

**CHEMNITZER VERKEHRS-AKTIENGESellschaft**  
VORSTAND



Registrierung CF-A5  
HD

CVAG PF 114 09001 Chemnitz

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
Herrn Peter Faross  
Leiter des Referats A5  
Rue de la Loi 200  
B-1049 Brüssel

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| DG TREN                | CODE:     |
| A/ 26415               |           |
| 19. 10. 2005           |           |
| ACTION:                | ECHEANCE: |
| (A) B C D E F G        |           |
| H I J 01 02 CP1 CP2    |           |
| DG A55 DGA DGA AAE ANX |           |

CR/Ti

☎ 0371-2370405

2005-10-12

**Fahrgastrechte im ÖPNV**

Sehr geehrter Herr Faross,

mit großem Interesse haben wir das Konsultationspapier der EU-Kommission zu Fahrgastrechten im ÖPNV zur Kenntnis genommen.

Im Ergebnis unserer Betrachtung geben wir auf die für uns als Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs besonders relevanten Fragen folgende Stellungnahme ab:

**zu Frage 2:**

Unseres Erachtens ist die Herstellung eines einheitlichen Rechtsrahmens in der EU hinsichtlich der Fahrgastrechte weder erforderlich noch zweckdienlich, da ein solcher nicht auf die spezifischen Besonderheiten der Mitgliedsstaaten eingehen könnte. Insbesondere für Verkehrsleistungen im Binnenverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr sollte die gesetzliche Regelung von Fahrgastrechten dem Subsidiaritätsprinzip folgend in eigener Verantwortung desjenigen EU-Mitgliedstaates erfolgen, in dem die Beförderungsleistung erbracht und/oder der Beförderungsvertrag geschlossen wird.

**zu Frage 10**

Es muss der Grundsatz gelten, dass das Recht des Mitgliedsstaates Anwendung findet, in dem der Beförderungsvertrag abgeschlossen wird.

**zu Frage 11**

Hier ist eine EU-weit geltende Regelung nicht erforderlich.

**zu Frage 12**

Im Hinblick auf innerstaatliche Verkehre sehen wir hier keinen Regelungsbedarf.

Aufsichtsrat: Oberbürgermeister Dr. Peter Seifert (Vorsitzender)  
Vorstand: Karl Gerhard Degreif, Andreas Rasemann  
Eingetragen: Amtsgericht Chemnitz HRB 651  
Ust-Nr. 215/121/05006; Ust-IDN-DE 140 847 316

Hauptsitz CVAG  
Carl-von-Ossietzky-Str.186

Postanschrift:  
CVAG  
PF 114  
09001 Chemnitz

Bankverbindung:  
Sparkasse Chemnitz  
BLZ 870 500 00  
Konto-Nr. 3 578 000 913

www.cvag.de  
kontakt@cvag.de

#### zu Frage 13

In Deutschland gibt es für den Busverkehr folgende Haftungsregelungen:

1. §§ 7 ff. Straßenverkehrsgesetz

Diese Vorschriften regeln die Gefährdungshaftung, d.h. eine Haftung ohne spezifisches Verschulden im Einzelfall. Die Haftung begründet sich hier daraus, dass man mit dem Kraftfahrzeug ein an sich gefährliches Gerät betreibt.

2. § 823 ff. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

Hier werden Ersatzansprüche für den Fall geregelt, dass schuldhaft das Eigentum und/oder die Gesundheit eines Menschen geschädigt bzw. verletzt werden.

3. § 14 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

Diese Bestimmung regelt u.a., dass der Unternehmer für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nur bis zum Höchstbetrag von 1.000 € haftet. Die Begrenzung der Haftung gilt nicht, wenn die Sachschäden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.

#### zu Frage 14

Die möglichen Rechtsfolgen nach einer Annullierung, Nichtbeförderung und/oder Unterbrechung innerstaatlicher Reisen bzw. Fahrten können am besten national geregelt werden. Hierbei muss jedoch hinsichtlich der Ursachen für eine Annullierung, Nichtbeförderung oder Fahrtunterbrechung differenziert werden:

- So wäre eine schuldhafte Überbuchung dem Unternehmen zuzurechnen. Der Fahrgast müsste hier ggf. angemessenen Ersatz erhalten.
- Bei Annullierung, Nichtbeförderung und Fahrtunterbrechung auf Grund von Naturgewalten, Verkehrsstörungen usw. besteht jedoch keine Einflussnahme durch das Unternehmen, so dass der Fahrgast hier keinen Anspruch auf Ausgleich hat.

