



Rechte der Fahrgäste:

Schützt die Bahn vor den Verbrauchern!

Abgeordnete werden irregeführt

➤ Auf eine Kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion, die vom Bundestagsabgeordneten Dr. Michael Meister initiiert wurde, gab die Bundesregierung Auskunft zu Fragen des Verbraucherschutzes. Die Antworten klingen gut, doch sie sind nicht richtig. Die Bundesregierung will glauben machen, dass mit dem Verbraucherschutz bei der Eisenbahn alles in Ordnung sei, obwohl das Gegenteil richtig ist. Vor allem aber

macht die Antwort eines deutlich: Im Verkehrsministerium hat eine Bahnreform noch nicht stattgefunden. Der Schutz des Staatsunternehmens Deutsche Bahn AG vor den Rechten der Verbraucher hat immer noch die erste Priorität und im Verkehrsministerium wird für die Verbraucher allenfalls getan, was EU-Kommission oder internationale Abkommen verlangen, aber kein bisschen mehr.

Die Kleine Anfrage

Die Kleine Anfrage zum Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr greift wesentliche Fragen auf, die in der letzten Zeit in die Diskussion geraten sind. Die meisten davon haben die Öffentlichkeit bisher wenig bewegt und erst das ICE-Unglück von Eschede hat spüren lassen, dass es mit dem Ver-

braucherschutz im Eisenbahnwesen nicht zum Besten bestellt sein kann. Wir geben hier Fragen und Antworten im Volltext wieder und kommentieren die Antwort, damit sich unsere Leser ein eigenständiges Bild machen können.

Deutscher Bundestag Drucksache 14/6743

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU zum Verbraucherschutz in öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 23. Juli 2001 übermittelt.

Vorwort der Fraktion:

➤ Der effektive Schutz der Verbraucher durch entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen bzw. zwingende Rechtsvorschriften ist nötiger denn je. Der Verbraucherschutz ist eine zentrale politische Aufgabe, die sich nicht auf einzelne Lebensbereiche

beschränken darf. Auch und gerade die Inanspruchnahme der Leistungen öffentlicher Verkehrsträger muss verbraucherfreundlich ausgestaltet sein. Auf diesem Gebiet sehen wir noch einen erheblichen Handlungsbedarf.

Frage 1

Beabsichtigt die Bundesregierung die Schaffung einer Rechtsgrundlage, wonach sämtliche Verkehrsunternehmen aus dem Bereich des Eisenbahn- und Straßenpersonenverkehrs verpflichtend dazu angehalten werden, ihre Fahrplandaten kostenfrei und für jedermann zugänglich zu veröffentlichen (bspw. über das Internet) bzw. an eine öffentliche Stelle abzuliefern, die ein national sowie international verfügbares Auskunftssystem speist?

Antwort der Bundesregierung:

Die Bundesregierung tritt für einen leistungsfähigen und nutzerfreundlichen öffentlichen Personenverkehr ein. Dazu gehört auch, dass die Verkehrsunternehmen ihre Produkte und Dienstleistungen noch stärker als bisher auf die Bedürfnisse der Kunden ausrichten.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass es grundsätzlich Angelegenheit der Verkehrsunternehmen ist, schon aus eigenem kommerziellen Interesse Fahrplandaten ihren Kunden zur Verfügung zu stellen. In diesem Zusammenhang kommt dem Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien eine besondere Bedeutung zu. Hier bieten elektronische Fahrplanauskunftssysteme neue Möglichkeiten, um Fahrplanmaterial kostenlos ins Internet einzustellen. Auf das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geförderte Projekt „DELFI“ (Durchgängige Elektronische Fahrplaninformation) wird besonders verwiesen.

Vor diesem Hintergrund wird die Schaffung einer Rechtsgrundlage nicht für erforderlich gehalten.

