

Verbraucherrechte im öffentlichen Personenverkehr

Eine verkehrsträgerübergreifende Analyse

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung des akademischen Grades eines
Doktors der Rechte
der Universität Mannheim

vorgelegt von
Ulrich Hallermann
geboren in Trier

Dekan: Prof. Dr. Frank Maschmann

Referent: Prof. Dr. Karsten Otte

Korreferent: Prof. Dr. Ulrich Tödttmann

Tag der mündlichen Prüfung: 30.04.2010

Vorwort

Diese Arbeit wurde im April 2010 von der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Mannheim als Dissertation angenommen.

Danken möchte ich an erster Stelle meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Karsten Otte. Trotz seiner hauptberuflichen Tätigkeit bei der Bundesnetzagentur in Bonn hat er diese Arbeit bis zum Ende betreut. Seine Hilfestellungen zum wissenschaftlichen Arbeiten werden mir auch bei zukünftigen Publikationen nützlich sein.

Herrn Prof. Dr. Ulrich Tödtmann danke ich für die schnelle Erstellung des Zweitgutachtens und zahlreiche Anmerkungen, die ich noch in die Endfassung der Arbeit übernommen habe. Herrn Prof. Dr. Frank Maschmann danke ich für die Übernahme des Vorsizes bei der mündlichen Doktorprüfung.

Mannheim, im Juli 2010

Ulrich Hallermann

Inhalt

A) Einleitung	1
I.) Problemstellung	1
II.) Untersuchungsmethode	2
III.) Abgrenzung der drei untersuchten Verkehrsträger	3
1.) Schienenpersonenverkehr	3
2.) Straßengebundener Nahverkehr	5
3.) Luftverkehr	5
IV.) Rechtliche Grundlagen	7
1.) Internationale Übereinkommen	7
a) COTIF bzw. CIV im Schienenpersonenverkehr.....	7
b) Straßengebundener Nahverkehr.....	7
c) Insbesondere Montrealer Übereinkommen im Luftverkehr	7
2.) Europarecht.....	9
a) VO (EG) Nr. 1371/2007 für den Schienenpersonenverkehr	9
aa) Regelungsgehalt	9
bb) Exkurs: Reaktion des nationalen Gesetzgebers	11
b) Straßengebundener Nahverkehr.....	11
c) Luftverkehr	12
aa) VO (EG) Nr. 261/2004	12
bb) VO (EG) Nr. 2027/79.....	13
cc) VO (EG) Nr. 889/2002.....	13
3.) Nationales Recht	14
a) AEG und EVO	14
b) PbefG und VO-ABB.....	15
c) Luftverkehrsgesetz.....	17
d) BGB.....	17
B) Der Kontrahierungszwang	18
I.) Die Regelungen für die drei Verkehrsträger	18
II.) Sinn und Zweck des Kontrahierungszwanges	20
III.) Ergebnis zum Kontrahierungszwang	23

C) Der Vertragsschluss.....	24
I.) Rechtsnatur und Parteien des Beförderungsvertrages.....	24
II.) Real - oder Konsensualvertrag ?.....	29
III.) Einigung.....	31
1.)Rechtsnatur der Fahrkarte.....	31
2.) Variante 1: Fahrkartenkauf vor der Fahrt.....	33
3.) Variante 2: Fahrkartenkauf während der Fahrt.....	34
4.) Variante 3: Einigung auch bei Schwarzfahrt ?.....	34
5.) Variante 4: Defekter Fahrscheinautomat.....	38
6.) Ergebnis zur Einigung.....	41
IV.) Rechtshindernde Einwendungen.....	42
1.) Vertrag mit einem Geschäftsunfähigen.....	42
2.) Vertrag mit einem Minderjährigen ?.....	43
a) Kein Vertrag mit dem Minderjährigen.....	43
b) Rechtliche Folgen für das Schwarzfahrergeld.....	44
V.) Ergebnis zum Kapitel Vertragsschluss.....	48
D) AGB der Beförderer.....	49
I.) Genehmigungspflicht für die Beförderungsbedingungen.....	49
1.) Ausgestaltung der Genehmigungspflicht.....	49
2.) Abschaffung der Genehmigungspflicht ?.....	51
3.) Ergebnis zur Genehmigungspflicht.....	52
II.) Vereinfachte Einbeziehung der Beförderungsbedingungen.....	53
1.) Rechtliche Ausgangslage.....	53
2.) Abschaffung der vereinfachten Einbeziehungsmöglichkeit ?.....	54
3.) Ergebnis zur vereinfachten Einbeziehungsmöglichkeit.....	56
III.) Privilegierung durch Haftungsausschlüsse.....	57
1.) Regelung in § 309 BGB.....	57
a) § 309 Nr. 7 BGB.....	57
b) § 309 Nr. 8 a) BGB.....	57
2.) Beibehaltung der Haftungsausschlüsse ?.....	58
3.) Ergebnis zu den Haftungsausschlüssen.....	58
IV.) Ungleichbehandlungen der Verkehrsträger.....	59
V.) Ergebnis zu den AGB der Beförderer.....	61
E) Informationspflichten und die Rechtsfolgen von deren Verletzung.....	62

I.) Informationspflichten im Schienenpersonenverkehr	62
1.) Informationspflichten im Schienenpersonenfernverkehr	62
2.) Informationspflichten im Schienenpersonennahverkehr	65
3.) Ergebnis zum Schienenpersonenverkehr	66
II.) Straßengebundener Nahverkehr und Luftverkehr	67
III.) VO (EG) Nr. 1371/2007 als Vorbild für eine einheitliche Regelung ?	69
IV.) Rechtsfolgen der Verletzung von Informationspflichten	71
1.) Haftungsbeschränkung bei Informationspflichtenverletzungen ?	71
2.) Haftungsbeschränkungen und Informationspflichten	73
a) Aus der Rechtsprechung	74
b) Stellungnahme	75
3.) Fünf Beispiele für Falschinformationen	77
4.) Haftungsbegründender Tatbestand in den fünf Beispielen	78
5.) Haftungsausfüllender Tatbestand in den fünf Beispielen	79
V.) Ergebnis	81
F) Haftung für Personenschäden	82
I.) Haftung ohne Verschulden bei allen Verkehrsträgern	82
II.) Definition des Begriffs höhere Gewalt	83
III.) Berechtigung der verschuldensunabhängigen Haftung	84
IV.) Ergebnis zur Haftung bei Personenschäden	86
G) Rücktritt und Kündigung bei Verspätung und Ausfall	87
I.) Regelung im Schienenpersonenverkehr	87
1.) Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007	87
2.) § 18 EVO	88
3.) Ergebnis für den Schienenpersonenverkehr	88
II.) Der Rücktritt im straßengebundenen Nahverkehr	89
1.) § 10 VO-ABB	89
2.) Stellungnahme zu § 10 Abs. 5 VO-ABB	89
3.) Anwendung von Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 ?	91
4.) Lösungsvorschlag von Prograns	91
a) Darstellung des Lösungsvorschlages	92
b) Stellungnahme zum Lösungsvorschlag von Prograns	93
5.) Ergebnis für den straßengebundenen Nahverkehr	94
III.) Rücktritt bzw. Kündigung im Luftverkehr	95

1.) Regelung in VO (EG) Nr. 261/2004.....	95
2.) Hypothetische Regelung nach BGB.....	96
a) Kündigung.....	96
b) Rücktritt und Minderung.....	98
aa) Die verspätete Beförderung als Mangel.....	98
bb) Der Luftbeförderungsvertrag als Fixgeschäft.....	99
cc) Rücktritt gem. §§ 634 Nr. 3, 323 BGB bei nicht vertragsgemäßer Erbringung der Leistung.....	101
dd) Rücktritt gem. §§ 634 Nr. 3, 326 Abs. 5 BGB (Unmöglichkeit).....	102
ee) Minderung gem. §§ 634 Nr. 3, 638 BGB.....	103
ff) Rechtsfolgen von Rücktritt und Minderung.....	103
gg) Zwischenergebnis zu Rücktritt und Minderung nach BGB.....	104
3.) Ergebnis zu Rücktritt und Minderung im Luftverkehr.....	105
IV.) Die Kündigung von Dauerfahrkarten.....	106
1.) Kündigung gem. § 314 BGB.....	106
2.) Eigenständige Regelung für das Kündigungsrecht ?.....	108
3.) Ergebnis zur Kündigung von Dauerfahrkarten.....	109
V.) Ergebnis zu Rücktritt und Kündigung bei Ausfall und Verspätung..	110
H) Haftung bei Verspätung und Ausfall.....	111
L) Haftung bei Verspätung und Ausfall im Schienenpersonenverkehr.....	111
1.) Rechtslage im Schienenpersonenfernverkehr.....	111
a) Haftung nach dem CIV.....	111
b) Wortlaut von Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007.....	111
c) Regelungsgehalt von Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007.....	112
d) Ergänzende Regelungen durch Art. 16 und 18 VO (EG) Nr. 1371/2007.....	113
e) Vergleich mit der Haftung im Frachtrecht.....	114
f) Rechtshistorische Entwicklung der Haftung.....	115
aa) Wortlaut von § 17 EVO 1998 und § 17 EVO 2006.....	115
bb) Regelungsgehalt.....	116
cc) Regelungsgrund.....	117
dd) Grundrechtsverletzung ?.....	118
(1) Verstoß gegen Art. 14 GG.....	118
(2) Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG.....	118

