



Bayerisches Staatsministerium der Justiz • 80097 München

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
Herrn Peter Faross  
Referat A 5  
Rue de la Loi 200

B-1049 Brüssel

**Sachbearbeiterin**  
Frau Bonkamp

**Telefon**  
(089) 5597-2262

**Telefax**  
(089) 5597-1813

**E-Mail**  
Judith.Bonkamp@stmj.bayern.de

nachrichtlich per E-Mail:

a) Bundesministerium der Justiz

11015 Berlin

b) Bundesministerium für Verkehr

Bau- und Wohnungswesen  
Herrn Hans Hamburger  
Referat S 37  
Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn

c) Landesjustizverwaltungen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Bitte bei Antwort angeben Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom	Datum
Konsultationspapier vom 13.07.2005	3420 - I - 8133/2005	14. Oktober 2005

**Fahrgastrechte im grenzüberschreitenden Kraftomnibusverkehr;  
Konsultationspapier der Europäischen Kommission, Generaldirektion  
Energie und Verkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das Bayerische Staatsministerium der Justiz möchte ich zu den Fragestellungen im oben genannten Konsultationspapier, die den Geschäftsbereich der Justiz betreffen, wie folgt Stellung nehmen:

Frage 1:

Grundsätzlich begrüße ich die Initiative, auch für den Bereich des grenzüberschreitenden Busverkehrs gemeinschaftsrechtlich einen Schutz für Fahrgäste zu schaffen. Dabei sollte jedoch stets die wirtschaftliche Zumutbarkeit der geforderten Maßnahmen für die Busunternehmen im Auge behalten werden, damit deren Mehraufwendungen nicht durch Erhöhung der Beförderungspreise am Ende die Verbraucher erheblich belasten. Ziel sollte es sein, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verbraucherschutz und unternehmerischen Interessen zu finden.

Frage 2:

Als Rechtsform zur Einführung einheitlicher Mindeststandards für den grenzüberschreitenden Busverkehr halte ich eine Richtlinie für vorzugswürdig. Sie belässt den Mitgliedstaaten den notwendigen Spielraum, die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben - soweit ihr nationales Recht nicht bereits einen gleichwertigen oder höheren Fahrgastschutz bietet - in ihre nationalen Rechtsordnungen zu integrieren. Auf diesem Weg können auch unterschiedliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Strukturen in den einzelnen Staaten angemessen berücksichtigt werden.

Frage 3:

Gemeinschaftsrechtliche Maßnahmen sollten sich auf den grenzüberschreitenden Busverkehr beschränken. Für den innerstaatlichen Busverkehr erhalten die nationalen Rechte bereits Schutzmaßnahmen für die Fahrgäste, so dass kein Bedarf für gemeinschaftliche Regelungen besteht. Eine Ausweitung auf inländische Busdienste begegnet auch im Hinblick auf die Kompetenzfrage, das Subsidiaritätsprinzip und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Bedenken.

Frage 5:

Die gemeinschaftsrechtlich für die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung vorgegebenen Mindestversicherungssummen für Personen- und Sachschäden erscheinen angemessen. Sie sind mit den Mindestversicherungssummen im Luft-, See- und Schienenverkehr vergleichbar.

Soweit in der zweiten Teilfrage Hilfeleistungen für Fahrgäste und Angehörige im Todesfall oder bei Verletzungen angesprochen werden, verweise ich auf meine Ausführungen zu Frage 8.

Frage 6:

Grundsätzlich halte ich vergleichbare Haftungssysteme im grenzüberschreitenden Luft-, Schienen-, See- und Omnibusverkehr für sinnvoll. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die gemeinschaftlichen Haftungsregelungen im Luft-, See- und Schienenverkehr teils auf verbindlichen internationalen Übereinkommen beruhen. Der Busverkehr unterliegt keinen solchen Beschränkungen, so dass die Möglichkeit, die Haftungssysteme der anderen Verkehrsträger kritisch auf ihre Effektivität und wirtschaftlichen Auswirkungen hin zu überprüfen, genutzt werden sollte.