Der Kommentar von PRO BAHN:

Hier irrt die Bundesregierung. Verkehrsunternehmen, die ihre Leistungen im Fernverkehr eigenwirtschaftlich anbieten, sind nur begrenzt daran interessiert, innerhalb von öffentlich zugänglichen Auskunftssystemen ihre Angebote neben den Angeboten konkurrierender Verkehrsunternehmen zu veröffentlichen. Das Auskunftssystem Hafas der Deutschen Bahn AG verschafft nur deswegen einen vollständigen Überblick über das Angebot, weil die Deutsche Bahn AG der einzige

Anbieter im Fernverkehr ist bzw. bei grenzüberschreitendem Verkehr mit anderen Anbietern in Kooperation arbeitet.

Die Politik verlangt indessen Wettbewerb auch auf den Schienen. Dadurch wird die heutige Stellung der DB AG verloren gehen. Es kann von einem Unternehmen auch nicht erwartet werden, dass es – womöglich kostenlos – für andere Unternehmen die Informationsarbeit besorgt. Ein funktionierendes allgemeines Informationssystem über die Angebote des öffentlichen Verkehrs liegt aber im öffentlichen Interesse.

Dies gilt insbesondere auch für den Regional- und Nahverkehr. Der Anteil der Fernreisenden in diesem Verkehrsbereich ist in der Regel so gering, dass es für die Unternehmen wirtschaftlich nicht interessant ist, ihr Angebot bundesweit verfügbar und bekannt zu machen. Ausschließlich diejenigen Reisenden, die solche Regionen als Ziel haben, sind darauf angewiesen, über eine allgemein verfügbare Auskunft Informationen einzuholen, da ihnen die regional verfügbaren Informationen unbekannt sind. Dies führt dazu, dass Verkehrsunternehmen des Regional- und Nahverkehrs nicht bereit sind, Fahrplandaten zur Verfügung zu stellen und Kostenanteile für die allgemeine Verfügbarkeit zu tragen. In einer Pressemitteilung vom 27. August 2001 gibt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) den Anteil der Fahrgäste, die über die Verbundgrenze hinaus fahren, mit 2 % an und

Abkürzungen:

AEG Allgemeines Eisenbahngesetz
AGBG Gesetz zur Regelung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
EVO Eisenbahn-Verkehrsordnung
PBefG Personenbeförderungsgesetz

spricht sich daher gegen einen Nordrhein-Westfalen-Tarif aus, da er zusätzliche Vertriebskosten verursacht.

Als Beispiel dafür, dass das Fahrplanangebot regionaler Unternehmen nicht verfügbar ist, ist die Saarbahn GmbH zu nennen. Seit der Aufnahme des Stadtbahnbetriebes fehlen die Fahrplandaten der Strecken von Saarbrücken in das französische Saargemünd in den Kursbüchern und den elektronischen Fahrplanauskünften der DB AG. Wer versucht, Fahrplanauskünfte über das Auskunftssystem der Deutschen Bahn AG Hafas zu erhalten, erhält Verbindungen über weite Umwege, beispielsweise über Straßburg. Nicht ortskundige Nutzer werden so von der Benutzung des öffentlichen Verkehrs abgeschreckt. Nur in der Online-Auskunft der DB AG sind die Fahrpläne seit kurzer Zeit verfügbar, aber nicht im neuesten Update der CD-ROM-Version.

Nicht ohne Grund haben die Bundesländer, die eine landesweite Fahrplanauskunft aufbauen – wie beispielsweise Baden-Württemberg – Verkehrsunternehmen finanziell unter Druck setzen müssen, damit sie ihre Informationen in geeigneter Form zur Verfügung stellen.

Eine klare und für alle Verkehrsunternehmen gleichmäßig geltende Verpflichtung, ihre Fahrplandaten zu publizieren, wäre die einfachere Lösung, um die erwünschte bundesweit verfügbare Fahrplanauskunft zu erzielen.

Frage 2

Will sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass Kunden von öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. von Flugunternehmen von vornherein im Rahmen der Preisinformationsgestaltung die Gesamtkosten eines Fahrt- bzw. Flugantritts genannt werden müssen, so dass z. B. die oftmals in eigener Regie vorzunehmende Addition von Gebühren, Zuschlägen etc., die der Übersichtlichkeit von Preisen abträglich sind, unterbleiben kann?