(3) Verstoß gegen Art. 2 Abs. 1 GG.....	120
(4) Ergebnis zur Frage der Grundrechtsverletzung	121
ee) Schlussfolgerung aus dem rechtshistorischen Vergleich	122
g) Ergebnis für den Schienenpersonenfernverkehr	123
2.) Rechtslage im Schienenpersonennahverkehr.....	125
a) Wortlaut von § 17 EVO 2009.....	125
b) Regelungsgehalt von § 17 EVO 2009	127
c) Begründung des Gesetzgebers zu § 17 EVO 2009.....	128
d) Ergebnis für den Schienenpersonennahverkehr	129
II.) Rechtslage im straßengebundenen Nahverkehr	130
1.) Wortlaut von § 16 VO-ABB.....	130
2.) Stellungnahme zum Haftungsausschluss durch § 16 VO-ABB	130
3.) Freiwillige Haftung der Beförderer für Verspätung und Ausfall....	132
4.) Anwendung von § 17 EVO 2009 ?.....	133
a) Auffassung des Bundesrates	133
b) Auffassung der Bundesregierung.....	134
c) Entscheidung	135
5.) Verordnungsvorschlag für den Kraftomnibusverkehr.....	135
a) Rahmenbedingungen.....	135
b) Wortlaut von Art. 20 des Verordnungsvorschlages	136
c) Stellungnahme	136
6.) Ergebnis zum straßengebundenen Nahverkehr	138
III.) Rechtslage im Luftverkehr.....	139
1.) Anwendungsvorrang des Montrealer Übereinkommens	139
2.) Haftung bei Verspätung des Flugzeugs	142
a) Haftung bei Verspätung nach dem Montrealer Übereinkommen	142
b) Haftung bei Verspätung nach der VO (EG) Nr. 261/2004.....	143
c) Haftung bei Verspätung nach dem BGB	145
d) Stellungnahme zur Haftung bei Verspätung des Flugzeugs.....	149
3.) Haftung bei Ausfall des Flugzeuges	150
a) Haftung bei Ausfall des Flugzeugs nach VO (EG) Nr. 261/2004.....	150
b) Haftung bei Ausfall des Flugzeugs nach BGB	151
c) Stellungnahme zur Haftung bei Ausfall des Flugzeugs	151
4.) Haftung bei Überbuchung des Verkehrsmittels	152

a) Haftung bei Überbuchung nach VO (EG) Nr. 261/2004.....	152
b) Haftung bei Überbuchung nach BGB	153
c) Zwischenergebnis zur Haftung bei Überbuchung	153
5.) Luftbeförderung im Rahmen eines Reisevertrages.....	154
a)Haftungsgrundsätze.....	154
b)Verhältnis des Reiserechts zu internationalen Vorschriften	155
c)Schlussfolgerung	156
6.) Ergebnis zum Luftverkehr.....	157
IV.) Ergebnis zur Haftung bei Verspätung und Ausfall.....	159
1.)Verkehrsträgerübergreifende Rechtsangleichung ?	159
2.) Internationale Rechtsvereinheitlichung !	160
3.) Änderungen im Detail	161
I) Haftung für Gepäckschäden	163
I.) Definition der verschiedenen Gepäckarten	163
II.) Haftung für Gepäckschäden im Schienenpersonenverkehr	163
1.)Haftung für Handgepäck	164
2.) Haftung für Reisegepäck.....	164
III.) Haftung im straßengebundenen Nahverkehr.....	165
IV.) Haftung im Luftverkehr	165
V.) Ergebnis zur Haftung für Gepäckschäden.....	167
J) Gesetzssystematik und synallagmatische Leistungspflichten	168
I.) Problemstellung	168
II.)Integrierung der Sonderregelungen in das BGB ?	170
III.) Integrierung von VO-ABB und EVO in das AEG bzw. PbefG ?	171
IV.) Eigenständige Regelung der synallagmatischen Leistungspflichten ?.....	172
V.) Ergebnis zu Gesetzssystematik und synallagmatische Leistungspflichten	173
K) Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse	174
I.) Kontrahierungszwang.....	174
II.) Vertragsschluss	174
III.) AGB der Beförderer	175
IV.) Informationspflichten und die Rechtsfolgen von deren Verletzung..	176
V.) Haftung bei Personenschäden.....	176

VI.) Rücktritt und Kündigung bei Verspätung und Ausfall.....	176
VII.) Haftung bei Verspätung und Ausfall	177
VIII.) Haftung bei Gepäckschäden	178
IX.) Gesetzssystematik und synallagmatische Leistungspflichten.....	178
X.) Beantwortung der Fragen aus der Einleitung.....	179

A) Einleitung

I.) Problemstellung

Das Personenbeförderungsrecht ist in verschiedenen Gesetzen geregelt, wobei das BGB nur subsidiär eingreift.¹ Für alle drei hier untersuchten Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft gibt es im deutschen Recht eigene Regelungen, obwohl sie letztlich dieselbe Leistung - eine Beförderung - erbringen. Ist dieser recht hohe gesetzgeberische Aufwand erforderlich? Die Personenbeförderung wird im Rahmen eines zivilrechtlichen Vertrages erbracht. Kann sie nicht interessengerecht durch alleinige **Anwendung des BGB** geregelt werden?

§ 17 EVO 1998 und 2006 im Schienenpersonenverkehr beinhaltet für die **Haftung** bei Verspätung und Ausfall einen sehr weitgehenden Haftungsausschluss, der in dieser Form für das Zivilrecht ungewöhnlich war.

Die EU FahrgastrechteVO vom 23. Oktober 2007² bringt insbesondere zur Haftung einschneidende Änderungen mit sich, welche mit einer am 29. Juli 2009 in Kraft getretenen Gesetzesänderung bereits zum Teil in deutsches Recht umgesetzt ist. Sind diese Änderungen weitreichend genug und gelungen und machen sie eine gebündelte zivilrechtliche Kodifikation im BGB obsolet?

Das Thema wirft zahlreiche rechtsdogmatische Fragen auf. Es ist aktuell, da in letzter Zeit mehrere Konzepte für eine Neuregelung des Personenbeförderungsrechts entwickelt wurden.³ Ist eines dieser Konzepte dazu geeignet, als Grundlage für eine Reform des Personenbeförderungsrechts zu dienen? Ist eine solche Reform überhaupt erforderlich ?

¹ Erman-Schwenker Vor §§ 631 - 651 Rn. 17.

² Amtsbl. EU Nr. L 315 S. 14 ff. vom 3.12.2007.

³ Siehe hierzu nur das Gutachten von *Prograns*, BT-Drucks. 16/1484, S. 97.

II.) Untersuchungsmethode

Ein Personenbeförderungsvertrag hat mehrere, immer wiederkehrende Regelungsgegenstände, die verkehrsträgervergleichend untersucht werden:

- Kontrahierungszwang⁴
- Vertragsschluss (insbesondere: Zeitpunkt der Einigung, Minderjährigenschutz, Schwarzfahrergeld)
- Allgemeine Geschäftsbedingungen in Personenbeförderungsverträgen
- Informationspflichten des Beförderers
- Haftung des Beförderers für Personenschäden
- Rechte der Vertragsparteien auf Rücktritt und Kündigung
- Haftung des Beförderers bei Verspätung und Ausfall
- Haftung des Beförderers für Gepäckschäden
- Leistungspflichten der Vertragsparteien im Synallagma

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse soll dann erörtert werden, ob und inwieweit das Personenbeförderungsrecht im autonomen deutschen Recht reformiert werden muss.

⁴ Streng genommen ist der Kontrahierungszwang kein Regelungspunkt in einem Vertrag, da er vom Gesetzgeber vorgegeben wird und die Vertragsparteien insoweit nichts „regeln“ können. Aufgrund seiner hervorgehobenen Bedeutung für den Personenbeförderungsvertrag wird er aber trotzdem als eigener Prüfungspunkt behandelt.

III.) Abgrenzung der drei untersuchten Verkehrsträger

Vor Beginn der Untersuchung sind die drei Referenz - Verkehrsträger voneinander abzugrenzen.

Zu unterscheiden sind der Schienenpersonenverkehr, der straßengebundene Nahverkehr und der Luftverkehr.

1.) Schienenpersonenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr unterteilt sich in Schienenpersonenfern - und - Nahverkehr.

Schienepersonennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend zur Verkehrsnachfrage im Regionalverkehr bestimmt sind (§ 2 Abs. 5 AEG). Von Regionalverkehr spricht man, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer bzw. die Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Der **Schienepersonenfernverkehr** erfasst im Gegensatz zum Schienepersonennahverkehr alle Züge, die überwiegend Beförderungen für größere Strecken als den Regionalverkehr erbringen (Umkehrschluss zu § 2 Abs. 5 AEG). Schienepersonenfernverkehr ist daher gegeben, wenn die Reiseweite mehr als 50 km oder die Reisezeit mehr als eine Stunde beträgt.

Zum Schienepersonenfernverkehr zählen nur Eisenbahnen (§ 1 Abs. 1 S. 1 AEG), die der Beförderung von Personen und Sachen im öffentlichen Verkehr dienen.

Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann zur Beförderung von Personen und Sachen benutzt werden können.⁵ Somit gehören zum öffentlichen

⁵ Siehe dazu die - allerdings wiederum unternehmensbezogene - Definition in § 3 Abs.1 Nr.1 AEG.

Schienerpersonenverkehr auch privat betriebene Bahnen, sofern von dem Beförderungsangebot jedermann Gebrauch machen kann.

Größter Verkehrsanbieter im Schienenpersonenfernverkehr ist die **DB Fernverkehr AG**. Die DB Fernverkehr AG ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Schienenpersonenfernverkehr. Sie ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG.⁶

Der Unternehmensbereich Personenverkehr unterteilt sich in die DB Fernverkehr AG für den Bereich Schienenpersonenfernverkehr, die DB REGIO AG für den Schienenpersonennahverkehr und die DB Stadtverkehr GmbH Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr.

Die Konzernholding Deutsche Bahn AG hält die Unternehmensbereiche Infrastruktur (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) und Transport und Logistik (DB Mobility Logistics AG). Die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) ist eine aus der Stinnes AG hervorgegangene Aktiengesellschaft im Alleinbesitz der Deutschen Bahn AG. In der DB ML AG werden im Rahmen der Teilprivatisierung der Deutschen Bahn der Personenverkehr und andere Logistikbereiche des Bahn-Konzerns gebündelt. Folgende bisherige direkte Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn AG sind unter der DB ML AG zusammen geführt worden (Auswahl, Stand Febr. 2009):

- DB Fernverkehr AG
- DB Regio AG
- DB Stadtverkehr GmbH
- DB Vertrieb GmbH
- DB Dienstleistungen GmbH
- Schenker AG
- DB Automotive Rail (Spain) SL
- DB Gastronomie GmbH
- DB Magnetbahn GmbH i.L.

