

Vielen Dank für die Zusendung des Konsultationspapiers der Generaldirektion TREN und für die Einladung zur Stellungnahme. Wir haben das Arbeitsdokument, das Sie ausgearbeitet haben, mit großem Interesse gelesen. Es umfasst sehr viele und sehr vielfältige Aspekte des internationalen Schienenpersonenverkehrs. Hiermit übermitteln wir Ihnen – noch vor der am 15. November 2002 stattfindenden Anhörung zu den Rechten der Reisenden - die Stellungnahme des Fachbereichs Recht im Sekretariat der OTIF, mit dessen Leiter, Herrn Mutz, Sie vorige Woche gesprochen haben.

Es ist eingangs festzustellen, dass die OTIF im Bereich der Personenbeförderung eine wesentliche, von den beabsichtigten Maßnahmen auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaft etwas unterschiedliche Zielsetzung hat. Sie besteht darin, international einheitliche, verbindliche Regeln betreffend den Beförderungsvertrag aufzustellen. Das im Rahmen der OTIF geschaffene Einheitsrecht dient einer größeren Staatengemeinschaft als das Recht der EG und muss den unterschiedlichen Interessen der Mitglieder Rechnung tragen. Im Laufe der Revisionsarbeiten 1995-1999 kamen diese Unterschiede deutlich zum Ausdruck.

Obwohl das Ergebnis der Revisionsarbeiten, das Protokoll von Vilnius und die Neufassung des COTIF einschließlich der Neufassung des Anhangs A, der Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CIV (CIV 1999), einen Fortschritt darstellt, steht fest, dass für eine engere Staatengemeinschaft - wie die EG - ein Spielraum unter anderem im Bereich des Schutzes der Rechte der Reisenden besteht. Die Interessen der Reisenden und das Bedürfnis, deren Rechte als Verbraucher besonders zu schützen, spielten bei der Revision der ER CIV selbstverständlich eine Rolle. Hauptsächlich ging es jedoch darum, als gesetzliches Modell für den Beförderungsvertrag eine ausgewogene Lösung zu schaffen.

Eine Verbesserung der Rechte der Reisenden wurde angestrebt und in einiger Hinsicht auch erreicht. Obwohl die ER CIV zwingenden Charakter haben, besteht genug Spielraum für die Beförderer, die gewillt sind, den Reisenden entgegenzukommen. Die ER CIV in der Fassung des Protokolls von Vilnius räumen einerseits den Vertragsparteien mehr Vertragsfreiheit ein und stellen andererseits in Artikel 5 ausdrücklich klar, dass die Beförderer ihre Verpflichtungen und ihre Haftung gegenüber den Reisenden erweitern können.

Weitere zu Gunsten der Reisenden vorgenommene Änderungen insbesondere in den Haftungsvorschriften wurden bereits früher schriftlich und mündlich anlässlich der Kontakte mit der GD TREN und mit Ihnen persönlich erwähnt. Diese allgemeinen Feststellungen und Hinweise sollten nur begründen, warum im Weiteren nur auf einige Fragen ausführlicher eingegangen wird, während andere gruppenweise zusammengefasst behandelt werden.

#### Fragen 1-7

Wir teilen die im Konsultationspapier zum Ausdruck gebrachte Meinung, dass ordnungspolitische Maßnahmen, auf die sich die Mitgliedstaaten der EG einigen können und die über die Regelung des Vertragsverhältnisses zwischen dem Eisenbahnbeförderer und dem Reisenden hinausgehen, einen besseren Schutz der Reisenden bewirken können.

Aus Sicht des Schutzes der Reisenden wäre es sicherlich von Vorteil, wenn der Anwendungsbereich der beabsichtigten Regelung möglichst weit ausgedehnt wäre, so dass er einerseits die Reisenden während einer sich an eine internationale Beförderung anschließenden Binnenbeförderung und andererseits auch die Reisenden im Binnenverkehr in internationalen Zügen zusätzlich umfasst.