Antwort der Bundesregierung:

Die Bundesregierung tritt dafür ein, dass die Angebote so transparent gestaltet werden, dass für die Kunden die wesentlichen Komponenten der Preisbildung ersichtlich sind.

Im Straßenpersonenverkehr findet eine Addition von Gebühren und Zuschlägen in

aller Regel nicht statt. Nach § 39 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bedürfen Beförderungsentgelte und Bedingungen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde und sind zu veröffentlichen. Auf dem Flugschein ist der vom Kunden zu zahlende Endpreis besonders hervorgehoben. Im Luftverkehr findet die Preisangabenverordnung Anwendung. Hiernach ist in Angeboten und Werbung für Flüge stets der vom Verbraucher zu zahlende Gesamtpreis, also inklusive Steuern und Gebühren, anzugeben.

Gleichwohl ist eine Preisinformationsgestaltung mit der vorherigen Angabe von Gesamtkosten für jede Fahrt in einer speziellen Relation insbesondere mit Blick auf die Vielfalt der möglichen Angebote und Kombinationen nicht in allen Fällen möglich.

Der Kommentar von PRO BAHN:

Hier drückt sich die Bundesregierung um eine Antwort. Es ist nicht verständlich, warum im Flugverkehr die Preisangabenverordnung gilt, während sie für die Fahrscheine für andere öffentliche Verkehrsmittel nicht gelten soll. Es ist Sache der Verkehrsunternehmen, ihre Preise so zu gestalten, dass sie in transparenter Art und Weise den Fahrgästen mitgeteilt werden können.

Erkennbar versucht die Bundesregierung, dem Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG den Rücken freizuhalten, damit die DB ihr unübersichtliches Tarifsystem jedenfalls einweilen aufrechterhalten kann.

Die Deutsche Bahn AG selbst beabsichtigt, mit ihrem neuen Preissystem Preise zu bilden, die nach der Preisangabenverordnung publizierbar sind. Ein ernsthafter Grund, warum die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs nicht dieselben Pflichten haben, über ihre Preise zu informieren, wie die Luftverkehrsunternehmen, ist nicht ersichtlich.

Mit dem Hinweis, dass die Tarife und Beförderungsbedingungen zu veröffentlichen seien, erweckt die Bundesregierung einen unzutreffenden Eindruck.

Die Tarife im Eisenbahnverkehr werden derzeit in einer Art Amtsblatt, dem „Tarif- und Verkehrsanzeiger“, veröffentlicht, die Tarife des übrigen öffentlichen Verkehrs finden sich meist in „amtlichen Bekanntmachungen“ in der Tagespresse oder kommunalen Amtsblättern. Diese Veröffentlichungen sind dem Verbraucher in der Praxis nicht zugänglich. Die Tarife sind darüber hinaus „juristisch“ ge-

staltet und nicht geeignet, Verbraucher zu informieren.

Frage 3

Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass der räumliche sowie zeitliche Geltungsbereich aus vielen Fahrausweisen nicht bzw. nicht unmittelbar ersichtlich ist?

Frage 4

Erwägt die Bundesregierung – ob der vorgenannten Tatsache – Aktivitäten, wonach eine verbindliche Regelung die Auszeichnung sowohl des räumlichen als auch des zeitlichen Geltungsbereiches auf der Fahrkarte festlegt?

Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 3 und 4:

Die im Bereich der Eisenbahnen und des Luftverkehrs verwendeten Beförderungsdokumente enthalten stets präzise Angaben zum räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich.

Auf den Fahrscheinen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr ist der räumliche und zeitliche Geltungsbereich nicht in allen Fällen ersichtlich.

Hierfür haben die Verkehrsunternehmen entsprechende Aushänge an den Fahrkartenautomaten und Haltestellen anzubringen. Die „Tariflandschaft“ ist zum Beispiel bei Kurzstrecken-Fahrkarten von jeder Haltestelle aus anders geordnet.

§ 39 Abs. 7 PBefG verpflichtet den Unternehmer, die Beförderungsentgelte und besonderen Beförderungsbedingungen vor ihrer Einführung ortsüblich bekannt zu machen. Die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen.