⁶ In den Jahren 1999-2003 firmierte das Unternehmen unter dem Namen DB Reise & Touristik.

24,9 % der Unternehmensanteile sollten ursprünglich am 27. Oktober 2008 an private Investoren verkauft werden. Dieser Termin wurde jedoch aufgehoben.

2.) Straßengebundener Nahverkehr

Der straßengebundene Nahverkehr ist die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Omnibussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr gem. § 1 VO-ABB. Die Beförderung muss überwiegend dazu bestimmt sein, die Verkehrsnachfrage im Regionalverkehr zu befriedigen.⁷ Dies ist der Fall, wenn die gesamte Reiseweite 50 km bzw. die Zeit eine Stunde nicht überschreitet.

Magnetschwebbahnen⁸, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau - und Betriebsweise ähnlichen Bahnen (etwa Hoch -, Untergrund - und Schwebbahnen) sowie Bergbahnen und sonstige Züge besonderer Bauart gem.

§ 1 Abs. 1 S. 2 AEG sind ebenfalls dem straßengebundenen Nahverkehr zuzuordnen.

Der Schienenpersonenverkehr und der straßengebundene Nahverkehr werden in dieser Arbeit zusammenfassend und in Abgrenzung zum Luftverkehr als **bodengebundene Verkehrsträger** bezeichnet.

3.) Luftverkehr

Luftverkehr ist der Flugverkehr, also die Beförderung von Personen, Gepäck, Fracht und Post mit staatlich zugelassenen Luftfahrzeugen, insbesondere Flugzeugen.⁹ Träger des öffentlichen Verkehrs sind Luftgesellschaften, die planmäßige (Linienluftverkehr) wie auch nicht planmäßige Dienste (Charterverkehr) anbieten. Dies gilt auch im Falle strategischer Allianzen von Luftverkehr und Bahn sowie Kombiangeboten. Eine dem Luftfrachtersatzverkehr parallele Umqualifikation einer Verkehrsträgerleistung¹⁰ ist beim

⁷ Selbst Taxen und Mietwagen können unter den Begriff des ÖPNV fallen, sofern sie eine der in § 8 Abs.1 PBefG genannten Verkehrsarten ersetzen, ergänzen oder verdichten, § 8 Abs. 2 PBefG.

⁸ Siehe hierzu das allgemeine Magnetschwebbahngesetz v. 19.9.1996 (BGBl. 1996 I 1019).

⁹ Meyers Lexikon online 2.0, www.lexikon.meyers.de/meyers/luftverkehr, zuletzt aufgerufen am 05.05.08.

¹⁰ Hierzu *Brinkmann*, Der Luftfrachtersatzverkehr, Diss. Mannheim (2009).

Schienenpersonenverkehr nicht bekannt. Das Luftverkehrsrecht wird überwiegend durch internationale Vorschriften geregelt. Die Frage, wann genau welche nationale bzw. internationale Vorschrift zur Anwendung kommt, wird im nächsten Kapitel dargestellt.

IV.) Rechtliche Grundlagen

Auf die rechtlichen Beziehungen zwischen Fahrgast und Beförderer wirken eine Vielzahl von Vorschriften internationaler Abkommen, europäischer Sekundärrechtsakte und verschiedener deutscher Gesetze.

1.) Internationale Übereinkommen

a) COTIF bzw. CIV im Schienenpersonenverkehr

Das „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980“¹¹, geändert durch das „Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr“¹², regelt in seinem Anhang A (= CIV) einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen. Im CIV finden sich insbesondere Regelungen zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden sowie bei der Nichteinhaltung des Fahrpreises. Das CIV gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung von Personen auf der Schiene, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedsstaaten liegen, Art. 1 Abs. 1 CIV.

b) Straßengebundener Nahverkehr

Für den straßengebundenen Nahverkehr gibt es keine internationalen Übereinkommen.

c) Insbesondere Montrealer Übereinkommen im Luftverkehr

Das Montrealer Übereinkommen (MÜ) vom 28.05.99¹³ regelt die Haftung des Luftfrachtführers auf Ersatz der Schäden des Fluggastes (Personen -, Gepäck -

¹¹ BGBl. 1985 II S. 132.

¹² BGBl. 2002 II S. 2142.

¹³ Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, gezeichnet am 28.05.1999 in Montreal, AbleG Nr. L 194 v. 28.07.2001, S. 39.

und Verspätungsschäden) sowie von Güterschäden (Zerstörung, Beschädigung oder Verlust beförderter Güter und Verspätung der Ablieferung beim Empfänger).

Für Deutschland und die anderen EU-Mitgliedstaaten ist das MÜ durch gleichzeitige Ratifikation am 28.06.04 in Kraft getreten.¹⁴

Das MÜ gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt, Art. 1 Abs. 1 S. 1 MÜ. Als internationale Beförderung ist insbesondere jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort in den Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten liegen, Art. 1 Abs. 1 S. 2 MÜ.

Soweit das MÜ - weil relativ neu - noch nicht zwischen den Vertragsstaaten des Abflugs - oder des Bestimmungsortes ratifiziert worden ist, gilt gem. § 44 Nr. 1 bis 3 LuftVG immer noch das Warschauer Abkommen (WA 1929)¹⁵ in der jeweiligen Fassung durch das Haager Protokoll vom 28.09.1955 zur Änderung des Warschauer Abkommens (WA HP 1955)¹⁶ und durch das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18.09.1961.¹⁷

Das Warschauer Abkommen ist z.B. anwendbar, wenn die Luftbeförderung zwischen Nichtvertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens von einem Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird. Für EU-Bürger, die zumeist von Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU transportiert werden, ist das Warschauer Abkommen in der Regel nicht mehr maßgeblich und wird in dieser Arbeit nicht näher untersucht.

¹⁴ BGBl. II 2004 S. 458.

¹⁵ RGBl. II 1933 S. 1039.

¹⁶ BGBl. II 1958 S. 292.

¹⁷ BGBl. II 1963 S. 1160.

2.) Europarecht

a) VO (EG) Nr. 1371/2007 für den Schienenpersonenverkehr

aa) Regelungsgehalt

Am 23. Oktober 2007 wurde die VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erlassen.¹⁸ Die Verordnung tritt 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, mithin am 3. Dezember 2009 in Kraft.¹⁹

VO (EG) Nr. 1371/2007 enthält gem. Art. 1 insbesondere Vorschriften für die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen, den Abschluss von Beförderungsverträgen, die Haftung von Eisenbahnunternehmen gegenüber den Fahrgästen und deren Gepäck, sowie die Pflichten von Eisenbahnunternehmen gegenüber den Fahrgästen bei Verspätungen.

VO (EG) Nr. 1371/2007 nimmt auf Teile des CIV Bezug, damit diese europaweit und nicht nur bei internationalen Beförderungsfällen gelten (Erwägungsgrund 7 VO (EG) Nr. 1371/2007).

Die Verordnung gilt gem. Art 2 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007 gemeinschaftsweit für alle Eisenbahnfahrten, insbesondere für den Schienenpersonenfernverkehr.

Mit Ausnahme der in Art. 2 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1371/2007 genannten Bestimmungen (Art. 9, 11, 12, 19, Art. 20 Abs. 1 und Art. 26 VO (EG) Nr. 1371/2007) kann ein Mitgliedstaat Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs – also insbesondere den **Schienenpersonennahverkehr** - von der Anwendung der Verordnung ausnehmen, Art. 2 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1371/2007.

Deutschland hat von dieser Ausnahmestimmung für den Schienenpersonennahverkehr in geringem Umfang Gebrauch gemacht. Die

¹⁸ Abl. EU Nr. L 315 S. 14 ff.

¹⁹ BT-Drucks. 16/11607, S. 1.

Informationspflichten und die Pflichten zur Erbringung von Unterstützungsleistungen aus der VO (EG) Nr. 1371/2007 werden abgeschwächt und die Rechte des Fahrgastes im Falle einer Verspätung werden erweitert. Außerdem werden die SPNV Unternehmen von den Pflichten nach Art. 27 Abs. 3, 28 VO (EG) Nr. 1371/2007 ausgenommen.²⁰

Schließlich ist eine Ausnahme auch für Verkehrsdienste des SPNV vorgesehen, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Abweichungen im SPNV sind nach Auffassung des Gesetzgebers geboten, um den besonderen Verhältnissen in diesem Bereich gerecht zu werden.²¹

²⁰ BT-Drucks. 16/11607, S. 10.

²¹ BT-Drucks. 16/11607, S. 10

bb) Exkurs: Reaktion des nationalen Gesetzgebers

Um Fahrgästen im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr in Deutschland bereits vorzeitig die Fahrgastrechte einzuräumen, werden gem. § 1 Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz²² (kurz: FAG²³) die Regelungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 auf die Beförderung von Personen und Gepäck durch öffentliche Eisenbahnen im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr in Deutschland bereits seit dem 29. Juli 2009 angewendet²⁴, bevor sie für die Gemeinschaft am 3. Dezember 2009 in Kraft treten. Das FAG ist Artikel 1 des „Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“.²⁵

Das Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz tritt gem. § 2 FAG mit Ablauf des 2. Dezember 2009 außer Kraft.

Das Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr regelt in seinen Artikeln 2 und 3, wie das AEG und die EVO ab dem 3. Dezember 2009 an die VO (EG) Nr. 1371/2007 angepasst werden.

Abweichungen von der VO (EG) Nr. 1371/2007 werden für den **Schienenpersonennahverkehr** bestimmt.

b) Straßengebundener Nahverkehr

Für den straßengebundenen Nahverkehr gibt es keine europarechtlichen Vorgaben für Verbraucherrechte.

²² Fahrgastrechteverordnung-Anwendungsgesetz vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146).

²³ Das FAG tritt gem. dessen § 2 mit Ablauf des 2. Dezember 2009 außer Kraft.

²⁴ Ausnahmen gelten gem. § 1 S. 2 FAG für den Schienenpersonennahverkehr.