## Fragen 8 und 9

In den ER CIV wird geregelt, welche Angaben über die Vertragsbedingungen im Fahrausweis/Beförderungsausweis erwähnt werden müssen. Die bestehende Regelung, die sich in Artikel 11 CIV 1980 findet und die bei der Revision abgeändert wurde, wird hier der Vollständigkeit halber und zum Vergleich zusammenfassend wiedergegeben:

Neben der obligatorischen Abkürzung CIV müssen die Fahrausweise folgende Angaben enthalten, sofern die internationalen Tarife keine Ausnahme vorsehen:

- a) den Abgangs- und den Bestimmungsbahnhof;
- b) den Beförderungsweg; wenn die Benutzung verschiedener Wege oder Beförderungsmittel gestattet ist, muss dies angegeben sein;
- c) die Zuggattung und die Wagenklasse;
- d) den Fahrpreis;
- e) den ersten Geltungstag;
- f) die Geltungsdauer.

Die internationalen Tarife und die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmen die Form und den Inhalt der Fahrausweise. Der Fahrausweis kann, aber muss nicht auf den Namen des Reisenden ausgestellt sein (Art. 11 § 5).

Eine neue Regelung findet sich in Artikel 7 CIV 1999. Demnach bestimmen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen Form und Inhalt des Beförderungsausweises. Die ER CIV schreiben lediglich folgenden Mindestinhalt vor:

- a) der Beförderer oder die Beförderer;
- b) die Angabe, dass die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung den ER CIV unterliegt; dies kann durch die Abkürzung CIV geschehen;
- c) jede andere Angabe, die notwendig ist, Abschluss und Inhalt des Beförderungsvertrages zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus diesem Vertrag geltend zu machen.

Der Wortlaut der Bestimmungen betreffend den Gepäckschein (Art. 17) und den Beförderungsschein (Art. 24), der bei der Beförderung von Fahrzeugen ausgestellt wird, ist analog hierzu formuliert. Zu Buchstabe a) ist zu präzisieren, dass unter dem Begriff „Beförderer“ stets der vertragliche, d.h. im Vertragsverhältnis zum Reisenden stehende Beförderer zu verstehen ist. Der ausführende Beförderer (substitute carrier / actual carrier), dem ggf. die Ausführung der gesamten Beförderung oder eines Teiles davon übertragen wurde, fällt nicht darunter.

## Fragen 10, 12 und 13

Hinsichtlich der gegebenenfalls zu regelnden Informationspflichten ist unserer Meinung nach zu unterscheiden zwischen solchen Informationen, die im eigenen kommerziellen Interesse der Eisenbahnbeförderer sind oder sein sollten – diese müssten nicht geregelt werden –, und der Auferlegung einer Pflicht betreffend Informationen, die irgendwelchen Konkurrenten, sei es im intramodalen oder im intermodalen Wettbewerb, zu Gute kommen könnten. Das Letztere ist eine Frage des Wettbewerbsrechtes der EG und gehört somit zu den Regelungsgegenständen, die die Zielsetzung der OTIF übersteigen. Zu der ersten Art von Informationspflichten fügen wir hinzu, dass sich die letzte Revision des COTIF auf die allgemeine Überlegung gestützt hat, dass grundsätzlich keine Pflichten vorgeschrieben werden sollten, die die Adressaten der Rechtsnorm zu etwas zwingen, was eigentlich in ihrem kommerziellen Interesse sein müsste. Diese Überlegung lag auch der Abschaffung der Beförderungspflicht zugrunde.

## Fragen 11, 14-16

Für welche Verbindungen die internationalen Fahrausweise ausgestellt werden, wird derzeit durch die internationalen Tarife bestimmt (Art. 1 § 2 CIV 1980). Die neuen ER CIV enthalten keine solche Einschränkung. In der Praxis werden internationale Beförderungsausweise für solche Verbindungen ausgestellt, auf denen ein einziger Beförderer internationale Beförderungen durchführen wird, oder auf denen mehrere Beförderer, die über einheitliche Bedingungen übereingekommen sind, internationale Beförderungen unter diesen Bedingungen durchführen.