Frage 7:

Für Personenschäden im grenzüberschreitenden Busverkehr befürworte ich eine Kombination von Gefährdungshaftung mit Haftungshöchstgrenze und einer der Höhe nach unbegrenzten Haftung für vermutetes Verschulden, wie sie bereits die Haftungsregime des Luft- und Seeverkehrs vorsehen. Auch das deutsche Recht sieht eine der Höhe nach begrenzte Gefährdungshaftung bei Schäden im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs vor (§ 7 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes; StVG). Entsprechend § 7 Abs. 2 StVG sollte die Ersatzpflicht des Busunternehmens jedoch bei Verursachung des Unfalls durch höhere Gewalt ausgeschlossen sein. Zudem ist eine entsprechende Begrenzung der Ersatzpflicht bei Mitverschulden des Geschädigten vorzusehen (vgl. § 9 StVG i. V. m. § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; BGB). Eine Haftungshöchstgrenze von 100.000 Sonderziehungsrechten wie sie im Luftverkehr besteht, könnte sachgerecht sein.

Frage 8:

Zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse sollte das Busunternehmen verpflichtet werden, bei Unfällen mit nicht unerheblichen Personenschäden oder Todesfolge einen angemessenen Betrag im Voraus an die schadensersatzberechtigten Personen zu leisten. Eine solche pauschalierte Vorschusspflicht ist dem deutschen Schadensersatzrecht zwar bisher fremd. Gerade bei grenzüberschreitenden Fahrten sollte jedoch aufgrund der Komplexität der Rechtssitua-

tion den Geschädigten unmittelbare finanzielle Hilfe angeboten werden.

Die in Artikel 13 des Vorschlags für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr genannte Mindestsumme im Todesfall von 21.000 Euro erscheint mir jedoch zu hoch. Die Vorauszahlung soll lediglich eine mögliche aktuelle wirtschaftliche Notsituation abwenden. Ein Mindestbetrag von ca. 5.000 Euro halte ich daher für ausreichend. Auch sollte klargestellt werden, dass der Vorschuss keine Haftungsanerkennung darstellt und von dem Busunternehmen bzw. der Haftpflichtversicherung unter bestimmten Voraussetzungen zurückgefordert werden kann.

Neben einer Vorschusspflicht sollte das Busunternehmen bei Unfällen mit nicht unerheblichen Personenschäden oder Todesfolge auch verpflichtet werden, unverzüglich einen Ansprechpartner für die Geschädigten und deren Angehörigen zu bestimmen. Dieser sollte die Betroffenen über ihre Rechte in Kenntnis setzen und sie bei mit dem Unfall zusammenhängenden Problemen unterstützen.

#### Frage 9:

Eine Haftung für vermutetes Verschulden des Busunternehmens sollte bei Personenschäden der Höhe nach unbegrenzt sein. Bei Sachschäden erscheint die Festlegung eines Haftungshöchstbetrages sinnvoll. Ergänzend verweise ich auf meine Ausführungen zu Frage 7.

#### Frage 10:

Nach deutschem Internationalen Privatrecht unterliegt gemäß Artikel 27 EGBGB ein Personenbeförderungsvertrag der Rechtswahl der Parteien. Bei fehlender Rechtswahl unterliegt der Vertrag gemäß Artikel 28 EGBGB dem Recht des Staates, mit dem er die engsten Verbindungen aufweist. Beim Beförderungsvertrag ist insoweit in der Regel der Ort der (Haupt-)Niederlassung des Busunternehmens maßgeblich. Für Ansprüche aus unerlaubter Handlung gilt gemäß Artikel 40 EGBGB der Tatortgrundsatz. Haben die Beteiligten ihren gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt in einem anderen Staat, so entscheidet ihr Aufenthaltsrecht. Auch ist gemäß Artikel 41 EGBGB eine akzessorische Anknüpfung des Deliktstatuts an das jeweilige Vertragsstatut möglich.