²⁵ Gesetz vom 26. Mai 2009 BGBl. I S. 1146.

c) Luftverkehr

aa) VO (EG) Nr. 261/2004

Auch für den **Luftverkehr** hat die EU mit VO (EG) Nr. 261/2004²⁶ eine Regelung erlassen.²⁷

Die Verordnung regelt die Rechte der Fluggäste bei Nichtbeförderung gegen ihren Willen, Annullierung und Verspätung des Fluges (Art. 1 VO (EG) Nr. 261/2004).

Im Gegensatz zu VO (EG) Nr. 1371/2007 beinhaltet VO (EG) Nr. 261/2004 keine Regelung zu den Informationspflichten, dem Vertragsschluss und der Haftung bei Personen - bzw. Gepäckschäden.

Gem. Art.3 Abs.1 lit. a VO (EG) Nr. 261/2004 gilt die Verordnung für Passagiere, die ihre Reise am Flughafen eines EU-Mitgliedsstaates beginnen. Somit werden auch rein nationale Flüge erfasst.

Art. 3 Abs. 1 Lit. b VO (EG) Nr. 261/2004 erstreckt die Verordnung auf ausführende „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“²⁸ auch insoweit, als der Flug aus einem Drittstaat zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedsstaates erfolgt und im Drittstaat noch keine Gegen-, Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erbracht wurden. Folglich steht einem Kunden, der etwa aus der Türkei in den Binnenmarkt fliegt, unter den genannten Voraussetzungen ein Anspruch zu. Auch Billigflieger fallen in den Anwendungsbereich der Verordnung.²⁹ VO (EG) Nr. 261/2004 gilt gem. Erwägungsgrund 5 auch für Pauschalreisen.

²⁶ Amtsbl. EU Nr. L 46, 1 ff. vom 17. Februar 2004.

²⁷ Nach ihrem Art. 19 trat sie am 17. Februar 2005 in Kraft.

²⁸ Zum Begriff „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ vgl. Art. 2 Buchstabe c) VO (EG) Nr. 261/2004.

²⁹ *Staudinger*, NJW 2004, 1897.

bb) VO (EG) Nr. 2027/99

Zur Verbesserung des Schutzniveaus von Fluggästen bei Unfällen erließ der Rat am 9.10.1997, mit Wirkung vom 18.10.1998, die VO (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen.³⁰

Die Verordnung regelt insbesondere die Haftung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für Schäden bei Unfällen, bei denen ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, sofern sich der Unfall, durch den der Schaden verursacht worden ist, an Bord eines Flugzeuges oder beim Ein- oder Ausstieg ereignet hat, Art. 1 VO (EG) Nr. 2027/97.

cc) VO (EG) Nr. 889/2002

VO (EG) Nr. 2027/97 wurde durch VO (EG) Nr. 889/2002 vom 13.5.2002 teilweise modifiziert.³¹

VO (EG) Nr. 2027/97 wurde dadurch an die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens angeglichen, um eine einheitliche Haftungsregelung für die internationale Luftbeförderung durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu schaffen.

VO (EG) Nr. 889/2002 setzt damit die einschlägigen Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens über die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr um. Ferner wird der Geltungsbereich dieser Bestimmungen hinsichtlich Personen -, Gepäck - und Verspätungsschäden auf Beförderungen innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaates ausgeweitet.³²

VO (EG) Nr. 2027/97 in ihrer Änderungsfassung kann daher als eine Art „Ausführungs VO“ zu dem Montrealer Übereinkommen betrachtet werden.³³

³⁰ ABl. EG vom 17. Oktober 1997 Nr. L 285 S.1 ff.

³¹ ABl. EG Vom 30. Mai 2005 Nr. L 140 S.2 ff.

³² *Führich*, Sonderbeilage zu MDR 7/2007, S.2.

³³ *Ruhwedel*, TranspR 2001, 189, 191.

Der Zweck dieser EG-HaftungsVO ist es, die Haftungsbestimmungen des MÜ auch dann eingreifen zu lassen, wenn die Luftbeförderung nicht zwischen zwei Vertragsstaaten des Montrealer Übereinkommens erfolgt, was insbesondere bei Inlandsflügen der Fall ist.³⁴

3.) Nationales Recht

Das deutsche Personenbeförderungsrecht ist gekennzeichnet von einer **Rechtszersplitterung**.³⁵ Das Rechtsverhältnis zwischen Fahrgast und Beförderer ist nicht zusammenhängend gesetzlich geregelt.³⁶ Vorschriften dazu finden sich beispielsweise in der Eisenbahnverkehrsordnung und im Bürgerlichen Gesetzbuch.³⁷ Zudem gelten zwischen Fahrgast und Beförderer die Vertragsbedingungen des Beförderers, der sogenannte „Tarif“.

a) AEG und EVO

Für den **Schienenpersonenfern – und Nahverkehr** gelten das Allgemeine Eisenbahngesetz³⁸ (AEG) und die Eisenbahnverkehrsordnung³⁹ (EVO).

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) regelt vor allem die Voraussetzungen der Genehmigung von Schienenverkehren, ist also *öffentlich-rechtlich* geprägt. Hervorzuheben ist die Regelung des § 12 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AEG. Danach sind die Unternehmen zur Aufstellung durchgehender Tarife verpflichtet, die aus den Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen bestehen.⁴⁰ Eisenbahnrechtlich sind die Begriffe Tarif und Beförderungsentgelt also keine Synonyme: Vielmehr bildet der Tarif den Oberbegriff, unter den die Beförderungsentgelte zur Regelung der Fahrpreise und die Beförderungsbedingungen als AGB der Eisenbahnunternehmen fallen.

³⁴ *Ruhwedel*, Reiserecht, Rn. 946.

³⁵ So bereits beklagt von *Herber*, JZ 1974, 629.

³⁶ *Erman-Schwenker* Vor §§ 613 - 651 Rn. 17.

³⁷ *Prütting/Wegen/Weinreich-Leuperts* Vor §§ 613 - 651 Rn. 17.

³⁸ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 (2396) (1994, 2439)), das durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) geändert worden ist.

³⁹ Eisenbahn-Verkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 782), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) geändert worden ist.

⁴⁰ § 12 Abs.1 S.1 AEG.

Beförderungsbedingungen für den Schienenpersonenfernverkehr bedürfen nach § 12 Abs. 3 S. 1 und 4 AEG der behördlichen Genehmigung des Bundes⁴¹ und sind gem. § 12 Abs. 6 AEG bekannt zu machen. Die Genehmigung von Beförderungsbedingungen kann versagt werden, wenn sie mit dem geltenden Recht - insbesondere den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch AGB (gemeint sind die Kontrollvorschriften der §§ 307 ff. BGB) nicht in Einklang stehen (§ 12 Abs. 5 S. 2 AEG).

Zentrale Bedeutung im Schienenpersonenfernverkehr hat die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO).⁴² Die EVO wurde auf der Grundlage von § 26 Abs. 1 Nr. 1 lit. b) AEG erlassen und ist eine Rechtsverordnung. Die EVO enthält fast alle wesentlichen Sonderregelungen, die für das Eisenbahnbeförderungsrecht in Abweichung zum BGB gelten.⁴³ Sie definiert etwa vertragliche Pflichten des Fahrgastes und enthält in ihrem § 17 EVO 2009 eine zugunsten der Beförderer eingreifende weitreichende Haftungsbeschränkung. Die Bestimmungen der EVO sind halbzwingend, d.h. das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann von ihnen nur *zugunsten* der Bahnkunden abweichen (§ 5 Abs. 2 S. 1 EVO).

b) PbefG und VO-ABB

Für den **straßengebundenen Nahverkehr** gelten das Personenbeförderungsgesetz⁴⁴ (PbefG) und die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn - und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen⁴⁵ (VO-ABB).

⁴¹ Für den SPNV liegt die Tarifhoheit bei den Ländern, § 12 Abs. 3 S. 1 und 4 AEG.

⁴² RGBl. 1938 II 663 in der Fassung v. 25.6.1996 (BGBl. I 1602). In der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999, BGBl. I S. 782; zuletzt geä. durch Art. 2 VO v. 15.10.2002, BGBl. I 4046.

⁴³ Einzig nennenswerte Ausnahme ist der Kontrahierungszwang (§ 10 AEG).

⁴⁴ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 7. September 2007 (BGBl. I S. 2246).

⁴⁵ Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen v. 27.2.1970 (BGBl. 1970 I 230), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2659) geändert worden ist.

Die Regelungen im straßengebundenen Nahverkehr entsprechen weitestgehend denjenigen des Schienenpersonenverkehrs. Auch in der Gesetzessystematik sind die Abweichungen nicht groß. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist das Pendant zum AEG: Im PBefG werden primär öffentlich-rechtliche Fragestellungen zur Genehmigung von ÖPNV-Leistungen behandelt. Ergänzende und ausführende Vorschriften zum PBefG sind enthalten in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (VO-ABB) vom 27.02.1970, die für die Beförderung im Straßenbahn- und Obusverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gelten (§ 1 Abs.1 VO-ABB). Trotz ihres irritierenden Namens handelt es sich dabei nicht um Allgemeine Geschäftsbedingungen, sondern um eine Rechtsverordnung, die auf der Grundlage von § 57 Abs. 1 Nr. 5 PBefG vom Bundesverkehrsminister erlassen worden ist.⁴⁶ Die VO-ABB ist somit das Pendant zur EVO. Als materielles Gesetz unterliegt die VO-ABB nicht der Klauselkontrolle, muss sich daher nicht an den §§ 307 ff. BGB messen lassen.

Die AGB der Unternehmen im straßengebundenen Nahverkehr werden Besondere Beförderungsbedingungen oder einfach Beförderungsbedingungen genannt. Sowohl einzelne Verkehrsunternehmen als auch Verbünde können Besondere Beförderungsbedingungen erlassen. Da sie gem. § 39 Abs. 6 PBefG zu genehmigen sind und gem. § 39 Abs. 7 PBefG öffentlich bekannt gemacht und in dem zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen ausgehängt werden müssen, verzichtet der Gesetzgeber gem. § 305 a Nr. 1 BGB auf eine Einbeziehungskontrolle.⁴⁷

Selbst wenn die Bestimmungen der VO-ABB z.B. über Haftungsbeschränkungen (§ 16 VO-ABB), über die Zulässigkeit der Erhebung eines erhöhten Beförderungsentgelts (§ 9 VO-ABB) oder über den Gerichtsstand (§ 17 VO-ABB) in den Besonderen Beförderungsbedingungen modifiziert werden, können die Unternehmen sich auch weiterhin auf die Regelungen der VO-ABB berufen, da die VO-ABB eine Rechtsverordnung ist.