Reservations- und Ticketingsysteme zählen zu betrieblichen Fragen, die außerhalb der eingangs erwähnten Zielsetzung der OTIF liegen.

Fragen 17-29 und 33

Um das in diesen Fragen angesprochene Ziel zu erreichen, scheint das Wettbewerbsrecht geeigneter zu sein, als die direkte Auferlegung von Pflichten in einer Rechtsvorschrift, vielleicht mit Ausnahme bestimmter Pflichten zu Gunsten behinderter Reisender.

Fragen 30-32

Es handelt sich hier um sicherheitspolitische Fragen, die die Zielsetzung der OTIF überschreiten.

Fragen 34-39

Die Behandlung von Reklamationen ist ein Regelungsgegenstand der ER CIV. Es besteht ein Zusammenhang mit der Regelung der Verjährung: Während der Behandlung der Reklamation ist der Lauf der Verjährungsfrist gehemmt (s. Art. 55 § 4 CIV 1980 und Art. 60 § 4 CIV 1999).

Für den Fall, dass die Beförderungsleistung auf Grund eines Beförderungsvertrags durch mehrere aufeinander folgende Beförderer erbracht wurde, ermöglichen die ER CIV den Reisenden bzw. den anderen berechtigten Personen die Möglichkeit einer Wahl zwischen mehreren Beförderern, bei denen sie ihre Reklamation einreichen können, und zwar sogar bei Tötung und Verletzung von Reisenden, obwohl nur einer Beförderer in diesem Falls haftet. Das gibt den Berechtigten die Möglichkeit, sich z.B. an den Beförderer im Staat ihres Wohnsitzes zu wenden, auch wenn feststeht, dass ein anderer Beförderer haftbar ist. Dies ergibt sich sowohl aus Artikel 49 § 1 CIV 1980 als auch aus Artikel 55 § 1 CIV 1999. Es ist hingegen nicht vorgesehen, dass bei anderen Unternehmen, die z.B. nur den Verkauf von Fahrausweisen vermittelt haben, (oder bei Infrastrukturbetreibern, mit denen der Reisende in keinem Vertragsverhältnis steht,) mit der gleichen Rechtswirkung hinsichtlich der Verjährung reklamiert werden kann.

Eine etwaige Einschaltung von Verbraucherorganisationen als eine weitere „Instanz“ nach der Zurückweisung der Reklamation durch den Beförderer hätte gemäß den geltenden ebenso wie gemäß den neuen ER CIV keine weitere Hemmung des Laufes der Verjährungsfrist zur Folge.

Die Schaffung eines „one-stop shop“ oder eines „contact point“ sollte unter Berücksichtigung des oben dargelegten, sich aus der Regelung der ER CIV ergebenden Vorteils für die Reisenden diskutiert werden.

Die übrigen Aspekte dieser Fragengruppe sind ordnungspolitischer Natur und daher außerhalb der Zielsetzung der OTIF.

Frage 40

Zu einer außergerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten bietet auch das COTIF eine Möglichkeit, und zwar die Schiedsgerichtsbarkeit gemäß Titel III (Art. 12-16) COTIF 1980 bzw. Titel V (Art. 28-32) COTIF 1999 (d.h. Übereinkommen selbst). Das Sekretariat der OTIF führt eine Liste der Schiedsrichter. Es ist an den Mitgliedstaaten, bei den Ernennungen von Schiedsrichtern nicht nur das Eisenbahnfachwissen, sondern auch das sich aus der Natur der Sache ergebende Erfordernis, dass es sich um unabhängige Personen handeln sollte, in Betracht zu ziehen.

Es ist festzustellen, dass das Schiedsgericht gemäß COTIF1980 in der Praxis noch nicht in Anspruch genommen wurde. Zudem haben 12 Mitgliedstaaten einen Vorbehalt zur Anwendung der Regelung betreffend die Schiedsgerichtsbarkeit eingelegt.

