht nach Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 darin, dass jedes betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen die ihm möglichen Maßnahmen zur Gewährleistung durchgehender Tarife ergreift.

→ ... durchgängig einheitliche Bedingungen



## 8. Durchgangsfahrkarten



### „Durchgangsfahrkarte“ bei einem einzigen Unternehmen:

Werden Eisenbahnverkehrsleistung von einem einzigen Unternehmen betrieben, MÜSSEN dafür „Durchgangsfahrkarten“ angeboten werden; Dies gilt auch, wenn...

- die Bahnen dem gleichen Eigentümer gehören oder
- wenn es sich um 100%ige Tochterunternehmen handelt

#### Beispiel:



- Bei anderen Schienenpersonenverkehrsdiensten unternehmen Eisenbahnunternehmen **alle zumutbaren Anstrengungen**, um Durchgangsfahrkarten anzubieten & arbeiten zu diesem Zweck zusammen.

#### Zu beachten:

Im SPNV legen die Fahrgäste u. U. erst durch ihre Zugauswahl fest, welche EVU Vertragspartner sind.

- Lösung muss jede Vertragssituation (egal ob gleiche EVU oder verschiedene EVU) berücksichtigen!



## 8. Durchgangsfahrkarten



### Verkauf durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen:

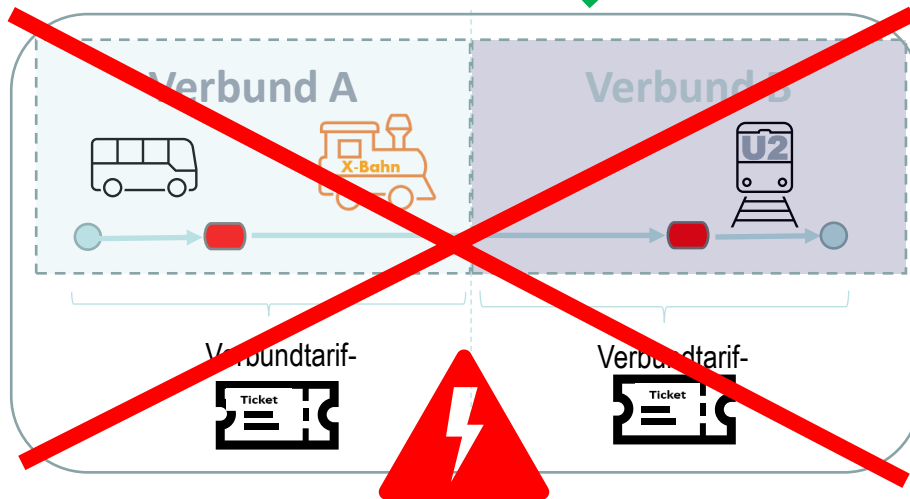
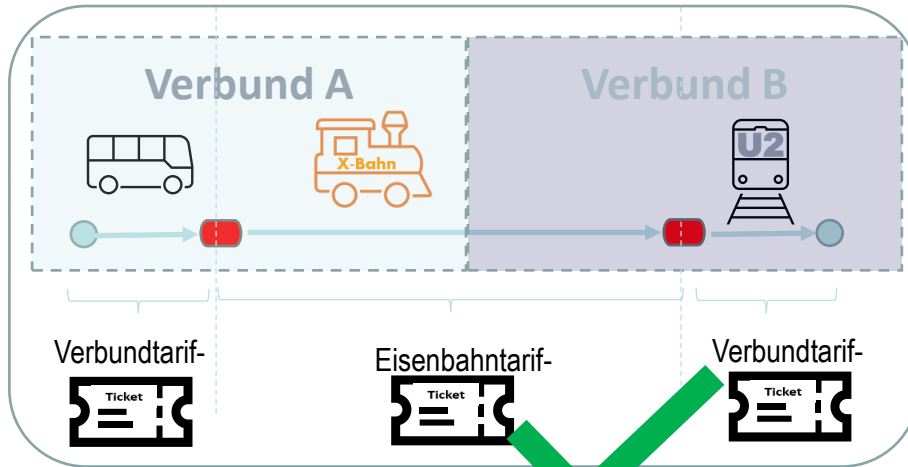
- Bei Fahrten, die einen oder mehrere Anschlüsse umfassen, **ist der Fahrgast VOR dem Fahrkartenkauf darüber zu informieren**, ob die Fahrkarte oder Fahrkarten als Durchgangsfahrkarte gilt bzw. gelten.
- Für Reisen mit einem oder mehreren Anschlüssen **gilt / gelten eine Fahrkarte oder mehrere Fahrkarten, die im Rahmen einer einzigen geschäftlichen Transaktion bei einem Eisenbahnunternehmen erworben wird / werden, als Durchgangsfahrkarte;**  
→ **Problem: ein einziger Zahlungsvorgang darf nicht automatisch zu einer einzigen Transaktion führen!**
- Das Eisenbahnunternehmen haftet, wenn der Fahrgast einen oder mehrere Anschlüsse verpasst.
- Die Haftungsansprüche **gelten nicht**, wenn auf **den Fahrkarten oder einer anderen Unterlage** oder in **einem elektronischen Format** auf eine Weise, die dem Fahrgast die Wiedergabe dieser Information zur späteren Verwendung ermöglicht, **angegeben ist**, dass die Fahrkarten **getrennte Beförderungsverträge** darstellen, **UND** der Fahrgast **vor dem Kauf** darüber **informiert** wurde.