⁴⁶ *Fielitz/Grätz* § 22 PBefG Rn. 4.

⁴⁷ Dazu *Ulmer/Brander/Hensen* § 23 Rn. 34.

c) Luftverkehrsgesetz

Das deutsche Luftverkehrsgesetz (LuftVG)⁴⁸ stellt im **Luftverkehr** das Pendant zu EVO bzw. VO-ABB dar.

Die §§ 44 bis 52 LuftVG regeln die Haftung für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden, und die Haftung für verspätete Beförderung.

Nachdem durch die VO (EG) Nr. 2027/97 i.d.F. der VO (EG) Nr. 889/2002 keine Unterscheidung mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemacht wird, ist das LuftVG nur noch anwendbar für

- Flugreiseveranstalter als vertragliche Luftfrachtführer bei inländischen Flugpauschalreisen, welche die geschuldete Beförderung durch andere ausführende Luftfrachtführer durchführen lassen und
- inländische nicht gewerbliche und nicht entgeltliche Luftbeförderungen.⁴⁹

Im Übrigen werden auch die nationalen Flüge weitestgehend von internationalen Vorschriften (Montrealer Übereinkommen bzw. VO (EG) Nr. 261/2004) geregelt.

d) BGB

Soweit keine Regelung in den internationalen Übereinkommen, europäischen Vorschriften und den nationalen Sondergesetzen getroffen ist, kommt das BGB zur Anwendung.

⁴⁸ Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S.698), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 11. Dezember 2008.

⁴⁹ *Führich*, Sonderbeilage zu MDR 7/2007, S. 2.

B) Der Kontrahierungszwang

I.) Die Regelungen für die drei Verkehrsträger

Die Unternehmen im **Schienenpersonenverkehr** müssen gem. § 10 AEG Personen und deren Reisegepäck befördern. Für den straßengebundenen **Nahverkehr** ergibt sich die Beförderungspflicht aus § 22 PBefG.⁵⁰ Der Kontrahierungszwang für **Luftverkehrsunternehmen** ist in § 21 Abs. 2 S. 3 LuftVG geregelt.

Der Fahrgast hat im Rahmen des Kontrahierungszwanges einen zivilrechtlichen Anspruch auf Abschluss des Beförderungsvertrages (**Abschlusspflicht**).⁵¹

Besteht bereits ein Vertrag, so tritt an die Stelle der Abschlusspflicht für den Beförderer ein **Kündigungsverbot**.⁵² Andernfalls könnte der Kontrahierungszwang zu leicht unterlaufen werden, indem nach Vertragsschluss der Vertrag direkt wieder gekündigt wird.⁵³

Der Kontrahierungszwang wirkt sich auch auf den Vertragsinhalt aus:⁵⁴ Der Beförderer muss seine Leistungen zu objektiv angemessenen Preisen und Bedingungen erbringen („**Inhaltszwang**“).⁵⁵ Andernfalls könnte die Beförderungspflicht durch den Kontrahierungsverpflichteten mittels hoher Preise zu leicht unterlaufen werden.

Am Beispiel des § 10 AEG soll verdeutlicht werden, welche Detailregelungen zum Kontrahierungszwang existieren⁵⁶: Der Kontrahierungszwang besteht gem. § 10 AEG unter mehreren Vorbehalten. So müssen die Beförderungsbedingungen eingehalten werden. Die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen besteht nur nach Maßgabe der EVO und der Tarife (§ 5 Abs. 1 EVO), so dass etwa Personen, die

⁵⁰ Vertiefend *Fielitz/Grätz* § 22 PBefG Rn.2ff.; *Meyer* § 22 PBefG Rn.1ff.

⁵¹ *Finger* Anh. 1a (AEG), § 10 AEG Anm. 1g.

⁵² BGH vom 11.03.2003 - XI ZR 403/01 - NJW 2003, 1658.

⁵³ BGH vom 11.03.2003 - XI ZR 403/01 - NJW 2003, 1658.

⁵⁴ *Larenz/Wolf*, Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts, S. 631.

⁵⁵ *Larenz/Wolf*, Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts, S. 631.

⁵⁶ Die entsprechenden Detailregelungen im straßengebundenen Nah (§ 22 PbefG) und Luftverkehr (§ 21 Abs. 2 S. 3 LuftVG) sind im Grundsatz identisch und werden daher nicht vorgestellt.

eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes darstellen, von der Beförderung ausgeschlossen werden können (§ 8 Abs. 2 EVO⁵⁷).

Eine Beförderung mit den regelmäßig verkehrenden Verkehrsmitteln - also gem. dem Fahrplan (§ 3 EVO) - muss möglich sein; ein Anspruch auf Einsatz zusätzlicher Verkehrsmittel besteht nicht. Sofern der Fahrgast in einem Zug aufgrund von Überfüllung nicht mitgenommen werden kann, muss er auf den nächsten fahrplanmäßig verkehrenden Zug warten. Der Beförderungszwang besteht auch nicht, wenn das Verkehrsunternehmen durch ein unabwendbares und nicht zu beseitigendes Hindernis wie Unwetterschäden die Beförderung nicht durchführen kann, § 10 Nr. 3 AEG.⁵⁸

⁵⁷ Zu den weiteren Ausschlussgründen des § 8 EVO: *Goltermann*, Ordnungsnummer 70, § 8 EVO S.3ff.

⁵⁸ Siehe auch die amtliche Begründung des Gesetzgebers, zu finden bei *Kunz* A 4.1 S. 99.

II.) Sinn und Zweck des Kontrahierungszwanges

Der Kontrahierungszwang zur Beförderung von Personen im öffentlichen Verkehr wird für alle Verkehrsträger damit gerechtfertigt, dass in Bereichen der elementaren Daseinsvorsorge für jede Person die Möglichkeit zur Nutzung der vorhandenen Leistungen gegeben sein muss.⁵⁹ Im Vordergrund steht dabei das durch den Sozialstaatgedanken untermauerte Gebot, jede Person an den grundlegenden Leistungen für die Lebensführung teilhaben zu lassen.⁶⁰

Aus der Sozialstaatsklausel des Art. 28 GG ergibt sich, dass ein Unternehmen, welches Leistungen der allgemeinen Daseinsvorsorge anbietet, den Vertragsschluss nur aus sachlich berechtigten Gründen verweigern darf.⁶¹ Es besteht ein Wechselverhältnis zwischen Bedarf und Abschlusszwang: Je dringender der Bedarf an der Leistung ist, desto eher ist ein Kontrahierungszwang notwendig. Und je mehr Konkurrenten die Leistung an einem dem Kunden zugänglichen Markt anbieten, desto weniger ist ein Kontrahierungszwang zur Bedarfsdeckung erforderlich.⁶²

Die Belastbarkeit dieser Argumentation ist für die drei Verkehrsträger getrennt zu hinterfragen:

Im Bereich des **ÖPNV** (=Schienenpersonennahverkehr und straßengebundener Nahverkehr) sind die Voraussetzungen für einen Kontrahierungszwang gegeben: Die Nahverkehrsleistungen werden für die jeweiligen Strecken in der Regel als Verkehrsvertrag zwischen Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeschrieben (nach einem Wettbewerb um den Markt). Wenngleich es Konkurrenten auf der gleichen Strecke geben könnte, wird die Beförderungsleistung selbst in der Regel nur von einem Unternehmen erbracht. Es besteht also ein faktisches Monopol. Darüber hinaus gehören die Beförderungsleistungen im Nahverkehr zum engsten Bereich der Daseinsvorsorge. Für Menschen, die kein eigenes Auto besitzen, ist die Teilhabe

⁵⁹ Paulus/Zenker, Jus 2001, 1, 5.

⁶⁰ Paulus/Zenker, Jus 2001, 1, 5.

⁶¹ Larenz/Wolf, Allgemeiner Teil des BGB, § 34 Rn. 33.

⁶² Larenz/Wolf, Allgemeiner Teil des BGB, § 34 Rn. 34.

am öffentlichen Leben ohne die Möglichkeit zur Nutzung des Nahverkehrs praktisch ausgeschlossen.⁶³ Der Kontrahierungszwang schützt hier die verfassungsrechtlich garantierte allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) und das Recht auf Freizügigkeit (Art. 11 GG) in Gestalt der Fortbewegungsfreiheit.

Auch gegen den Kontrahierungszwang im **Schienerpersonenfernverkehr** bestehen keine Bedenken. Zwar ist hier Wettbewerb möglich und auf wenigen Strecken auch schon gegeben. Der Anteil der Wettbewerber im Schienerfernverkehrsmarkt ist mit unter einem Prozent verschwindend gering (Stand: Febr. 2009) und wird auch mit Beginn der zweiten Rahmenfahrplanperiode Dez. 2011 bis Dez. 2015 erst nur sehr behutsam wachsen. Die DB Fernverkehr AG hat damit immer noch einen sehr hohen Marktanteil, der im Ergebnis einem Monopol gleichkommt. Zudem gehören auch die Beförderungsleistungen der Unternehmen im Schienerpersonenfernverkehr zum Bereich der Daseinsvorsorge.⁶⁴ Bürger ohne ein eigenes Auto könnten insbesondere die verfassungsrechtlich gewährte Freizügigkeit (Art. 11 GG) nicht in Anspruch nehmen, wenn für die Unternehmen im Schienerpersonenfernverkehr kein Kontrahierungszwang bestehen würde. Der Schienerpersonennahverkehr ist hier keine brauchbare Alternative: Eine Reise über mehrere Bundesländer hinweg nur mit dem Schienerpersonennahverkehr ist nur unter unverhältnismäßig hohem Zeitaufwand und aufwendigen Zugwechsell zu realisieren.