#### zu Frage 16

Auch diese Problematik sollte ausschließlich durch nationales Recht geregelt werden.

Im Öffentlichen Personennahverkehr sollten Ausgleichsleistungen für Verspätungen generell nicht gewährt werden.

In Deutschland ist hierzu zurzeit für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in § 16 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen geregelt: „Abweichungen von Fahrplänen durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen sowie Platzmangel begründen keine Ersatzansprüche; insoweit wird auch keine Gewähr für das Einhalten von Anschlüssen übernommen.“

**zu Frage 23**

In Deutschland ist hierzu in § 5 Abs. 2 und in § 11 Abs. 3 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen geregelt,

1. dass Sitzplätze für Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und Fahrgäste mit kleinen Kindern freizugeben sind und
2. dass nach Möglichkeit das Betriebspersonal dafür sorgen soll, dass Fahrgäste mit Kind im Kinderwagen nicht zurückgewiesen werden sollen. Die Entscheidung über die Mitnahme liegt beim Betriebspersonal.

Nach unserer Auffassung sind diese Regelungen ausreichend und sachgerecht. Ein weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.


**zu Fragen 31 und 32**

In Deutschland ist durch nationale Vorschriften (insbesondere § 39 Abs. 7 Personenbeförderungsgesetz und § 10 BO Kraft) sichergestellt, dass der Fahrgast die Möglichkeit hat, die Beförderungsbedingungen zur Kenntnis zu nehmen.

Es besteht somit keine Notwendigkeit, dass die Beförderungsbedingungen auf dem Fahrschein angegeben werden. Dies würde auch erhebliche Zusatzinvestitionen erzwingen, da alle Fahrscheinautomaten im Öffentlichen Personennahverkehr hier aufwendig umgerüstet werden müssten, was allein aus wirtschaftlicher Sicht zu unzumutbaren Belastungen für die Unternehmen führen würde.

Der Fahrschein hat die Funktion zu belegen, dass ein Beförderungsvertrag abgeschlossen und das Beförderungsentgelt bezahlt wurde. Er hat damit in erster Linie eine Quittungsfunktion und keine Vertragsbeschreibungsfunktion.

**zu Frage 33**

Ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht hier aus unserer Sicht nicht, da sich die Informationsmöglichkeiten über die Beförderungsbedingungen und Fahrpreise in den letzten Jahren durch das Internet spürbar verbessert haben. Wir bieten diese Informationen unseren Kunden sowohl in Papierform als auch auf unserer Internetseite an. 

**zu Fragen 36-40**

Nein, das sollte den Mitgliedsstaaten vorbehalten bleiben.

Eine Bürokratisierung des Beschwerdemanagements muss unbedingt vermieden werden.

**zu Frage 41**

Für evtl außergerichtliche Auseinandersetzungen zwischen Unternehmen und Fahrgästen könnte ggf. die Errichtung regionaler Ombudsstellen geprüft werden. Die Verkehrsunternehmen dürfen hierdurch jedoch nicht durch zusätzlichen Verwaltungsaufwand und zusätzliche Kosten belastet werden.

**zu Frage 47**

Wir sehen auch unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität keine Notwendigkeit der Einführung solcher uniformer bürokratischer Systeme. Auf die Frage des „wie“ kommt es demnach nicht an.


**zu Frage 48**

Der Begriff „freiwillige Verpflichtungen“ (voluntary commitments) erscheint in sich widersprüchlich, da sich Freiwilligkeit und Verpflichtung einander grundsätzlich ausschließen.

Raum für freiwillige Leistungen (Kulanz) könnte unseres Erachtens allenfalls dort bestehen, wo die freiwillige Leistung in erster Linie zur Kundenbindung gewährt wird.

Mit freundlichen Grüßen  
Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft

  
Andreas Rasemann

  
Regina Vogl