

**Konsultationspapier der GD TREN:
„Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden
Eisenbahnverkehr“**

1. Im Allgemeinen

Einleitend darf festgehalten werden, dass die nachfolgenden Äußerungen eine erste österreichische Einschätzung dieses Themenkomplexes darstellen. Erst bei Vorliegen eines konkreten Verordnungsvorschlages der Kommission kann daher ein umfassender österreichischer Konsultationsmechanismus eingeleitet werden. Jedenfalls ist diese Kommissionsinitiative zu begrüßen, da sie eine Lücke im EG-Bahnrechtssystem schließt.

Das geographisch über die Gemeinschaft hinaus bereits bestehende internationale Eisenbahnbeförderungsrecht (COTIF) enthält international einheitliche, verbindliche Regeln betreffend den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV), wodurch bestimmte Fahrgastrechte als auch Pflichten der Reisenden statuiert werden, es hat jedoch eine anders gerichtete Zielsetzung als die angestrebten Maßnahmen auf EU-Ebene. Dessen ungeachtet wurde bei der jüngsten COTIF-Revision eine Verbesserung der Rechte der Reisenden angestrebt und auch in einiger Hinsicht erreicht. Rechtsgrundlage der Beförderung ist nach dem COTIF-Regime der Beförderungsvertrag, für dessen Zustandekommen einzig der übereinstimmende Wille der Parteien, nicht jedoch das Vorhandensein eines Fahrscheines erforderlich ist. Der grundsätzlichen Intention des Regelungswerkes entsprechend wird im neugefassten COTIF den Vertragsparteien mehr Vertragsfreiheit eingeräumt, sodass die Beförderer bestimmte Regelungen betreffend Rechte und Pflichten der Reisenden in die Allgemeinen Beförderungsbedingungen aufnehmen können. Grundsatz ist dabei allerdings, dass ein Beförderer seine Haftung und Verpflichtungen nur erweitern, jedoch nicht einschränken darf.

Eine künftige gemeinschaftliche Regelung sollte daher möglichst nicht nur geographisch sondern auch inhaltlich innerhalb des Rahmens des bestehenden Eisenbahnbeförderungsrechts bleiben, für den Bereich der Gemeinschaft auch innerhalb dieses Rahmens strengere Anforderungen stellen können, aber Widersprüche mit dem internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht vermeiden. Dies einerseits schon deshalb, weil das bestehende internationale Eisenbahnbeförderungsrecht ein grundsätzlich bewährtes Instrumentarium für Rechtssicherheit im europaweiten Eisenbahnverkehr darstellt, aber andererseits aktuell auch vor dem Hintergrund des im sogenannten Infrastrukturlpaket II angestrebten Beitritts der Gemeinschaft zu der das Eisenbahnbeförderungsrecht betreuenden Organisation OTIF.

2. Anwendungsbereich

Hinsichtlich des Anwendungsbereiches wird ein möglichst weiter Geltungsbereich befürwortet, wobei - wie auch bei den anderen EG-Vorschriften im Bahnbereich vorgesehen - den Mitgliedstaaten im Rahmen der Subsidiarität nationale Regelungen erlaubt sein müssen.

3. Fragenkomplex Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandards

Zu den komplexen Fragen und Anregungen, die sich auf Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandards im Reiseverkehr beziehen, muss kritisch angemerkt werden, ob wirklich all das in einer vorgesehenen EU-Verordnung geregelt werden soll. Es würde in einigen Fällen auch genügen, dies der Privatautonomie der Beteiligten zu überlassen, da ja ohnedies zwischen Beförderer und Kunde ein Vertragsverhältnis eingegangen wird. In dem Sinne könnte auch eine Qualitätscharta der Eisenbahnunternehmen genügen. Auch im COTIF werden verschiedene zusätzliche Beförderungsleistungen, die aus Anlass der Beförderung eines Reisenden erbracht werden (Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Kraftfahrzeugen) behandelt. Hauptleistung des Beförderungsvertrages ist die Beförderung des Reisenden selbst. Die erwähnten anderen Beförderungen sind Nebenleistungen auf der Grundlage des Personenbeförderungsvertrages.

4. Konsultation von Fahrgastorganisationen und Behindertenvertreter

In welcher Art und Weise Fahrgastorganisationen und Behindertenvertreter über Beseitigung allfälliger Mängel konsultiert werden sollten, ist auch eine Frage, wer welche Verbände überhaupt vorschlagen darf. Es ist jedenfalls unmöglich, die Vielzahl nationaler und internationaler Organisationen obligatorisch einzubeziehen. Vielleicht könnte man diese Konsultation über den sozialen Dialog auf europäischer Ebene führen.