Im **Luftverkehr** liegen die Dinge differenzierter. Hier besteht kein Monopol: Personenbefördernde Aircarrier müssen sich sowohl im nationalen als auch internationalen Markt gegen zahlreiche Konkurrenten behaupten. Allerdings gehört auch der Luftverkehr zum Bereich der Daseinsfürsorge, da der Fahrgast eine längere Flugstrecke (z.B. nach Australien) nicht aus eigener Kraft zurücklegen kann. Die Verhältnisse im Luftverkehr und Schienerpersonenverkehr unterscheiden sich nicht so wesentlich, als dass eine unterschiedliche Behandlung

⁶³ Der gewerbliche Individualverkehr (Taxi) ist insbesondere wegen der hohen Kosten keine Alternative.

⁶⁴ So auch: *Larenz/Wolf*, Allgemeiner Teil des BGB, § 34 Rn. 31f.

gerechtfertigt wäre. Alle drei erbringen eine Beförderungsleistung, zu der der Bürger aus eigener Kraft nicht in der Lage ist.

Zudem sind die Interessen aller drei Beförderer durch den Kontrahierungszwang nicht in erheblichem Maße betroffen. Schließlich wollen sie mit den Fahrgästen – ihren Kunden – einen Vertrag abschließen. Unerwünschten Passagieren kann bereits aufgrund des geltenden Rechts die Mitfahrt verweigert werden.⁶⁵

Ein schwerwiegender Verstoß des Kontrahierungszwangs gegen das Prinzip der Privatautonomie käme unter den vorstehend aufgeführten Voraussetzungen nur noch dann in Betracht, wenn die Leistung des Beförderers eine höchstpersönliche wäre und ihre Preisgabe durch Zwang zum Vertragsschluss persönlichkeitsrechtliche Belange des Leistenden berührte.⁶⁶

Ein solcher Eingriff ist im vorliegenden Fall nicht ersichtlich: Die Beförderung ist nur eine Massenleistung im Alltagsleben, die Verletzung von höchstpersönlichen Rechtsgütern des Leistenden kommt insoweit nicht in Betracht.

⁶⁵ Siehe oben Kapitel B I S. 18f.

⁶⁶ *Larenz/Wolf*, Allgemeiner Teil des BGB, § 34 Rn. 31f. - Höchstpersönlich sind z.B. die Leistungen eines Künstlers, soweit diese Tätigkeit „individuell“ ist und jedes von ihm geschaffene Bild eine persönliche Note hat. Sofern ein Künstler zu Leistung seiner künstlerischen Tätigkeit an einen Vertragspartner *gezwungen* würde, läge darin unter Umständen ein Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht.

III.) Ergebnis zum Kontrahierungszwang

Der Kontrahierungszwang ist auch in Zukunft beizubehalten. Der öffentliche Personenverkehr gehört zum Bereich der elementaren Daseinsvorsorge und muss allen Bürgern zur Benutzung offen stehen.⁶⁷ Die Interessen der Beförderer werden dadurch nicht über Gebühr beansprucht, da sie allein aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten an der Beförderung der Fahrgäste interessiert sind.

Reformbedarf (etwa im Sinne einer Begrenzung des Kontrahierungszwanges) ist nicht vorhanden.

⁶⁷ Zum Sinn und Zweck des Kontrahierungszwangs: Kapitel B II S. 20 ff.

C) Der Vertragsschluss

Im Personenbeförderungsrecht gibt es für den Vertragsschluss keine Sonderregelungen. Daher gilt für alle drei Verkehrsträger das BGB.

I.) Rechtsnatur und Parteien des Beförderungsvertrages

Die Beförderung wird im Rahmen eines **Werkvertrages** (§§ 631 ff. BGB) erbracht⁶⁸. Der Beförderer als Unternehmer ist dazu verpflichtet, den Erfolg mittels Transportleistung zu erbringen, § 631 Abs. 2 BGB.⁶⁹ Der Erfolg ist in der Ortsveränderung (Beförderung an ein bestimmtes Ziel) zu sehen.⁷⁰ Der Fahrgast als Besteller schuldet im Gegenzug die Zahlung des Fahrpreises, § 631 Abs. 1 BGB.

An einer Beförderung sind häufig **mehrere Unternehmen** beteiligt.⁷¹ Während z.B. der Großteil der Fernverkehrstrecken in der Hand der DB Fernverkehr AG liegt, werden kürzere Strecken (SPNV) zumeist von der DB REGIO AG oder anderen Gesellschaften, etwa der Connex GmbH, bedient.

Der Fahrgast erwirbt dennoch regelmäßig nur **eine Fahrkarte** und schließt damit auch nur **einen Beförderungsvertrag** ab. Fraglich ist, ob die übrigen Verkehrsunternehmen nur als Erfüllungsgehilfen des vertragsschließenden Unternehmens tätig werden. Eine solche Konstruktion hätte zur Folge, dass der Fahrgast gegenüber den am Vertragsschluss nicht unmittelbar beteiligten Unternehmen keinen Anspruch auf Beförderung hätte. Vor dem Hintergrund, dass der Reisende in der Praxis seinen Beförderungsanspruch unmittelbar auch gegen die anderen Unternehmen geltend macht, ist die Figur der Erfüllungsgehilfenschaft jedoch abzulehnen.⁷²

⁶⁸ RG vom 23.06.1883 - Rep. I. 249/83 - RGZ 10, 165, 167; Staudinger-Peters Vorbem. zu §§ 631ff. BGB Rn.64. Speziell für den Luftbeförderungsvertrag BGH vom 2.04.1974 - VI ZR 23, 73 - BGHZ 62, 256ff.; BGH vom 21.12.1973 - IV ZR 158/72, BGHZ 62, 71ff.

⁶⁹ Schellhammer, Schuldrecht nach Anspruchsgrundlagen, Rn.428; Kaiser, Bürgerliches Recht, S. 329; Medicus, Schuldrecht BT Rn. 358.

⁷⁰ Ein Reisevertrag im Sinne der §§ 651 a ff. BGB ist nur dann gegeben, wenn das Eisenbahnunternehmen sich zur Erbringung einer Gesamtheit von Reiseleistungen verpflichtet hat (§ 651 a Abs. 1 S.1 BGB).

⁷¹ Pohar, Rechtsbeziehungen, S. 80.

⁷² Hierzu auch: Pohar, Rechtsbeziehungen, S. 80.

Vielmehr wird jedes einzelne Verkehrsunternehmen, das den Fahrgast befördert, auch dessen Vertragspartner. Die am Vertragsschluss nicht beteiligten Beförderer können allerdings nur Vertragspartner des Fahrgastes werden, wenn sie vom fahrkartenausgebenden Unternehmen nach Maßgabe der §§ 164 ff. BGB wirksam vertreten werden.

Gem. § 164 Abs. 2 BGB ist für eine wirksame Stellvertretung erforderlich, dass die **Vertreterstellung** bei Vertragsschluss hinreichend deutlich gemacht wird (**Offenkundigkeitsprinzip**).⁷³ Bei Abschluss eines Personenbeförderungsvertrages wird es daran jedoch häufig fehlen. Ungeachtet dessen können die anderen Beförderer dennoch wirksam vertreten werden, wenn die Offenkundigkeit ausnahmsweise **entbehrlich** ist.

Ergibt sich die Stellvertretung etwa schon aus den **Umständen**, muss sie bei Vertragsschluss nicht ausdrücklich offenbart werden (§ 164 Abs. 1 S. 2 BGB).⁷⁴ Dies ist bei den Beförderungsverträgen zwischen Fahrgast und Beförderer jedoch nicht der Fall. Den meisten Fahrgästen ist nicht bewusst, dass die Beförderung von unterschiedlichen Beförderern vorgenommen wird. Erst recht ist ihnen nicht bekannt, welche juristischen Personen für welche Streckenabschnitte verantwortlich sind.⁷⁵ Folglich ist davon auszugehen, dass dem Fahrgast nicht schon aus den Umständen klar wird, dass der fahrkartenausgebende Beförderer, mit dem er den Beförderungsvertrag schließt, zugleich eine unbestimmte Anzahl anderer Beförderungsunternehmen vertritt.⁷⁶

Allerdings hat der Fahrgast im Zeitpunkt des Vertragsschlusses in der Regel auch **kein Interesse** an diesen Einzelheiten.⁷⁷ Die Offenkundigkeit der Stellvertretung könnte dementsprechend entbehrlich sein, weil es dem Fahrgast nicht darauf ankommt, welche juristische Person im Einzelnen für seine Beförderung verantwortlich ist. Der Fall ist vergleichbar mit dem Vertretergeschäft für „**den, den es angeht**“.⁷⁸ Bei diesem Rechtsinstitut wird für die Zulässigkeit des

⁷³ *Bartl*, NJW 1976, 854, 855.

⁷⁴ *Jauernig/Jauernig* § 164 Rn. 3.

⁷⁵ LG Frankfurt a.M., Urt. v. 15.10.2003 – 2/1 S 131/03, NJW 2003, 3641.

⁷⁶ So auch: *Pohar*, Rechtsbeziehungen, S. 80.

⁷⁷ LG Frankfurt a.M., Urt. v. 15.10.2003 – 2/1 S 131/03, NJW 2003, 3641.

⁷⁸ *MünchKomm-Schramm* § 164 Rn. 49.

Vertretergeschäfts auf die Offenkundigkeit verzichtet, wenn es dem Geschäftspartner subjektiv gleichgültig ist, wer sein Vertragspartner wird, dieser aber objektiv bestimmbar ist.⁷⁹ Zwar wird dieses Rechtsinstitut kritisiert:⁸⁰ Die Grenze zwischen mittelbarer und unmittelbarer Stellvertretung werde verwischt und der bei unmittelbaren Stellvertretungswirkungen unbedingt zu beachtende Offenkundigkeitsgrundsatz werde verletzt. Auch sei bei Bargeschäften des Alltags diese Konstruktion unnötig.⁸¹

Dennoch erscheint die Konstruktion des Vertretergeschäfts für den, den es angeht, als teleologische Einschränkung des Offenkundigkeitsprinzips⁸² sinnvoll und möglich, wenn keine schutzwürdigen Belange des Geschäftsgegners und des Vertretenen entgegenstehen. Selbst die Kritiker lassen diese Konstruktion zu, wenn der Wille, für einen anderen zu handeln, wenigstens für einen mit den Verhältnissen Vertrauten erkennbar ist und sich aus der Sachlage mit Sicherheit ergibt.⁸³

Dem Fahrgast kommt es nicht darauf an, wer sein Vertragspartner ist. Jemand, der sich mit der Personenbeförderung auskennt, weiß hingegen, dass bei Abschluss des Beförderungsvertrages auch andere Beförderer als nur das fahrkartenausgebende Unternehmen verpflichtet werden sollen.

