

# TRAVEL IUS

---

Ausgabe 3, 10. März 2011

Rolf Metz, Rechtsanwalt

---

**Fahrgastrechte im Schienen-, Luft- und Seeverkehr**

Aus **CITINFO 1/2011**

© Internationales Eisenbahntransportkomitee, Bern



Internationales  
Eisenbahntransportkomitee

**1/2011**  
2011-03-07

## Personenverkehr

### Vergleichende Studie der Fahrgastrechte im Schienen-, Luft- und Seeverkehr



Isabelle Oberson  
Juristin bei CIT

Die Europäische Union hat ihr Ziel, das sie sich 2001 im *Weissbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010* gesteckt hat, erreicht: die Benutzer ins Zentrum der Verkehrspolitik zu rücken. Nach der Einigung des Vermittlungsausschusses vom 30. November 2010 über die Fahrgastrechte im Busverkehr unterliegen nunmehr alle Verkehrsträger hinsichtlich der Fahrgastrechte einer besonderen Regelung. Sind diese Rechte hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsträger äquivalent bzw. vergleichbar? Dies scheint nicht der Fall zu sein.

Das CIT schlägt eine erste Analyse der Haftungssysteme bei Unfällen und Verspätungen im Schienen-, Luft- und Seeverkehr vor. Der vierte Verkehrsträger – die Strasse – wird getrennt betrachtet, und zwar nach der Veröffentlichung der entsprechenden Verordnung im Amtsblatt der EU. Weitere Aspekte der Fahrgastrechte (Information, Reklamationen, Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität, Qualitätskontrolle usw.) werden in der nächsten Ausgabe des CIT-Info behandelt.

#### Geltende Texte

Jeder Verkehrsträger folgt bezüglich der Gesetzgebung zu den Fahrgastrechten seinen eigenen Regeln:

- 1) Der Eisenbahnverkehr richtet sich ausschliesslich nach der *EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr*, die am 3. Dezember 2009 in Kraft trat und deren Anlage I Auszüge der *Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV* enthält (die die meisten Mitgliedstaaten der EU<sup>1</sup> seit dem 1. Juli 2006 anwenden, denen die EU allerdings noch nicht beigetreten ist);
- 2) Im Luftverkehr finden mehrere Gesetzgebungen Anwendung:
  - a. das *Übereinkommen von Montreal*, dem die EU beigetreten ist und das seit dem 29. Juni 2004 EU-weit Anwendung findet;
  - b. die *EG-Verordnung 889/2002* über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, die am 30. Mai 2002 in Kraft trat und das *Übereinkommen von Montreal* erweitert und vervollständigt;
  - c. die *EG-Verordnung 261/2004* über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder grosser Verspätung von Flügen, die am 17. Februar 2005 in Kraft trat;
  - d. die *EG-Verordnung 1107/2006* über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, die am 26. Juli 2008 in Kraft trat;
- 3) Für den Seeverkehr gelten ebenfalls mehrere Gesetzgebungen:
  - a. die *EG-Verordnung 392/2009* über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See, deren Anlage I Auszüge des *Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen* (das bislang unter den EU-Staaten ausschliesslich von Lettland ratifiziert wurde und dem die EU noch nicht beigetreten ist) enthält, das am 1. Januar 2013

in Kraft tritt; es ist darauf hinzuweisen, dass das *Athener Übereinkommen* in seiner Fassung von 1974 derzeit in 8 Mitgliedstaaten der EU Anwendung findet<sup>2</sup>;

- b. die *EU-Verordnung 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr*, die am 18. Dezember 2012 in Kraft tritt;
- 4) Der Strassenverkehr wird bald durch eine Verordnung geregelt, zusätzlich zum *Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassenpersonen- und -gepäckverkehr (CVR)*, das in 8 Ländern, darunter 3 EU-Mitgliedstaaten (Lettland, Tschechische Republik und Slowakei), Anwendung findet.