5. Fragenkomplex Streitschlichtung, Reklamationen, Gerichtsstand und Haftung

5.1. Streitschlichtung

Das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht bietet die Möglichkeit einer außergerichtlichen Streitbeilegung, allerdings nur dann, wenn keine gütliche Einigung zustandekommt oder die ordentlichen Gerichte nicht angerufen wurden und das Einverständnis der Parteien vorliegt. Es besteht somit keine Verpflichtung, bei Streitigkeiten das Schiedsgericht noch vor den Gerichten zu befassen. Ein Verfahren zur Streitschlichtung (Frage 40), das den Grundsätzen der Empfehlungen der Kommission entspricht, würde ausreichen. Zusätzliche Anforderungen sollten an ein solches Verfahren nicht gestellt werden, wobei der jeweilige gerichtliche Zugang gewahrt bleiben muss. Ein verpflichtendes Schlichtungsverfahren sollte nicht normiert werden.

5.2. Reklamationen

Im Konsultationspapier wird mehrfach von einer zentralen Anlaufstelle für Beschwerden bzw. von dritten Unternehmen (Fahrausweisvertriebsstellen) gesprochen, die Beschwerden von Fahrgästen entgegennehmen sollten. Das COTIF trifft hier eindeutige Regelungen hinsichtlich der Reklamation betreffend die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden sowie bei anderen Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag. Diesen Bestimmungen gemeinsam ist zwar die Möglichkeit für den Fahrgast, seine Reklamation bei einem Beförderer

seiner Wahl einzureichen, jedoch nicht bei einem anderen Unternehmen. Dies hat auch die ganz wesentliche Konsequenz, dass nur durch die Reklamation bei einem Eisenbahnbeförderer die Rechtswirkung der Hemmung des Laufes der Verjährungsfrist ausgelöst wird.

5.3. Gerichtsstand

Beim Gerichtsstand (**Frage 41**) geht das Konsultationspapier offenbar davon aus, dass Ansprüche des Reisenden gegen den jeweiligen Vertragspartner zu richten sind, und zwar unabhängig davon, ob der Vertrag auf direktem Weg oder über Vertreter (Reisebüros, andere Eisenbahnunternehmen) zu Stande gekommen ist. Auf solche Ansprüche ist derzeit Artikel 52 CIV (Anhang A zum COTIF 1980) anzuwenden. Diese Bestimmung sieht für Ansprüche aufgrund der Tötung oder Verletzung von Reisenden die ausschließliche Zuständigkeit jenes Staates vor, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat. Für andere Ansprüche besteht die Zuständigkeit jenes Staates, dem die beklagte Eisenbahn angehört. Zu prüfen wäre jedenfalls, ob diese völkerrechtliche Regelung überhaupt abweichende Bestimmungen in gemeinschaftsrechtlichen Instrumenten zulässt. Ein diesbezüglicher Vorrang des Gemeinschaftsrechts könnte wohl nur damit begründet werden, dass die Gemeinschaft für die Anwendung von Artikel 52 CIV als einheitliches Rechtsgebiet anzusehen sei. Der in diesem Artikel enthaltene Verweis wäre dann nicht auf die einzelnen Mitgliedstaaten, sondern auf die Gemeinschaft als Ganzes zu beziehen. Eine Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten wäre in weiterer Folge Sache des Gemeinschaftsrechts. Diese Argumentation ist aber nur für jene Fälle anwendbar, für die die Zuständigkeit irgendeines Mitgliedstaates gegeben ist. Bei einem Unfall in einem Drittstaat hätte Artikel 52 CIV Vorrang und eine gemeinschaftsinterne Regelung nur eingeschränkte Wirksamkeit.

Möglicherweise wird dieses Problem dadurch minimiert, dass einerseits viele COTIF-Staaten nunmehr der Union beitreten und andererseits die Kommission im Namen der Gemeinschaft die COTIF-Mitgliedschaft anstrebt. Lösungen böten sich einerseits - bei Abänderung der CIV-Bestimmung - durch das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr und andererseits - als gemeinschaftsinterne Sonderregelung - durch die Anwendung der Verordnung 2001/44/EG (sogenannte „Brüssel-I-Verordnung“) an.

5.4. Haftung

Zu den Fragen betreffend die Haftung von Eisenbahnunternehmen für Tod oder Verletzung der Fahrgäste (Fragen 43 bis 45) muss festgehalten werden, dass die im Konsultationspapier gemachten Ausführungen zur Haftungsobergrenze für den Inlandsschienenverkehr in Österreich nicht richtig sind. Die dort angeführte Haftungsobergrenze von (richtig) € 292.000,-- hat ausschließlich im Anwendungsbereich der Gefährdungshaftung nach dem österreichischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG) Bedeutung. Diese Haftung setzt keine

schuldhaftes Verhalten voraus, wird aber durch verschiedene Haftungshöchstbeträge begrenzt, die für den Fall der Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen diesen Betrag von € 292.000,-- sowie einen jährlichen Rentenbetrag von € 17.520,-- ausmachen. Sind aber auch die allgemeinen Voraussetzungen eines Schadenersatzanspruches erfüllt, so kann der Geschädigte sich auch auf die Verschuldenshaftung des österreichischen Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) stützen. Diesen Anspruch kann der Geschädigte jedoch nur wahrnehmen, wenn ein Schaden nicht nach dem EKHG ersetzt wird. Speziell zu diesen Fragen kann angeregt werden, das Regime der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 in der Fassung (EG) Nr. 889/2002 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen heranzuziehen. Dieses Haftungsregime sieht einen Verweis auf die Haftungsregeln des Übereinkommens von Montreal vor.