Im Hinblick auf die unter Ziffer IV/2 des Konsultationspapiers aufgeführten Gründe könnte geprüft werden, ob und inwieweit man in Zukunft hinsichtlich des Verfahrens auf „online dispute resolution“ (ODR) zurückgreifen könnte, womit das Verfahren wesentlich vereinfacht, beschleunigt und mit geringeren Kosten abgewickelt werden könnte.

#### Fragen 41-42

Der Gerichtsstand ist ebenfalls in den ER CIV geregelt. Es handelt sich um eine subsidiäre Regelung, die anzuwenden ist, sofern gemäß Artikel 52 CIV 1980 in den Staatsverträgen oder Konzessionen nicht anderes bestimmt ist bzw. gemäß Artikel 57 CIV 1999 die Vertragsparteien nichts anderes vereinbart haben. Für die Behandlung von Ansprüchen aus der Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind

- gemäß Artikel 52 CIV 1980 nur die Gerichte des Staates zuständig, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat und

- gemäß Artikel 57 § 1 CIV 1999 die Gerichte des Mitgliedstaates, auf dessen Gebiet der Beklagte seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat.

Für andere auf die ER CIV gegründeten Ansprüche gilt gemäß den neuen ER CIV die gleiche Zuständigkeitsregel wie für die Ansprüche aus der Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden. Gemäß Artikel 52 CIV 1980 können hingegen andere auf die ER CIV gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört, wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nicht anderes bestimmt ist.

#### Frage 43-45

Hinsichtlich der Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden setzen die ER CIV einen Höchstbetrag nur betreffend die beim Unfall erlittenen Sachschäden fest, und zwar gemäß Artikel 31 CIV 1980 auf 700 Rechnungseinheiten, d.h. Sonderziehungsrechte (SZR), gemäß Artikel 34 CIV 1999 neu auf 1400 SZR.

Im Übrigen ist der Schadenersatz bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht durch die ER CIV auf einen Höchstbetrag beschränkt. Dies hängt von dem jeweiligen Landesrecht ab. Die ER CIV setzen lediglich einen Mindestbetrag für den Fall fest, dass das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht (Art. 30 § 2 CIV 1980 und CIV 1999).

Das Modell der Verordnung Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, wie sie durch die Verordnung Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates geändert wurde, bzw. das Modell des Montrealer Übereinkommens mit zwei Haftungsebenen, das heißt teils eine strikt objektive Haftung bis zu einem Höchstbetrag und im Übrigen unbeschränkte Haftung für vermutetes Verschulden, könnte bei einer nächsten Revision der ER CIV als Vorbild herangezogen werden. Eine solche Revision kommt jedoch nicht vor dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius in Frage.

Das Gleiche gilt für eine allfällige Einführung der Pflichtversicherung, die mit einem Direktanspruch der Reisenden gegen die Versicherung verbunden werden könnte.

#### Frage 46

Hinsichtlich der Erstattungsansprüche der Reisenden enthalten die geltenden ER CIV in Artikel 25 eine klare Regelung. Da dies eine Frage der kommerziellen Politik der Eisenbahnbeförderer ist, überlassen es die neuen ER CIV den Allgemeinen Beförderungsbedingungen festzulegen, unter welchen Bedingungen der Beförderungspreis zu erstatten ist. Daraus ist ersichtlich, dass die Mehrheit der Mitgliedstaaten der OTIF bei der Revision eine Detailregelung dieser Frage für nicht mehr erforderlich hielt.

#### Fragen 47-49

Das Recht der Reisenden, bei Versäumung des Anschlusses wegen Zugverspätung oder Ausfall von Zügen einen nächsten Zug ohne Preiszuschlag zu benutzen, ist bereits in den geltenden ER CIV (Art. 16) vorgesehen. Das Recht auf die Benutzung einer höheren Wagenklasse oder einer anderen Zuggattung mit höherem Fahrpreis kann bei der Bescheinigung über die Versäumung des Anschlusses oder über den Zugausfall auf dem Fahrausweis bestätigt werden (Art. 16 § 2 CIV 1980). Die Konzeption der neuen ER CIV geht davon aus, dass die Weiterbeförderung der Reisenden – mit welchem Zug bzw. mit welchem Beförderungsmittel auch immer – im kommerziellen Interesse des Beförderers liegt. Es geht darum, dass er seine Pflicht gegenüber der anderen Vertragspartei erfüllt. Daher wurde auf Detailregelungen über die Wagenklasse und ähnliches verzichtet und diese den Allgemeinen Beförderungsbedingungen überlassen. Gleichwohl wird die Pflicht des Beförderers hinsichtlich einer Bescheinigung auf dem Fahrausweis ausdrücklich erwähnt, denn diese ermöglicht es dem Reisenden, seinen Anspruch geltend zu machen (Art. 11 CIV 1999).