## 8. Durchgangsfahrkarten



Die Eisenbahnen in Deutschland bieten heute meistens „Durchgangsfahrkarten“ an.



EU-Verordnung 2021/782, Erwägungsgrund Nr. 25:

Das Angebot an Durchgangsfahrkarten sollte gefördert werden.

Allerdings sind ordnungsgemäße Informationen über den Schienenverkehrsdienst auch dann von wesentlicher Bedeutung, wenn Fahrgäste ihre Fahrkarten bei einem Fahrkartenverkäufer oder einem Reiseveranstalter erwerben.

Wenn die Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter getrennte Fahrkarten gebündelt verkaufen, sollten Fahrgäste eindeutig darüber informiert werden, dass diese Fahrkarten nicht das gleiche Schutzniveau wie Durchgangsfahrkarten bieten und nicht von dem oder den die Dienste erbringenden Eisenbahnunternehmen als Durchgangsfahrkarten ausgestellt wurden. Kommen Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter dieser Anforderung nicht nach, sollte ihre Haftung über der Rückerstattung der Fahrkarten hinausgehen.





## 8. Durchgangsfahrkarten



### Verkauf durch einen „Fahrkartenverkäufer“ (analog: durch einen „Reiseveranstalter“):

- Bei Fahrten, die einen oder mehrere Anschlüsse umfassen, **ist der Fahrgast VOR dem Fahrkartenkauf darüber zu informieren**, ob die Fahrkarte oder Fahrkarten als Durchgangsfahrkarte gilt bzw. gelten.
- Wenn eine Fahrkarte oder mehrere Fahrkarten **im Rahmen einer einzigen geschäftlichen Transaktion** erworben wird bzw. werden und der **Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter** die Fahrkarten **auf eigene Initiative kombiniert** hat, ist der Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter, der die Fahrkarte oder Fahrkarten verkauft hat, **für die Erstattung** des im Rahmen dieser Transaktion für die Fahrkarte oder Fahrkarten **gezahlten Gesamtbetrags zuzüglich einer Entschädigung in Höhe von 75 %** dieses Betrags haftbar, **wenn der Fahrgast einen oder mehrere Anschlüsse verpasst**.
- Für die Bearbeitung dieser Anfragen **und möglichen Beschwerden** der Fahrgäste **sind die Fahrkartenverkäufer oder Reiseveranstalter zuständig**. Die **Zahlung** der Erstattung und der Entschädigung gemäß Absatz 4 erfolgt **binnen 30 Tagen** nach Eingang des Antrags.
- Die Haftungsansprüche **gelten nicht**, wenn **auf den Fahrkarten oder einer anderen Unterlage oder in einem elektronischen Format** auf eine Weise, die dem Fahrgast die Wiedergabe dieser Information zur späteren Verwendung ermöglicht, angegeben ist, dass die Fahrkarten **getrennte Beförderungsverträge** darstellen, **UND** der Fahrgast **vor dem Kauf** darüber **informiert** wurde.



## 8. Durchgangsfahrkarten



### Was ist in der Vorbereitung auf die neue Fahrgastrechteverordnung zu beachten?

- „Fahrkartenverkäufer“ i.S.d. Verordnung sind **Vertriebsdienstleister** wie z.B. DB Vertrieb und Transdev Vertrieb, aber **auch Vertriebsplattformen**.
- Pflicht zur Erstellung von Durchgangsfahrkarten im Eisenbahnverkehr gem. Verordnung.
- Berücksichtigung von Beförderungsbedingungen und weiteren Rahmenbedingungen bei Beauskunftung und Fahrkartenverkauf (z. B. „**Minimum Connecting Time**“ (MCT)).
- EVU werden jedwede Verantwortung gegenüber eingehenden Anträgen ablehnen, wenn Fahrkarten durch Fahrkartenverkäufer / Reiseveranstalter auf eigene Initiative hin kombiniert wurden und dadurch Anschlussversäumnisse entstanden sind.
- Die fristgerechte Bedienung von Ansprüchen aus Art. 12 Abs. 6 der Verordnung ist alleinige Aufgabe der betreffenden Fahrkartenverkäufer bzw. Reiseveranstalter.
- Die Verpflichtung zum Angebot von „Durchgangsfahrkarten“ (besser: „durchgehende Beförderungsverträge“) betrifft alle Tarifinhaber, **also AUCH Verkehrsverbände und Landestarife** – spätestens dann, wenn zwei Eisenbahnleistungen hintereinander vom gleichen Unternehmen erbracht werden!
- **Als zweckmäßigste Lösung für aufeinander folgende Beförderungsleistungen im Eisenbahnverkehr erscheint „ein durchgehender Beförderungsvertrag mit (ggf.) aufeinander folgenden vertraglichen Beförderern“, die nacheinander in den Beförderungsvertrag eintreten.**

**Danke für Ihr Interesse!**



# **Fragen? *Fragen!***

**Rainer Neumann**

bis 31.12.2022:

[Rainer.Neumann@tbne.de](mailto:Rainer.Neumann@tbne.de)

ab 01.01.2023:

[Rainer.Neumann@deutschebahn.com](mailto:Rainer.Neumann@deutschebahn.com)

**Bernd Rössner**

bis 31.12.2022:

[Bernd.Roessner@tbne.de](mailto:Bernd.Roessner@tbne.de)

ab 01.01.2023:

[Bernd.Roessner@deutschebahn.com](mailto:Bernd.Roessner@deutschebahn.com)