Der Kommentar von PRO BAHN:

Die Antwort ist in wesentlichen Punkten falsch oder irreführend.

Der zeitliche Geltungsbereich der Fahrausweise ist meistens nicht präzise angegeben.

Der räumliche Geltungsbereich ist auf Eisenbahnfahrtscheinen ebenfalls unzulänglich angegeben. Insbesondere dann, wenn mehrere Reisewege benutzt werden können, werden diese meist nur verschlüsselt oder gar nicht angegeben.

Unzutreffend ist auch die Angabe der Bundesregierung, dass die Tarifinformationen an den Haltestellen und Fahrkartenautomaten der Verkehrsunternehmen angebracht seien. Dies schon deswegen, weil der rechtlich maßgebliche Tarif in Handbüchern und amtlichen Bekanntmachungsblättern veröffentlicht wird. Soweit Tarifinformationen an Haltestellen und Automaten verfügbar sind, handelt es sich um unverbindliche Auszüge aus dem tatsächlich rechtlich maßgeblichen Tarifwerk.

Die Tarifinformationen an Automaten und Haltestellen werden auch nicht behördlich genehmigt.

Dies führt regelmäßig dazu, dass die Tarifinformationen an Haltestellen und Automaten unvollständig sind.

Eine Pflicht, die Tarife auszuhängen, gibt es nur nach § 39 Abs. 7 PBefG für „Räume, die für den Aufenthalt der Fahrgäste bestimmt sind“. Räume sind nur durch Türen abgeschlossene Räume. Für die Eisenbahnen gilt diese Vorschrift nicht.

Im Ergebnis ist daher der Fahrgast in der Regel ausgesprochen schlecht über den Tarif informiert und den meist mündlichen Auskünften des Fahr- und Kontrollpersonals ausgeliefert. Diese Auskünfte sind oft falsch.

Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass das Kontrollpersonal Fahrgäste, die nach ihrer Auffassung keinen gültigen Fahrschein haben, mit Strafgeldern und Strafanzeigen bedrohen, ohne dass sie selbst im Besitz des gültigen Tarifs sind, so dass Übergriffe trotz tatsächlich gültigen Fahrscheins an der Tagesordnung sind. Auch wenn eingeräumt werden muss, dass eine absolut sichere und vollständige Information der Fahrgäste auf einem flächenmäßig nur kleinen Fahrschein nicht möglich ist, so geben moderne Informationstechniken Möglichkeiten zur Fahrgastinformation, die von den Verkehrsunternehmen bei weitem noch nicht genutzt werden.

Bezeichnend für die Situation ist, dass die Deutsche Bahn AG ihre Tarifbestimmungen nicht im Internet veröffentlicht. Ein Zugbegleiter hat sie auf eigene private Verantwortung ins Internet gestellt (www.dpt-online.de).

Darüber hinaus bietet die Gestaltung der Tarife erhebliche Möglichkeiten der Vereinfachung, die bisher weder von den Verkehrsunternehmen genutzt noch von den Genehmigungsbehörden angefordert werden. Daher besteht erheblicher Handlungsbedarf.

Frage 5

Will die Bundesregierung den Verbraucherschutz dadurch stärken, dass die Vorschrift des § 12 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zukünftig vorsehen könnte, dass die Genehmigung von Beförderungsbedingungen durch die Aufsichtsbehörde versagt werden muss, wenn sie mit dem geltenden Recht, insbesondere dem Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG), nicht in Einklang stehen?

Antwort der Bundesregierung:

Eine Änderung der gegenwärtigen Gesetzeslage, namentlich des § 12 AEG, ist nicht erforderlich. Die Aufsichtsbehörde hat die Beförderungsbedingungen inhaltlich zu überprüfen und ihre Genehmigung zu versagen, wenn sie mit geltendem Recht nicht in Einklang steht. Eine andere Entscheidung wäre rechtlich nicht zulässig. Zudem können Verbraucherverbände sowie andere qualifizierte Einrichtungen im Sinne des § 22a AGBG die Beförderungsbedingungen überprüfen und vor Gerichten Unterlassungsklage erheben (§§ 13, 22 AGBG).