#### Haftung bei Tötung oder Verletzung

Bei einem Unfall wird die Haftung der Beförderer von Verkehrsträger zu Verkehrsträger sehr unterschiedlich geregelt. Diese – historischen – Unterschiede lassen sich durch den Kontext erklären, in dem die internationalen Abkommen zu den verschiedenen Verkehrsträgern seit Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelt und erweitert wurden. Auch wenn diese Vielfalt an Haftungssystemen teilweise ihre Gründe hat, erschwert sie die Bewertung und den Vergleich der Fahrgastrechte auf diesem Gebiet (siehe nebenstehende Tabelle).

Was den Eisenbahnverkehr angeht, umfassen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV ein «objektives» oder «kausales» Haftungssystem<sup>3</sup>. Dieses System schützt besonders den Reisenden: Es genügt zu beweisen, dass ihm während seines Aufenthalts im Zug ein Schaden entstanden ist (auch beim Betreten oder Verlassen des Zuges). Um sich von der Haftung zu befreien, muss der Eisenbahnbeförderer belegen, dass einer der drei rechtlich zugelassenen Befreiungsgründe gegeben ist. Der Begriff «höhere Gewalt» ist dabei eindeutig und streng definiert: Sie liegt nur vor, wenn der Unfall durch «ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte».

Die ER CIV definieren, welche Schäden zu berücksichtigen sind (Bestattung, Überführung, Unterhaltungspflichten, Heilung, gänzliche oder teilweise Arbeitsunfähigkeit, Zunahme der Bedürfnisse) und bieten dem nationalen Gesetzgeber die Möglichkeit, die Haftung des Beförderers auf weitere Personenschäden auszuweiten. Die Beträge, die der Beförderer als Schadenersatz schuldet, werden auf der Grundlage des im konkreten Fall geltenden nationalen Rechts errechnet, also gemäss dem Recht des angerufenen Gerichts<sup>4</sup>. Sofern ein nationales Recht einen Höchstbetrag für den Schadenersatz bei Personenschäden

<sup>1</sup> mit Ausnahme von Irland, Italien und Schweden; Zypern und Malta haben keine Eisenbahninfrastruktur.

<sup>2</sup> Belgien, Estland, Griechenland, Irland, Luxemburg, Spanien, Polen und das Vereinigte Königreich.

<sup>3</sup> Diese Begriffe variieren von einem Rechtssystem zum andern und hängen vom nationalen Verständnis des Haftungsrechts ab. Unter «objektiver oder kausaler Haftung» ist eine Haftung zu verstehen, die keinesfalls von dem Begriff der Schuldzuweisung abhängt. Sie ist einzig mit den Betriebsrisiken verbunden.

<sup>4</sup> Gemäss Artikel 8 COTIF handelt es sich dabei um das Landesrecht desjenigen Staates, in dem sich das mit der Rechtssache befasste Gericht befindet.