Den Anspruch auf Ersatz für Folgeschäden gibt es im Transportrecht grundsätzlich nicht. Es ist in Zukunft nicht ausgeschlossen, diesen Anspruch im Rahmen der in den neuen ER CIV ausdrücklich vorgesehenen Haftungserweiterung zu gewähren.

Da die Verspätung eine Schlechterfüllung des Vertrags bedeutet, erscheint der Anspruch auf eine Minderung der Gegenleistung, das heißt des Beförderungspreises, gerechtfertigt. Es wäre jedoch abzuwägen, inwieweit dieser Anspruch gesetzlich geregelt werden sollte und inwieweit ein Spielraum für kommerzielle Lösungen frei gelassen werden soll, wie dies der Wortlaut der Frage 49 andeutet.

#### Fragen 50-52

Die ER CIV 1980 regeln den Grundsatz, dass ein Zuschlag zum Fahrpreis zu zahlen ist, bzw. dass der Reisende, der die sofortige Zahlung des Fahrpreises oder des Zuschlages verweigert, von der Beförderung ausgeschlossen werden kann. Die neuen ER CIV überlassen die Regelung dieser Frage im Sinne einer größeren Flexibilität und Vertragsgestaltungsfreiheit den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (Art. 9 CIV 1999). Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können auch vorsehen, ob und unter welchen Bedingungen ein Zuschlag zu erstatten ist. Diese Präzisierung – vor dem Hintergrund der Konzeption des Beförderungsvertrages als Konsensualvertrag (Art. 6 § 2 CIV 1999) zielt auf eine Verstärkung der Stellung der Reisenden ab: Dem Reisenden bleibt grundsätzlich die Möglichkeit, das Bestehen eines Beförderungsvertrages nachträglich zu beweisen und eine Rückerstattung des allenfalls doppelt bezahlten Fahrpreises und des Zuschlages zu erlangen, allerdings nur, wenn dies in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorgesehen ist. Durch eine restriktive Regelung in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen kann eine Gefahr eines Missbrauchs seitens der Reisenden vermieden werden. Die weiteren damit verbundenen ordnungspolitischen Fragen sind unserer Meinung nach außerhalb der Zielsetzung der OTIF.

Frage 52

Der im Zusammenhang mit dieser Frage zitierte Artikel 10 findet sich in der derzeit geltenden Fassung der ER CIV (1980). In den neuen ER CIV (1999) wurden die Gründe zum Ausschluss der Reisenden von der Beförderung im Gegensatz zur bisherigen Regelung allgemeiner formuliert, wobei ausdrücklich auch die Aspekte „Sicherheit des Betriebes“ und „Sicherheit der Mitreisenden“ erwähnt sind. Die Regelung des Ausschlusses aus diesen Gründen ebenso wie im Falle der Reisenden ohne gültigen Beförderungsausweis wird jedoch den Allgemeinen Beförderungsbedingungen überlassen. Eine EU-weite Regelung wäre denkbar.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag:

Eva Hammerschmiedová

Organisation intergouvernementale pour  
les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation für den  
internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation for  
International Carriage by Rail (OTIF)

Gryphenhübeliweg 30

CH – 3006 Berne

Tél. : (+ 41) 31 359 10 14

Fax : (+ 41) 31 359 10 11

E-mail : [eva.hammerschmiedova@otif.org](mailto:eva.hammerschmiedova@otif.org)

Internet : [www.otif.org](http://www.otif.org)