Im Interesse einer leichteren Schadensabwicklung für den Geschädigten könnte die Anwendung des Rechts des Staates, in dem dieser seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, zumindest zur Wahl gestellt werden. Entsprechendes sollte dann auch für den Gerichtsstand gelten. Denkbar wäre auch eine Pauschalreiseverträgen entsprechende Regelung (vgl. Art. 29 EGBGB). Die Anwendung des Rechts des Unfallortes oder des Zielortes erschiene hingegen zufallsabhängig. Haben Reiseunternehmen und Geschädigter in demselben Land ihren gewöhnlichen Aufenthalt, so sollte in jedem Fall das Recht dieses Landes zur Anwendung kommen und dort auch der Gerichtsstand sein.

Frage 11:

Im Gegensatz zur Haftung bei Personenschäden halte ich eine Gefährdungshaftung bei Gepäckschäden für nicht erforderlich. Auch ein zwischen Hand- und sonstigem Reisegepäck differenzierendes Haftungskonzept (Handgepäck: Verschuldenshaftung; sonstiges bzw. aufgegebenes Gepäck: verschuldensunabhängige Haftung), wie es im Luft- und Schienenverkehr vorgesehen ist, erscheint nicht geboten. Eine Haftung für vermutetes Verschulden des Busunternehmens trägt dem Umstand, dass der Reisende die Gepäckfächer nicht auf mögliche Schädigungsrisiken überprüfen kann, hinreichend Rechnung. Eine verschuldensunabhängige Haftung würde das Schadensrisiko einseitig dem Busunternehmen aufbürden.

Die Festlegung von Mindestbeträgen erscheint aufgrund der möglichen unterschiedlichen Sachwerte nicht sinnvoll. Denkbar wäre im Gegenteil die Festlegung von Haftungshöchstbeträgen.

Frage 12:

Die Beschädigung von Mobilitätshilfen könnte dem allgemeinen Haftungsrecht für Sachschäden unterliegen.

Frage 13:

Für Personen- und Sachschäden, die bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges entstehen, sieht § 7 Abs. 1 StVG eine Gefährdungshaftung des Halters vor. Eine Ersatzpflicht entfällt, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird, § 7 Abs. 2

StVG. Bei Mitverschulden des Geschädigten reduziert sich der Umfang der Ersatzpflicht um den entsprechenden Mitverschuldensanteil, § 9 StVG i. V. m. § 254 BGB. Bei entgeltlicher, geschäftsmäßiger Personenbeförderung darf die Haftung des Halters für Personenschäden weder ausgeschlossen noch beschränkt werden, § 8a StVG. Nach § 23 des Personenbeförderungsgesetzes, PBefG, kann der Unternehmer die Haftung für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nun insoweit ausschließen, als der Schaden 1.000 Euro übersteigt und nicht auf Vorsatz oder großer Fahrlässigkeit beruht.

Gemäß § 12 StVG haftet der Ersatzpflichtige im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen bis zu einem Kapitalbetrag von 600.000 Euro, im Fall der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis bis zu einem Kapitalbetrag von insgesamt 3.000.000 Euro und im Fall der Sachbeschädigung bis zu einem Betrag von 300.000 Euro.

Daneben haftet das Busunternehmen dem Geschädigten bei schuldhafter Pflichtverletzung aus § 823 BGB. Diese Haftung ist der Höhe nach unbegrenzt.

#### Fragen 14 und 15:

Für verschuldete Nichtbeförderung oder Annullierung einer Busreise sollten Ausgleichsleistungen für die Fahrgäste vorgesehen werden. Ebenso sollte das Busunternehmen zu Hilfeleistungen bei verschuldeten Fahrtunterbrechungen verpflichtet werden. Bei der Art der Hilfeleistungen sollten keine detaillierten gesetzlichen Vorgaben gemacht werden, um den Busunternehmen eine flexible Reaktion im Einzelfall zu ermöglichen. Der Mindestbetrag bei Nichtbeförderung oder Annullierung könnte dem entrichteten Fahrpreis entsprechen.