	SCHIENE	LUFT	SEE	
HAFTUNG BEI UNFÄLLEN	<b>Tötung oder Verletzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>strikte Haftung</b> mit 3 Befreiungsgründen (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte mit Ausnahme von IB und anderen EVU)</li> <li>• kein Höchstbetrag für Schadenersatz, sofern nicht durch nationales Recht geregelt; die Obergrenze muss jedoch <u>mindestens 175'000SZR betragen*</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>unter 113'100SZR</u>: <b>strikte Haftung</b> mit einem Befreiungsgrund (Verschulden des Reisenden)</li> <li>• <u>über 113'100SZR</u>: <b>Haftung bei Verschulden</b> mit Umkehr der Beweislast (keine Fahrlässigkeit des Beförderers, Fahrlässigkeit eines Dritten)</li> <li>• Schadenersatz mit Strafwirkung oder verschärfter Schadenersatz ausdrücklich ausgeschlossen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>unter 250'000SZR</u>: <b>strikte Haftung</b> mit 3 Befreiungsgründen (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte)</li> <li>• <u>zwischen 250'000SZR und 400'000 SZR</u>: <b>Haftung bei Verschulden</b> mit Umkehr der Beweislast</li> <li>• <u>über 400'000SZR</u>: <b>keine Haftung</b>, sofern nicht grobe Fahrlässigkeit oder Absicht</li> <li>• Schadenersatz mit Strafwirkung oder verschärfter Schadenersatz ausdrücklich ausgeschlossen</li> </ul>
	<b>Vorschüsse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• min. 21'000€ im Todesfall</li> <li>• nicht rückzahlbar, ausser wenn ein <b>Verschulden des Reisenden</b> vorliegt oder die Person nicht berechtigt ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• min. 16'000SZR im Todesfall</li> <li>• nicht rückzahlbar, ausser wenn der <b>Beförderer nicht haftbar</b> oder die Person nicht berechtigt ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• min. 21'000€ im Todesfall</li> <li>• nicht rückzahlbar, ausser wenn der <b>Beförderer nicht haftbar ist, ein Verschulden des Reisenden</b> vorliegt oder die Person nicht berechtigt ist</li> </ul>
	<b>Verlust oder Beschädigung von Handgepäck</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• strikte Haftung bei Verletzung des Reisenden, bis zu 1400SZR</li> <li>• Haftung bei Verschulden, wenn der Reisende nicht verletzt wurde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haftung bei Verschulden bis zu 1131SZR</li> <li>• Obergrenze aufgehoben wenn qualifiziertes Verschulden des Beförderers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haftung bei Verschulden bis zu 2250SZR pro Reisenden und Beförderung (Verschulden angenommen im Fall eines Zwischenfalls beim Versand)</li> </ul>
	<b>Unterstützung bei Klagen gegen Dritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein EVU, das seine Haftung bestreitet, muss sich in angemessenem Umfang bemühen, Klagen von Passagieren gegen Dritte zu unterstützen</li> </ul>	---	---

\* 1 SZR = 1,14€ (2011-02-27); siehe www.imf.org

vorsieht<sup>5</sup>, muss dieser mindestens 199'500€ betragen<sup>6</sup>. Allerdings gibt es in vielen europäischen Staaten keinen solchen Höchstbetrag bei Personenschäden. Somit ist die Haftung der Eisenbahnbeförderer in den meisten Fällen unbegrenzt oder beträgt mindestens 199'500€.

Die Luft- und Seeverkehrsrechte verfügen über ein stufenweises Haftungssystem:

- Unterhalb einer gewissen Grenze ist das System stark auf den Schutz des Reisenden ausgerichtet; das System im Seeverkehr gleicht dem des Eisenbahnverkehrs, während das des Flugverkehrs viel strenger ist.
- Oberhalb dieser Grenze haftet der Beförderer nur im Fall des Verschuldens, sofern er nichts Gegenteiliges beweisen kann; theoretisch betrachtet unterscheidet sich dieses System nicht sehr von demjenigen des Eisenbahnverkehrs, allerdings werden dabei Rechtsbegriffe verwendet, die stark an nationale Auffassungen des Haftungsrechts gebunden sind und somit je nach angerufener Instanz noch einige Überraschungen bereithalten könnten.
- Der Seebeförderer ist ausserdem von Haftungen für Schäden, die 456'000€ überschreiten, völlig entbunden, sofern es sich nicht um schwerwiegendes oder vorsätzliches Verschulden handelt.

Weder das Übereinkommen von Montreal noch das Protokoll 2002 zum Athener Übereinkommen erläutern, für welche Schäden aufgekomen werden muss: Dies richtet sich nach dem geltenden nationalen Recht. Jedoch schliessen beide Übereinkommen einen der Strafe oder der Abschreckung dienenden Schadenersatz ausdrücklich aus.

