

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Michael Meister, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/6610 –**

Verbraucherschutz in öffentlichen Verkehrsmitteln

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.

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?

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.

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?

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.

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

Die Fragen 3 und 4 werden zusammen beantwortet.

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 Fahrkartenselbstbedienungsstellen 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.

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?

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).

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?

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.

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

Die Fragen 7 und 8 werden zusammen beantwortet.

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.

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?

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 die globalen Haftungshöchstgrenzen, also die Begrenzung des Gesamtschadensaufwands. Hier ist eine unterschiedliche Höchstgrenze sachlich geboten, da der Gesamtschaden infolge des sehr unterschiedlichen Risikopotentials 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 HPfIG) 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.