Somit bestehen aus dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes hinsichtlich der Offenkundigkeit keine Bedenken an der Wirksamkeit der Stellvertretung. Nach diesem Gesichtspunkt könnte das fahrkartenausgebende Unternehmen die anderen Beförderer wirksam vertreten.⁸⁴

Allerdings kommt zu dem Problem, dass die Stellvertretung bei Abschluss des Beförderungsvertrages nicht offenkundig ist, noch ein weiteres hinzu: Da der Beförderungsvertrag häufig dem Fahrgast die Möglichkeit bietet, aus verschiedenen Streckenführungen noch während der Reise selbst zu wählen und

⁷⁹ *Larenz/Wolf* § 46 Rn. 44.

⁸⁰ *Flume* § 44 II 2 a).

⁸¹ *Flume* § 44 II 2 b)

⁸² *Einsele*, JZ 1990, 1005, 1010.

⁸³ *Larenz/Wolf* § 46 Rn. 44.

⁸⁴ So auch: *Pohar*, Rechtsbeziehungen, S. 80.

die genaue Beförderungszeit selbst festzulegen, stehen bei Vertragsschluss die konkreten Beförderer, die einen Teil der Beförderungsleistung letztlich wirklich erbringen, noch nicht fest. Dennoch sollen diese noch zu bestimmenden Beförderer Vertragspartner des Fahrgastes werden.

Rechtsgeschäfte, bei denen der Vertretende bei Vertragsschluss **noch nicht** (sondern erst bei Inanspruchnahme der Leistung) **feststeht**, sind – soweit sich die Parteien darauf einlassen – vor dem Hintergrund der Vertragsfreiheit grundsätzlich möglich.⁸⁵ Sie werden als „offenes Geschäft für den, den es angeht“ bezeichnet.⁸⁶ Es bestehen insbesondere im Hinblick auf § 164 Abs. 2 BGB und den Schutz des Rechtsverkehrs Bedenken.⁸⁷

Für Bargeschäfte des täglichen Lebens ist die Zulässigkeit der offenen Stellvertretung indes weitestgehend anerkannt.⁸⁸

Bei Abschluss des Beförderungsvertrages besteht die Besonderheit, dass nicht nur die Person, die Vertragspartner wird, unbekannt ist, sondern auch die Stellvertretung insgesamt nicht offenkundig ist. Es besteht somit eine **Mischung** aus dem „echten (verdeckten) Geschäft für den, den es angeht“ und dem „offenen (unechten) Geschäft für den, den es angeht“. Das Offenkundigkeitsprinzip (§ 164 Abs. 2 BGB) wird somit gleich **in zweifacher Hinsicht** durchbrochen.⁸⁹

Trotz dieser Kumulierung von Wirksamkeitshindernissen ist dennoch anzunehmen, dass das fahrkartenausgebende Unternehmen alle anderen Beförderer wirksam vertritt.⁹⁰ Insbesondere weil es für den Fahrgast unerheblich ist, wer genau ihn befördert, und die fehlende Offenkundigkeit des Vertretergeschäfts seine Belange nicht berührt, kann hier auf die Offenkundigkeit im Sinne des § 164 Abs. 2 BGB verzichtet werden. Des Weiteren ist der vertretene Beförderer bei Vertragsschluss **zumindest bestimmbar**. Schon vor Vertragsschluss lässt sich dem Vertragsschluss entnehmen, wer als künftiger

⁸⁵ Staudinger/Schilken, Vor §§ 164 ff. Rn. 51.

⁸⁶ Staudinger/Schilken, Vor §§ 164 ff. Rn. 52.

⁸⁷ *Einsele* JZ 1990, 1005, 1009.

⁸⁸ *Medicus* AT Rn. 920.

⁸⁹ Pohar, Rechtsbeziehungen, S. 80.

⁹⁰ Finger/*Eiermann*, Vor §§ 8 - 19 Anm. 2 d) dd).

Vertragspartner in Frage kommt. Dies ist auch für jeden, der mit den Einzelheiten der Personenbeförderung vertraut ist, ohne weiteres erkennbar. Demnach schadet es hier nicht, dass die Stellvertretung weder offenkundig ist, noch der konkrete Vertragspartner bei Abschluss des Beförderungsvertrages feststeht.

Juristische Personen, die den Beförderern DB Regio- und DB Fernverkehr übergeordnet sind, wie z.B. die DB Mobility Logistics AG oder deren Muttergesellschaft, die DB AG als Holding, werden dagegen weder durch Stellvertretung noch durch einen dahingehenden Rechtsschein Partner der Beförderungsverträge mit dem Fahrgast.⁹¹

Zwischenergebnis: Alle an einer Bahnreise real beteiligten Beförderer werden vom fahrkartenausgebenden Unternehmen wirksam im Sinne der §§ 164 ff. BGB unmittelbar bei Vertragsschluss vertreten und mitverpflichtet; ihre Verpflichtung entsteht aber erst bei Inanspruchnahme der Leistung. Sie schulden damit gemeinsam die Erbringung der Beförderungsleistung. Die beteiligten Eisenbahnunternehmen sind jedoch keine Gesamtschuldner im Sinne der §§ 431, 421 BGB. Denn schon aus tatsächlichen Gründen kann nicht von *einem* Unternehmen die gesamte Beförderungsleistung verlangt werden. Die Beförderer haften aber im Zweifel⁹² als gemeinschaftliche⁹³ Schuldner der Beförderungsleistung.

⁹¹ LG Frankfurt a.M., Urt. v. 15.10.2003 – 2/1 S 131/03, NJW 2003, 3641.

⁹² Staudinger/Noack § 431 Rn. 4.

⁹³ MünchKomm-Bydlinski vor § 420 Rn. 7.

II.) Real - oder Konsensualvertrag ?

Fraglich ist, ob sich der Abschluss des Beförderungsvertrages allein nach den allgemeinen Regeln des BGB durch Abgabe zweier Willenserklärungen vollzieht (Konsensualvertrag) oder aber durch die Aushändigung der Fahrkarte ein zwingend erforderliches tatsächliches Element zum Vertragsschluss hinzutritt (Realvertrag).⁹⁴

Für die Annahme eines Realvertrages, dessen Wirksamkeit an die Übergabe der Fahrkarte gekoppelt ist, sprechen nicht zuletzt die Bestimmungen der EVO, die für den Anspruch stets den Besitz einer Fahrkarte voraussetzen. Gem.

§ 9 Abs. 1 und Abs. 4 EVO besteht nämlich ohne Fahrkarte kein Anspruch auf Beförderung, so dass der Fahrgast von der Beförderung ausgeschlossen werden kann. Die Konstruktion eines Realvertrages ist darüber hinaus dem Transportrecht nicht fremd.

Für den Eisenbahnfrachtvertrag (§ 61 EVO a.F.) wurde vertreten, dass dieser erst zustande komme, wenn auch Frachtgut und Frachtbrief übergeben worden seien.⁹⁵

Der Eisenbahnfrachtvertrag sei hinsichtlich der konstitutiven Frachtgutübergabe ein Realvertrag, angesichts des auszustellenden Frachtbriefes sogar ein Formalvertrag, das heißt, die Wirksamkeit des Vertrages sei von der Übergabe des Frachtbriefes abhängig.⁹⁶

Auch hinsichtlich der Eisenbahnbeförderung von Personen wurde die Auffassung vertreten, der Beförderungsvertrag sei ein Realvertrag, der von der Fahrkarte abhängt.⁹⁷

Diese Konstruktion ist jedoch – insbesondere weil der Realvertrag im BGB keine Stütze findet⁹⁸ – abzulehnen. Zwar ist richtig, dass die EVO den Anspruch auf Beförderung auch an den Besitz der Fahrkarte knüpft (§ 9 Abs. 1 und 4 EVO).

⁹⁴ Zum Ganzen auch *Pohar*, Rechtsbeziehungen, S. 47.

⁹⁵ So zu § 60 EVO a.F. Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck Nr. 70 (EVO) § 61 Anm. 1 a) aa).

⁹⁶ Schlegelberger HGB 4. Aufl. 1966, Vor § 453 Rn. 25.

⁹⁷ Kittel/Friebe/Hay § 9 EVO Anm. 1.

⁹⁸ Dies zeigt sich an der neuen Fassung von § 488 BGB bzw. § 607 BGB, wo sich der Gesetzgeber eindeutig gegen die nach dem alten Wortlaut mögliche Konstruktion eines Realvertrages entschieden hat, Hk-BGB/Ebert § 488 Rn. 2; § 607 Rn. 3.

Dies spricht jedoch nicht grundsätzlich gegen die Annahme, dass der Personenbeförderungsvertrag auch ohne eine Fahrkartenübergabe als konstitutives Element allein durch zwei übereinstimmende Willenserklärungen abgeschlossen werden kann.

In diesem Zusammenhang muss beachtet werden, dass in manchen Zügen auf eine Fahrkarte gänzlich verzichtet wird. Um etwa mit dem früheren MET⁹⁹ zu reisen, musste die Zugfahrkarte lediglich telefonisch gebucht werden; ein Fahrschein wurde nicht ausgegeben. Allein in der telefonischen Einigung ist also der Abschluss des Beförderungsvertrages zu sehen. Der Beförderer verspricht verbindlich die Beförderungsleistung, der Fahrgast verpflichtet sich zur Zahlung des Fahrpreises. Die Übergabe der Fahrkarte fehlt hier und kann somit kein konstitutives Element des Personenbeförderungsvertrages sein. Somit ist er kein Real -, sondern ein **Konsensualvertrag**.¹⁰⁰

⁹⁹ Der Metropolitan (MET) verband Köln mit Hamburg und war ein Unternehmen der Deutschen Bahn AG. Der Betrieb wurde jedoch zum 12.12.04 eingestellt, hierzu auch Pohar, Rechtsbeziehungen, S. 48.