**Zahlung von Vorschüssen bei einem Unfall**

Die EU verpflichtet den Beförderer, verletzten Reisenden Vorschüsse zu leisten, damit diese ihre «unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse» decken können. Bei einem tödlichen Unfall erhalten die Anspruchsberechtigten der verstorbenen Reisenden im Falle eines Eisenbahn- oder Schiffsunglücks mindestens 21'000€ und im Falle eines Flugunglücks 18'240€. Diese Vorschüsse können mit dem später gezahlten Schadenersatz verrechnet werden. Sie sind jedoch nicht rückzahlbar, ausser in den Fällen, die aus den europäischen Verordnungen hervorgehen. Was rechtfertigt die Unterschiede zwischen den im Todesfall zu zahlenden Beträgen? Warum können die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich die Vorschüsse in Fällen, in denen sie rechtlich nicht verantwortlich waren, nicht erstatten lassen, während dies für Beförderer im See- und Luftverkehr durchaus möglich ist? Es ist schwierig, derartige Unterschiede in den zwischen 2002 und 2009 aufgesetzten Verordnungen zu begründen.

**Haftung bei Verspätungen und Ausfällen**

Bei Verspätungen und Ausfällen wird die Haftung der Beförderer je nach Verkehrsträger völlig unterschiedlich gehandhabt (siehe nebenstehende Tabelle). Diese Unterschiede lassen sich vielleicht durch den politischen Kontext erklären, in dem die entsprechenden europäischen Verordnungen zu den verschiedenen Verkehrsträgern zwischen 2002 und 2011 entstanden sind. Anscheinend wollte der europäische Gesetzgeber über

<sup>6</sup> Umrechnung der festgesetzten Beträge nach Sonderziehungsrecht gemäss dem am 27. Februar 2011 gültigen IWF-Index (www.imf.org).

<sup>5</sup> Laut Informationen des CIT ist dies in mehreren Staaten, insbesondere in Griechenland, den Niederlanden, der Tschechischen Republik, Rumänien, Serbien und Slowenien, der Fall.