Der Kommentar von PRO BAHN:

Die Antwort ist irreführend und im Ergebnis falsch.

Die Bundesregierung bezieht sich auf § 12 Abs. 5 Satz 2 AEG, der wie folgt lautet: „Die Genehmigung von Beförderungsbedingungen kann darüber hinaus versagt werden, wenn sie mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und des Gesetzes über Allgemeine Geschäftsbedingungen, nicht in Einklang stehen.“

Daraus ergibt sich:

1. Tarife dürfen rechtlich nicht überprüft werden.
2. Beförderungsbedingungen müssen nicht überprüft werden, es handelt sich um eine Kann-Bestimmung.

Darüber hinaus verschweigt die Bundesregierung wesentliche weitere Gesichtspunkte:

1. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn binnen drei Monaten keine Versagung der Genehmigung ausgesprochen wurde. Unterbleibt also eine Prüfung aus personellen oder zeitlichen Gründen, so treten auch rechtswidrige Tarife und Beförderungsbedingungen in Kraft.

2. Die Genehmigungsbehörden sind als Verwaltungsbehörden mit dem bürgerlichen Recht in der Regel weder vertraut noch dafür ausgebildet oder ausgestattet, die komplizierte bürgerlich-rechtliche Materie zu beurteilen. Die Behauptung der Bundesregierung, „eine andere Entscheidung wäre rechtlich nicht zulässig“, ist daher falsch.

3. Die wichtigsten Verbraucherschutzvorschriften aus dem AGBG, die es den Unternehmen verbieten, ihre Haftung einzuschränken oder den Vertragspartnern Vertragsstrafen abzunehmen, sind durch Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) bzw. das PBefG und eine dazu erlassene Verordnung außer Kraft gesetzt.

Das bestehende Klagerecht der Verbraucherverbände gegen allgemeine Geschäftsbedingungen ist daher in der Praxis wirkungslos.

Die Bundesregierung erweckt den Anschein, als sei ordnungsgemäßer Verbraucherschutz gegeben, obwohl dieser tatsächlich nicht vorhanden ist.

Frage 6

Gibt es seitens der Bundesregierung – mit Blick auf eine Verfestigung des Verbraucherschutzes – Pläne, Dritten eine Klagebefugnis gegen die Genehmigung i. S. v. § 12 Abs. 3 AEG einzuräumen?

Antwort der Bundesregierung:

Die Einräumung einer Klagebefugnis gegen die Genehmigung im Sinne des § 12 Abs. 3 AEG ist auf Grund der Regelungen in §§ 13, 22, 22a AGBG nicht erforderlich. Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Der Kommentar von PRO BAHN:

Die Antwort täuscht eine eindeutige Rechtslage vor, die nicht gegeben ist. Tarife sind mit der Verbandsklage nach § 13, 22, 22a AGBG nicht angreifbar. Eine gesetzliche Definition des Begriffs Tarif fehlt. Daher haben Verkehrsunternehmen die Tendenz, Bestimmungen als Tarife auszugeben, obwohl sie keine Tarife sind, um die Verbandsklage zu unterlaufen.

Frage 7

Wie steht die Bundesregierung zu der Tatsache, dass gemäß § 17 Satz 1 Eisenbahn-Verkehrsordnung Verspätung und Ausfall eines Zuges keinen Anspruch auf Entschädigung begründen?

Frage 8

Gibt es auf Seiten der Bundesregierung Überlegungen, dass die vorgenannte Vorschrift zu Gunsten der Bahnreisenden neu gefasst werden muss?

Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 7 und 8:

Die Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis ist bislang sowohl im internationalen Verkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck als auch im nationalen Verkehr nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung ausgeschlossen. Diese Vorschriften enthalten nur die auf Grund des Beförderungsvertrages ohnehin bestehende Pflicht, für die Weiterbeförderung zu sorgen.