#### Fragen 16 bis 18:

Die Pflicht, Ausgleichsleistungen für Verspätungen zu leisten, sollte ebenfalls an ein Verschulden des Busunternehmens geknüpft werden. Gerade im Straßenverkehr sollten keine zu strenge Verspätungshaftung vorgesehen werden. Anderenfalls ist zu befürchten, dass das Bemühen um Pünktlichkeit zu Lasten der Sicherheit des Straßenverkehrs geht.

In jedem Fall sollten dem Busunternehmen bzw. dem Busfahrer Informationspflichten bei erkennbarer Verspätung aufgegeben werden, damit sich die Reisen-

den hierauf einstellen und ggf. reagieren können. Eine Mitteilung zu Beginn der Reise erscheint in vielen Fällen aufgrund der Unvorhersehbarkeit von zeitlichen Verzögerungen im Straßenverkehr nicht möglich.

Fragen 19 bis 27:

Die Reisebusunternehmen sollten verpflichtet werden, Personen eingeschränkter Mobilität nach besten Kräften zu unterstützen. Die wirtschaftliche Zumutbarkeit für die betreffenden Busunternehmen muss jedoch berücksichtigt werden.

Frage 31:

Die Beförderungsbedingungen verpflichtend auf dem Fahrschein anzugeben oder als Zusatzdokumente bei Fahrkartenkauf auszuhändigen, erscheint zu weitgehend. Dem unterschiedlichen Informationsbedarf der Kunden kann am ehesten durch ein Anbieten der Beförderungsbedingungen vor bzw. beim Fahrkartenkauf Rechnung getragen werden. Die Informationen auf dem Fahrschein sollten sich auf wenige elementare Fahrgastrechte beschränken. Auch die Nennung eines Ansprechpartners für auftretende Probleme auf dem Fahrschein erscheint mir sinnvoll.

Für wichtiger halte ich jedoch die Verpflichtung des Busunternehmens im konkreten Schadens- oder Verspätungsfall die Fahrgäste ausreichend über die Sachlage und die ihnen zustehenden Rechte zu informieren. Ergänzend verweise ich auf meine Ausführungen zu den Fragen 8 und 16 bis 18.

Frage 35:

Ich befürworte eine Verpflichtung des Reiseveranstalters, bei Pauschalreisen die Identität des Reisebusunternehmens frühzeitig, nach Möglichkeit bei Vertragsabschluss, bekannt zu geben. Der Reisende kann sich dann rechtzeitig über das Busunternehmen informieren und ggf. wegen zu starker Sicherheitsbedenken von der Reise Abstand nehmen.

Frage 36:

Unternehmen, die Verkehrsdienste anbieten, sollten verpflichtet werden, in ihrem Unternehmen oder zumindest auf Verbandsebene eine Stelle zur Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden einzurichten und diese dem Fahrgast bei Reiseantritt in geeigneter Form (beispielsweise auf dem Fahrschein) bekannt zu geben.

Frage 37:

Die Schaffung einer zentralen Stelle zur Bearbeitung von Beschwerden über grenzüberschreitende Verkehrsdienste würde aus hiesiger Sicht eher zu zeitlichen Verzögerungen als zu Vereinfachungen für den Reisenden führen, da die zentrale Stelle sich zur Beantwortung zunächst an das betreffende Verkehrsunternehmen wenden muss.

Fragen 38 bis 41:

Die gesetzliche Regelung von Einzelheiten des Beschwerdeverfahrens halte ich für nicht erforderlich. Der Reisende hat die Möglichkeit, sich bei nicht zufrieden stellender Bearbeitung seiner Beschwerde an Verbraucherorganisationen zu wenden. Diese wiederum können Kontakt mit dem Unternehmen aufnehmen und als letztes Druckmittel festgestellte "Missstände" öffentlich bekannt machen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Klotz  
Ministerialdirektor