HAFTUNG BEI VERSPÄTUNG	SCHIENE		LUFT		SEE	
	<b>Abbruch / Rückkehr + Erstattung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei einer erwarteten Verspätung am (endgültigen) Bestimmungsort von mehr als <b>60 Minuten</b></li> <li>Erstattung innerhalb 1 Monats in Form eines Gutscheins oder in bar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei verweigertem Einstieg, <b>Ausfall</b> oder Verspätung von mehr als <b>5 Stunden</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei erwartetem Ausfall oder verspäteter Abfahrt von mehr als <b>90 Minuten</b></li> <li>Erstattung innerhalb von 7 Tagen in bar, Überweisung/Anweisung/Scheck oder Gutschein</li> </ul>		
	<b>Fortsetzung / Umleitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei einer erwarteten Verspätung am (endgültigen) Bestimmungsort von mehr als <b>60 Minuten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>so rasch wie möglich</li> <li><b>zu einem späteren Datum nach Ermessen des Reisenden</b></li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei verweigertem Einstieg oder <b>Ausfall</b>:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>so rasch wie möglich</li> <li><b>zu einem späteren Datum nach Ermessen des Reisenden</b></li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei erwartetem Abbruch oder verspäteter Abfahrt von mehr als <b>90 Minuten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>so rasch wie möglich</li> </ul> </li> </ul>		
	<b>Entschädigung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen <b>60 und 119 Minuten</b>: <b>25%</b> des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts</li> <li>mehr als <b>120 Minuten</b>: <b>50%</b> des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts</li> <li>3 Befreiungsgründe (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte mit Ausnahme von IB)</li> <li>Zahlung innerhalb 1 Monats in Form eines Gutscheins oder bar</li> <li>keine Entschädigung unter <b>4€</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei verweigertem Einstieg, Ausfall oder Verspätung von mehr als <b>3 Stunden</b> (basierend auf Rechtsache <i>Sturgeon</i>) Entschädigung von:                             <ul style="list-style-type: none"> <li><b>250€</b> bei einer Flugstrecke &lt; 1500km</li> <li><b>400€</b> bei einer Flugstrecke &gt; 1500km &lt; 3000km</li> <li><b>600€</b> bei einer Flugstrecke &gt; 3000km</li> </ul> </li> <li>1 Befreiungsgrund (→ «Höhere Gewalt»)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>25%</b> des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts                             <ul style="list-style-type: none"> <li>nach <b>1 Stunde</b> bei einer Reisedauer &lt; 4h</li> <li>nach <b>2 Stunden</b> bei einer Reisedauer &gt; 4 &lt; 8h</li> <li>nach <b>3 Stunden</b> bei einer Reisedauer &gt; 8 &lt; 24h</li> <li>nach <b>6 Stunden</b> bei einer Reisedauer &gt; 24h</li> </ul> </li> <li><b>50%</b> des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts bei doppelter Verspätungsdauer</li> <li>Befreiungsgründe (Verschulden des Reisenden, Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, «Höhere Gewalt»)</li> <li>Zahlung innerhalb 1 Monats in Form eines Gutscheins oder bar</li> <li>keine Entschädigung unter <b>6€</b></li> </ul>		
	<b>Hotel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>angemessene Kosten für Hotel + Telefonanrufe (PRR: sofern dies praktisch durchführbar ist)</li> <li>Beträge durch nationales Recht festgelegt</li> <li>3 Befreiungsgründe (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte mit Ausnahme von IB und anderen EVU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterkunft + Transfer + 2 Telefonanrufe</li> <li>kein Betrag für Entschädigungen festgelegt (max. 4694SZR?)</li> <li>kein Befreiungsgrund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterkunft an Bord oder Land (<b>max. 80€</b> pro Nacht bei 3 Nächten) + Transfer</li> <li>Befreiungsgründe (Verschulden des Reisenden, Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen)</li> </ul>		
	<b>Kostenlose Mahlzeiten + Erfrischungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei verspäteter Ankunft oder Abfahrt von mehr als <b>60 Minuten</b></li> <li>wenn im Zug/Bahnhof verfügbar oder eine Bereitstellung mit angemessenem Aufwand möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei verweigertem Einstieg, Ausfall oder Verspätung von mehr als <b>120 Minuten</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Abbruch oder verspäteter Abfahrt von mehr als <b>90 Minuten</b></li> <li>wenn verfügbar oder eine Bereitstellung mit angemessenem Aufwand möglich</li> </ul>		
	<b>alternative Beförderungsdienste</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verpflichtung zum Organisieren einer alternativen Beförderung, wenn Eisenbahnbeförderung nicht mehr fortgesetzt werden kann</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information über alternative Beförderungsmöglichkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information über alternative Verbindungen, wenn davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende seinen Anschluss verpasst</li> </ul>		
<b>Schadenersatz für Folgeschäden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>falls nach nationaler Rechtsprechung vorgesehen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haftung bei Verschulden mit Umkehr der Beweislast (Beförderer muss ausreichende Sorgfalt oder (Mit-)Verschulden des Reisenden beweisen)</li> <li>Höchstbetrag 4694SZR ausser wenn qualifiziertes Verschulden des Beförderers vorliegt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>falls nach nationaler Rechtsprechung vorgesehen, einschl. Richtlinie 90/314 über Pauschalreisen</li> </ul>			

die Gesetzgebung die jeweiligen Probleme der einzelnen Verkehrsträger regeln, angefangen bei der Überbuchungspraktik (Overbooking) der Fluggesellschaften, um ein Recht der «Verkehrskonsumenten» zu schaffen, eine ausgewogene Mischung aus internationalem Beförderungsrecht auf der Grundlage bereits existierender Bestimmungen und dem europäischen Verbraucherschutzrecht.

**Entschädigungen: Preissenkung oder Bussgelder**

Während die Beförderer im Eisenbahn- und Seeverkehr die Reisenden gemessen am Preis, den diese für die tatsächlich mit Verspätung erbrachte Beförderungsleistung gezahlt haben, entschädigen müssen (je nach Fall 25% oder 50% des Preises), sind Beförderer im Flugverkehr verpflichtet, Bussgelder gemessen an der Länge des annullierten oder verspäteten Fluges zu

zahlen. Diese Bussgelder sind beachtlich, mindestens 250€. Die Möglichkeit für die Beförderer, sich von ihrer Haftung zu befreien, ist komplexer, als es auf den ersten Blick scheint:

- Im Schienenverkehr: Die Befreiungsgründe sind mit denjenigen bei einem Unfall identisch (siehe oben), wobei der Begriff «höhere Gewalt» sehr strikt definiert ist.
- Im Flugverkehr: Die «höhere Gewalt» wird hier vom Europäischen Gerichtshof sehr restriktiv ausgelegt<sup>7</sup>.
- Im Seeverkehr: Die «höhere Gewalt» wird etwas weniger strikt als im Eisenbahnverkehr definiert<sup>8</sup>: «aussergewöhnliche Umstände (...), die die Erbringung des

<sup>7</sup> Siehe Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann gegen Alitalia (Rechtssache C-549/07), kommentiert im CIT-Info 1/2009.

<sup>8</sup> Es fehlt das Kriterium «ausserhalb» des Betriebes liegende Umstände und der Aspekt, dass «der Beförderer diese (...) Folgen nicht abwenden konnte».



Personenverkehrsdienstes behindern und die auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Massnahmen getroffen worden wären»; ausserdem werden ausschliesslich «Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen» als Freistellungsgrund anerkannt.

Die «Verspätung» wird je nach Verkehrsträger in Bezug auf Beginn oder Ende der Beförderungsleistung (oder zum Zielort des Reisenden?) berechnet. Ausserdem muss die recht unterschiedliche Dauer berücksichtigt werden: 3 Stunden im Luftverkehr (gemäss der umstrittenen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs<sup>9</sup>), 60 Minuten für den Schienenverkehr, zwischen 1 Stunde und 6 Stunden für den Seeverkehr je nach ursprünglicher Dauer der Schiffsreise.

Ab einer solchen oder grösseren Verspätung (bis zu 5 Stunden im Luftverkehr) ergeben sich für den Reisenden noch weitere Rechte: Abbruch und Rückkehr zum Reiseantrittsort, Erstattung, Weiterbeförderung an den Zielort (schnellstmöglich oder zu einem späteren Termin), Mahlzeiten und Getränke, Übernachtung, alternative Beförderungsleistungen usw. Der Umfang dieser Rechte hängt jedoch erheblich vom genutzten Verkehrsträger ab, was sich für angeblich «standardisierte und sofortige»<sup>10</sup> Hilfeleistungen nicht rechtfertigen lässt.

#### Schwieriges Zusammenspiel zwischen Internationalem und Europäischem Recht

Anhand der Rechtssachen im Bereich Luftverkehr, die vom Europäischen Gerichtshof behandelt wurden, hat sich ein schwerwiegendes Problem hinsichtlich des Zusammenspiels zwischen dem Übereinkommen von Montreal und der EG-Verordnung 261/2004 abgezeichnet, die vom Gerichtshof sehr verbraucherfreundlich ausgelegt wurden. Dieses Problem besteht auch im Eisenbahnverkehr und lässt sich vermutlich nur durch langwierige und kostspielige Prozesse, insbesondere hinsichtlich der Haftung bei Verspätungen und der Befreiungsmöglichkeiten für den Beförderer, lösen. In diesem

Zusammenhang ist es umso besorgniserregender, dass die EU den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und dem Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen, die von den beiden Europäischen Verordnungen anhängig sind, trotz entsprechender Pläne noch nicht beigetreten ist.

Die rechtliche Ungewissheit, die sich aus dieser lückenhaften Vorgabe der internationalen und europäischen Rechtsprechung ergibt, hängt insbesondere damit zusammen, dass die Rechtsbegriffe und -prinzipien sich bei zwei Gesetzgebungsebenen nicht oder nicht immer decken. Der Beförderungsvertrag für einen beliebigen Verkehrsträger ist nicht mehr mit denselben Rechtsansprüchen verbunden: Diese hängen in der Tat von den genutzten Beförderungsleistungen (ob ausgenommen oder nicht) sowie der Häufigkeit der Nutzung ab (insbesondere für Inhaber eines Abonnements).