Die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen wurden indes neu gestaltet. In dem von der Bundesregierung unterzeichneten Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 ist bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis als Schadensersatz die Erstattung der Übernachtungskosten vorgesehen, wenn die Reise nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dies unzumutbar ist. Der Referentenentwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) liegt bereits vor. Eine entsprechende Verbesserung des Verbraucherschutzes wird somit im Rahmen der Umsetzung des Änderungsprotokolls in nationales Recht erfolgen.

Der Kommentar von PRO BAHN:

Die Bundesregierung verschweigt, dass die ohnehin lächerlich geringfügige Verbesserung der Verbraucherrechte durch einen Anspruch auf eine Übernachtung dann ausgeschlossen

ist, wenn die Eisenbahn daran kein Verschulden trifft. Viele Verspätungen entstehen aber ohne ein Verschulden der Eisenbahn. Die Bundesregierung verschweigt weiter, dass der Fahrgast verpflichtet ist, auch dann den vollen tarifmäßigen Fahrpreis zu zahlen, wenn die Beförderung infolge einer Verspätung mangelhaft ist. In keinem anderen Rechtsbereich muss der Verbraucher für eine mangelhafte Leistung den vollen Preis bezahlen oder die mangelhafte Ware gegen seinen Willen annehmen.

Mit keinem Wort geht die Bundesregierung darauf ein, dass solche Bestimmungen gegen die EG-Richtlinie 93/13/EWG (EU-Richtlinie) über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen verstoßen.

Die Bundesregierung ist also nicht bereit, den Verbraucherschutz im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, es sei denn, sie wird dazu durch internationale Vereinbarungen oder durch Urteile des Europäischen Gerichtshofs gezwungen.

Die Bundesregierung ist nicht bereit, Verbraucherschutz im Eisenbahnwesen einzuführen.

So soll § 17 EVO nach dem Referentenentwurf der Bundesregierung lauten:

„Die Eisenbahn haftet dem Reisenden für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis eines Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Der Schadensersatz umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und die mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstehenden angemessenen Kosten. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

1. außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die von dem Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermieden und deren Folgen nicht abwenden konnte,
2. Verschulden des Reisenden oder

3. Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte.“

Frage 9

Welche Position nimmt die Bundesregierung bzgl. der gesetzlichen Haftungshöchstgrenzen im Zusammenhang mit der Haftung für Fahrgastschäden im Verkehr in der Luft, auf der Schiene und auf der Straße mit Blick auf deren Höhe und Vereinheitlichung ein?

Antwort der Bundesregierung:

Das deutsche Recht kennt Haftungshöchstgrenzen bei Fahrgastschäden grundsätzlich nur bei der Gefährdungshaftung. Dies gilt auch für die straßen-, bahn- und luftverkehrsrechtliche Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz, dem Haftpflichtgesetz und dem Luftverkehrsgesetz. Zweck dieser Haftungshöchstgrenzen ist es, die unter erleichterten Voraussetzungen einsetzende Haftung kalkulierbar zu machen und die Versicherbarkeit zu gewährleisten. Die daneben bestehende Verschuldenshaftung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch ist unbegrenzt.

Die genannten Haftungshöchstgrenzen sind zu gegebener Zeit an die geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse anzupassen. Nachdem die letzte Anpassung der Haftungshöchstgrenzen in den genannten Gesetzen teilweise mehr als 20 Jahre zurückliegt, ist eine solche Anpassung nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich.

Die Haftungshöchstgrenzen sind teilweise unterschiedlich hoch, je nachdem, in welchem Zusammenhang das Schadensereignis eingetreten ist. Dies betrifft zum einen

Abkürzungen:

ABG Allgemeines Eisenbahngesetz
AGBG Gesetz zur Regelung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
EVO Eisenbahn-Verkehrsordnung
PBefG Personenbeförderungsgesetz

die globalen Haftungshöchstgrenzen, also die Begrenzung des Gesamtschadensaufwands. Hier ist eine unterschiedliche Höchstgrenze sachlich geboten, da der Gesamtschaden infolge des sehr unterschiedlichen Risikopotenzials etwa im Straßenverkehr einerseits und im Luftverkehr andererseits in unterschiedlichen Haftungshöchstgrenzen seinen Niederschlag finden muss.