Im Zuge der COTIF-Revision erfolgte auch hinsichtlich der Haftung der Beförderer insofern eine kundenfreundlichere Ausgestaltung, als zum einen die Haftungsgrenzen erhöht wurden (Verdoppelung der meisten Haftungshöchstbeträge bzgl. Handgepäck, Reisegepäck, Gegenstände in Kraftfahrzeugen) wobei Haftungsobergrenzen nur für bei Unfällen erlittenen Sachschäden vorgesehen sind und es keine Beschränkung des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung in Form von Haftungsobergrenzen gibt, sondern ein Mindestbetrag für den Fall vorgesehen ist, dass das anwendbare Landesrecht eine Beschränkung des Schadenersatzes der Höhe nach vorsieht. Zum anderen kann der Beförderer im Interesse der Kunden seine Haftung und seine Verpflichtungen erweitern. Unter Erweiterung der Haftung ist nicht nur eine allfällige Erweiterung der Höhe nach zu verstehen, sondern sie kann sich auch auf weitere Tatbestände, auf einen Verzicht auf Haftungsbefreiungsgründe oder auf andere als in den Vorschriften der CIV vorgesehene Entschädigungen beziehen.

6. Sprachregime

Zur Frage des einheitlichen Sprachregimes (Frage 42) ist festzuhalten, dass dies als Eingriff in nationales Verfahrensrecht der Mitgliedstaaten zu werten wäre und daher abzulehnen ist. Mögliche Übersetzungsprobleme könnten durch die Anwendung der Prozesskostenrichtlinie bewältigt werden.

7. Erstattung

Die in **Frage 46** vorgeschlagenen einheitlichen Mindestanforderungen für Erstattungsgrundsätze wären zu begrüßen. Während die geltenden Vorschriften der CIV noch die Bedingungen festlegen, bei deren Vorliegen eine ganze oder teilweise Erstattung des Beförderungspreises erfolgt, sind die Erstattungsregelungen nach den revidierten CIV der Festlegung in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorbehalten.

8. Fahrgastentschädigung bei Verspätungen

Eine Entschädigungspflicht der Eisenbahnunternehmen für Folgeschäden der Fahrgäste bei Verspätungen für den Fall, dass das Eisenbahnunternehmen nicht nachweisen kann, dass es die Verspätung nicht zu verantworten hat, wird grundsätzlich begrüßt. Das Konsultationspapier wirft in **Frage 48** die heikle Frage der Ausgleichsleistungen für Fahrgäste im Fall der Annullierung oder großer Verspätung auf. Hier ist auf einen angemessenen Interessensausgleich zu achten, da sonst die Eisenbahnunternehmen die drohenden finanziellen Belastungen durch Anhebung der Fahrpreise auf die Fahrgäste überwälzen. Auf internationaler Ebene wurde in der Bestimmung des Art. 32 der CIV 1999 erstmals der Versuch unternommen, sogenannte Verspätungsschäden zum Gegenstand von Ersatzansprüchen zu machen. Bei Ausfall von Zügen, Verspätungen und Anschlussversäumnis gibt es eine strenge Erfolgshaftung des Beförderers mit wenigen Haftungsbefreiungsgründen. Die Ersatzansprüche sind jedoch auf angemessene Kosten der Übernachtung der Reisenden und der Benachrichtigung der den Reisenden erwartenden Personen beschränkt. Die Bedingungen, unter denen der Beförderungspreis zu erstatten ist, sind in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen festzulegen.

9. Fahrgastpflichten

Hinsichtlich der Fahrgastpflichten sind im geltenden COTIF ausdrückliche Regelungen hinsichtlich der Entrichtung eines Zuschlages durch den Fahrgast, der keinen gültigen Fahrausweis besitzt, enthalten. Weiters sind jene Tatbestände geregelt, bei deren Erfüllung der Reisende von der Beförderung ausgeschlossen ist bzw. unterwegs ausgeschlossen werden kann. Das revidierte COTIF überlässt die Regelung dieser Fragen wieder der näheren Festlegung in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen. Nach der österreichischen Rechtslage kann der Ausschluss von Personen von der Beförderung, die die vorgeschriebene Ordnung oder die zu ihrer Aufrechterhaltung getroffenen Anordnungen der Eisenbahnbediensteten nicht beachten, auf Grund ihres Zustandes oder ihres Verhaltens stören, keinen bzw. keinen gültigen Fahrausweis vorweisen oder die Zahlung verweigern, durch Eisenbahnaufsichtsorgane erfolgen. Diese Eisenbahnaufsichtsorgane haben beschränkte polizeiliche Befugnisse, wenn trotz Gefahr im Verzug kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Darüber hinaus gehende polizeiliche Befugnisse sollten solchen Organen aber nicht eingeräumt werden, sodass die einzelstaatliche Regelungen als ausreichend anzusehen sind.