#### Fazit

Die Fahrgastrechte bei Unfall oder Verspätung lassen sich nur schwer zwischen den drei oben betrachteten Verkehrsträgern vergleichen. Die Haftungssysteme bei Verspätung sind darüber hinaus derart unterschiedlich, dass es für einen Reisenden nahezu unmöglich ist, zu ermitteln, ab wann und unter welchen Umständen er Anspruch auf Entschädigungen oder aber Hilfeleistungen durch die Beförderer oder die Betreiber der genutzten Infrastruktur (Bahnhof, Flughafen oder Hafenterminal) hat.

Für die Zukunft gibt es also ausreichend Stoff zum Nachdenken, was die wichtigen rechtlichen Prinzipien wie Rechtssicherheit, einheitliche Rechtsauslegung, Gleichbehandlung und Klarheit der vorgegebenen Regeln betrifft.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

<sup>9</sup> Siehe Urteil vom 19. November 2009, *Sturgeon et al. (verbundene Rechtssachen C-402/07 und C-432/07)*  
<sup>10</sup> Siehe Urteil vom 10. Januar 2006, *IATA und ELFAA (Rechtssache C-344/04)*.

## Das Ticketing im künftigen Weissbuch Verkehr

Die Europäische Kommission hat erklärt, die Fragen zum inter- und intramodalen *Ticketing* im künftigen Weissbuch Verkehr in der Antwort auf die Frage einer europäischen Parlamentarierin im Januar 2011 anzugehen<sup>1</sup>. Eine Parlamentarierin wollte wissen, ob die Kommission Massnahmen zur Förderung des Verkaufs von Zugtickets für internationale Reisen über das Internet plane.

#### Marktliberalisierung und Fahrgastrechte

Die Europäische Kommission versichert, bereits die Grundsteine für die Förderung des Verkaufs internationaler Tickets über das Internet gelegt zu haben. Diese Grundsteine sind einerseits die EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste (PRR) und andererseits die Öffnung des Marktes für die internationalen Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr ab 1. Januar 2010. Die Kommission verspricht, die Notwendigkeit ergänzender Massnahmen zu prüfen, falls die bestehenden Instrumente nicht ausreichend sind.

Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen und Ticket-Verkäufer gemäss PRR, ihre Informatiksysteme an die Anforderungen der TAP TSI anzupassen, dürfte es ermöglichen, ein Informationssystem zu den Fahrplänen und Tarifen einzurichten. Dieses System bietet dann auch die Möglichkeit, Tickets und Reservierungen auszugeben. Es dürfte folglich die Planung und Reservierung von Bahnreisen in Europa erleichtern. Ausserdem

dürfte es den Eisenbahnbetreibern und Ticket-Verkäufern helfen, der von der PRR vorgegebenen Informationspflicht besser nachzukommen und somit den Schutz der Reisenden zu verbessern.

#### Zusätzliche Massnahmen?

Die PRR verpflichtet die Unternehmen jedoch nicht dazu, internationale Tickets über das Internet zu verkaufen. Die Kommission weist darauf hin, dass zusätzliche gesetzgeberische Massnahmen notwendig sein werden, um die Ausgabe eines einzigen Beförderungsausweises für eine multimodale Reise («integrated Ticketing»), eines einzigen Beförderungsausweises für die Reise mit der Eisenbahn («through Ticketing»), an der mehrere Betreiber und mehrere Länder beteiligt sind, oder aber eines elektronischen Beförderungsausweises («e-Ticketing») vorzuschreiben. Bevor solche Massnahmen in Angriff genommen werden, möchte die Kommission das Gleichgewicht zwischen der Pflicht zur Offenlegung der Fahrplan- und Tarifdaten unter den verschiedenen Akteuren einerseits und deren wirtschaftlichen Interessen in einem für die Konkurrenz offenen Markt andererseits prüfen.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

<sup>1</sup> E-010065/2010: schriftliche Antwort der Kommission vom 5. Januar 2011 auf die Frage von Marielle De Sarnez (ALDE).