Dies betrifft zum anderen aber auch die individuellen Haftungshöchstgrenzen, also die Begrenzung des einen einzelnen Geschädigten betreffenden Schadensaufwands: Sie liegt etwa für Fahrgastschäden bei gewerblicher und geschäftsmäßiger Personenbeförderung im Straßenverkehr nach geltendem Recht bei einem Kapitalbetrag von 500.000 DM und einer maximalen Jahresrente von 30.000 DM (§ 12 Abs. 1 StVG), für Fahrgastschäden bei Bahnverkehrsunfällen bei einer maximalen Jahresrente von 30.000 DM (§ 9 HPfVG) und für Fluggastschäden bei Luftverkehrsunfällen bei einem Kapitalbetrag von 320.000 DM und einer maximalen Jahresrente mit einem entsprechend hohen Kapitalwert (§ 46 Abs. 1 LuftVG). Insoweit erscheint es indes nach Auffassung der Bundesregierung nicht mehr gerechtfertigt, unterschiedliche Haftungshöchstgrenzen beizubehalten. Denn aus Sicht des Betroffenen kann es für den Umfang seines Schadensersatzes nur auf den erlittenen Schaden, nicht aber darauf ankommen, in welchem Zusammenhang der Schaden eingetreten ist oder durch welches Verkehrsmittel er verursacht wurde.

Die Bundesregierung wird hieraus die Konsequenz ziehen und beabsichtigt, alsbald einen Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vorzulegen. Ein Referentenentwurf ist am 19. Februar 2001 vorgestellt worden. Der Regierungsentwurf soll neben anderen erheblichen Verbesserungen der

Personenschadenhaftung zum einen auch eine teils erhebliche Anhebung der verkehrsrechtlichen Haftungshöchstgrenzen vorsehen, so dass gewährleistet ist, dass durch sie ein durchschnittlicher Großschadensfall abgedeckt ist. Zum anderen soll eine Harmonisierung der individuellen Haftungshöchstgrenzen im nationalen Haftungsrecht vorgeschlagen werden. Künftig sollen Individualschäden mit einem Kapitalbetrag von bis zu 600.000 Euro und einer maximalen Jahresrente von bis zu 36.000 Euro abgegolten werden können, unabhängig davon, ob sich die Schädigung im Straßen-, Bahn- oder Luftverkehr ereignet hat und die straßen-, bahn- oder luftverkehrsrechtliche Gefährdungshaftung eingreift.

Davon ausgenommen bleiben selbstverständlich die Haftungshöchstgrenzen kraft europäischen oder internationalen Rechts. So sieht die Haftungsverordnung der EG Nr. 2027/97 für Luftfahrtunternehmen der EU eine Gefährdungshaftung bis zu einem Betrag von 100.000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus eine summenmäßig unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden vor. Gleiches sieht das noch nicht in Kraft getretene Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999, dessen Ratifikation die Bundesregierung zurzeit vorbereitet, für Luftfrachtführer bei internationalen Luftbeförderungen vor.

Der Kommentar von PRO BAHN:

Diese Gesetzesänderungen sind überfällig und zu begrüßen.

Bezeichnend für die interne Situation der Bundesregierung ist aber, dass dieser Gesetzesentwurf, der durchaus geeignet ist, den Verbraucherinteressen Rechnung zu tragen, nicht aus der Federführung des Verkehrsministeriums entstanden ist, sondern aus der des Justizministeriums.

Alle anderen Bestimmungen werden hingegen im Bereich des Verkehrsministeriums erarbeitet – des gleichen Ministeriums, das auch für die Verwaltung des Staatsvermögens Deutsche Bahn AG zuständig ist. Es ist unverkennbar, dass im Verkehrsministerium im Ergebnis eine Affinität zum Staatsunternehmen vorhanden ist, die dem Verbraucherschutz im Wege ist.

Abkürzungen:

- AEG** Allgemeines Eisenbahngesetz
- AGBG** Gesetz zur Regelung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
- EVO** Eisenbahn-Verkehrsordnung
- PBefG** Personenbeförderungsgesetz