¹⁰⁰ So auch: Pohar, Rechtsbeziehungen, S. 47.

III.) Einigung

Fraglich ist, wann zwischen Fahrgast und Beförderer die Einigung hinsichtlich des Vertragsschlusses zustande kommt. Da die Einigung häufig mit dem Fahrkartenkauf zusammen fällt, bietet es sich an, nach dem **Zeitpunkt** des **Fahrkartenkaufs** zu differenzieren.¹⁰¹

Vorab soll die Rechtsnatur der Fahrkarte geklärt werden (1.).

Im nächsten Schritt ist zu klären, wann zwischen Fahrgast und Beförderer die Einigung zustande kommt (2.-5.).

1.) Rechtsnatur der Fahrkarte

Der traditionellen Papierfahrkarte werden mehrere Funktionen zugeschrieben: Zunächst ist sie **Quittung und Vertragsurkunde**, die den Abschluss des Beförderungsvertrages beweist¹⁰² und die wesentlichen Bestandteile des Vertrages fixiert. Über diesen Beweiszweck hinaus ist der Besitz der Fahrkarte gem.

§ 9 Abs. 1 und 4 EVO erforderlich, um die Beförderungsleistung in Anspruch nehmen zu können. Folglich könnte die Fahrkarte als ein **Wertpapier**, in Gestalt einer Inhabermarke i.S.d. § 807 BGB angesehen werden, was der heute herrschenden Auffassung entspricht.¹⁰³

Sowohl nach dem (in der Literatur¹⁰⁴ überwiegend vertretenen) weiten als auch nach dem engen Wertpapierbegriff¹⁰⁵ zeichnen sich Wertpapiere dadurch aus, dass die **Ausübung** des in der Urkunde verkörperten Rechts die **Innehabung** des Papiers erfordert.¹⁰⁶ Lautet die Urkunde auf keine bestimmte Person und soll jeder Inhaber befugt sein, den verbrieften Anspruch geltend zu machen, spricht man von einem Inhaberpapier.¹⁰⁷ Für Inhaberpapiere typisch ist, dass die verbrieft

¹⁰¹ Zum Vertragsschluss mittels Handy-SMS: *Pohar*, NZV 2003, 257ff.

¹⁰² Czerwenka/Heidersdorf/*Schönbeck* Nr. 70 (EVO) § 9 Anm. 1 a).

¹⁰³ Palandt/*Sprau* § 807 Rn. 3; Staudinger/*Marburger* § 805 Rn. 5.

¹⁰⁴ Staudinger/*Marburger*, Vor §§ 793-808 Rn. 1.

¹⁰⁵ *Franke*, DB 1983, 377, 380.

¹⁰⁶ Staudinger/*Marburger*, Vor §§ 793-808 Rn. 1,3.

¹⁰⁷ Staudinger/*Marburger*, Vor §§ 793-808 Rn. 7.

Forderung nur durch sachenrechtliche Verfügung über das Papier übertragen werden kann.¹⁰⁸

Diese Merkmale treffen auf Fahrkarten zu: Fahrscheine verbriefen das Recht, zu den in ihnen angegebenen Bedingungen (Zuggattung und Wagenklasse) vom benannten Abfahrts - zum Zielbahnhof befördert zu werden. Ohne Fahrkarte muss die Beförderungsleistung nicht erbracht werden. Dies ergibt sich nicht nur aus der EVO (§ 9 Abs. 1 und 4), sondern auch schon aus der Zwecksetzung, die der Rechtsverkehr dem Fahrschein beimisst: Beförderungsanspruch und Fahrkartenbesitz sollen zur Vereinfachung des Massenverkehrs miteinander verknüpft sein.

Wie für Inhaber üblich, hat der Fahrgast auch keine andere Möglichkeit, seine Berechtigung zur Zugfahrt nachzuweisen, als durch Vorlage des Fahrscheins. Selbst wenn er etwa durch Zeugen beweisen kann, dass er eine Fahrkarte gekauft hat, ist das Schienenpersonenverkehrsunternehmen gem. § 9 Abs. 1 und 4 EVO nicht verpflichtet, ihn ohne Fahrschein zu befördern.

Im Übrigen kann der Anspruch auf Beförderung auch durch bloße Übereignung der Fahrkarte übertragen werden.¹⁰⁹ Der Vermerk „nicht übertragbar“ auf normalen Fahrkarten hindert dies nicht. Er meint dort lediglich den Fall, dass die Fahrkarte schon teilweise benutzt wurde.¹¹⁰ Demzufolge handelt es sich bei normalen Fahrscheinen nicht lediglich um schlichte Legitimationspapiere, sondern um Inhaberpapiere.

Als typisches Inhaberpapier ist in § 793 BGB die Inhaberschuldverschreibung nominiert. Freilich können Fahrscheine die in § 793 BGB genannten Anforderungen nicht erfüllen. Fahrkarten werden üblicherweise weder unterschrieben noch mit einem Faksimile versehen. Auch ein Aufgebotsverfahren bei abhanden gekommenen Fahrscheinen ist wenig sinnvoll.

¹⁰⁸ Staudinger/*Marburger*, Vor §§ 793-808 Rn. 7.

¹⁰⁹ Finger/*Eiermann* § 9 Anm. 4.

¹¹⁰ Erman/*Heckelmann* § 807 Rn. 5.

Fahrscheine sind daher richtigerweise sogenannte „**unvollkommene Inhaberschuldverschreibungen**“, mithin Inhaberzeichen im Sinne des § 807 BGB. Bei diesen wird zu Gunsten des Massenverkehrs auf die besonderen Anforderungen an Inhaberschuldverschreibungen verzichtet.¹¹¹

2.) Variante 1: Fahrkartenkauf vor der Fahrt

Beim Fahrkartenkauf vor der Fahrt **im Reisebüro** gibt der Fahrgast das Angebot ab, welches durch den Fahrkartenverkäufer angenommen wird.¹¹² Der Fahrkartenverkäufer vertritt den Beförderer gem. den §§ 164 ff. BGB.

Fraglich ist, wie die Einigung beim Fahrkartenkauf vor der Fahrt **am Fahrscheinautomaten** zustande kommt.¹¹³

Teilweise wird vertreten, dass der Beförderer¹¹⁴ bereits durch das **Aufstellen des Automaten** ein Angebot zum Vertragsschluss abgebe, das durch Bezahlung des Fahrscheins angenommen werde.¹¹⁵ Das Angebot stehe allerdings unter der **Bedingung**, dass der Automat ordnungsgemäß funktioniere.¹¹⁶

Nach anderer Ansicht gibt der **Kunde** das **Angebot** ab, das von dem Beförderer folglich nur angenommen werden kann, wenn der **Automat nicht defekt** ist.¹¹⁷

Zwischenergebnis: Nach beiden Auffassungen kann die Einigung nur zustande kommen, wenn der **Automat ordnungsgemäß** funktioniert. Die Meinungen führen also zu denselben Ergebnissen, so dass eine Entscheidung dieses Meinungsstreites nicht erforderlich ist.

¹¹¹ *Gursky*, Wertpapierrecht, Rn. 125. Zum Ganzen auch *Pohar*, Fahrgastrechte.

¹¹² *Finger*, TransportR 1980, 9.

¹¹³ *Dörner/Staudinger*, Gutachten, S.14 ff.

¹¹⁴ Regelmäßig wird es sich hierbei um einen Beförderer im Schienenpersonenfernverkehr oder straßengebundenen Nahverkehr handeln, im Flugverkehr ist der Vertragsschluss mittels Automaten grundsätzlich nicht möglich.

¹¹⁵ *Larenz/Wolf* § 29 Rn.22; *Staudinger/Jauernig* § 929 Rn.4; *Medicus* BGB AT Rn.362; *Müko-Kramer* § 145 Rn.10.

¹¹⁶ *Palandt/Heinrichs* § 145 Rn. 7; *Soergel/Wolf* § 145 Rn.8; *Larenz/Wolf* § 29 Rn.22.

¹¹⁷ *Erman-Armbrüster* § 145 Rn. 8.

3.) Variante 2: Fahrkartenkauf während der Fahrt

Häufig besteht die Möglichkeit, den Fahrschein erst während der Fahrt zu erwerben. So kann man im Schienenpersonenfernverkehr das Ticket beim Schaffner lösen, zum Teil befinden sich im Verkehrsmittel selbst Automaten.

Das Angebot des Beförderers besteht hier in der **Bereitstellung des Verkehrsmittels** durch das Unternehmen. Fraglich ist, wie dieses Angebot durch den Fahrgast angenommen wird. In Betracht kommen der Einstieg in das Verkehrsmittel oder der spätere Fahrscheinwerb im Verkehrsmittel.

Da der Fahrgast beim **Einstieg** nicht direkt seinen Willen äußert, muss sein Verhalten anhand der §§ 133, 157 ff. BGB ausgelegt werden.¹¹⁸ Die Willenserklärung ist so auszulegen, wie sie der Erklärungsempfänger nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte verstehen durfte.¹¹⁹ Bei der Auslegung dürfen nur solche Umstände berücksichtigt werden, die bei Zugang der Erklärung für den Empfänger erkennbar waren.¹²⁰ Es ist folglich auf dessen Horizont abzustellen.

Zwischenergebnis: Das Angebot stellt die Bereitstellung des Verkehrsmittels durch den Beförderer dar, welches der Fahrgast durch konkludentes Handeln annimmt. Der Zustieg in das Fahrzeug ist als Annahme des Personenbeförderungsvertrages durch den Fahrgast zu werten.¹²¹ Auf den Zugang der Annahme wird gem. § 151 BGB verzichtet.¹²²

4.) Variante 3: Einigung auch bei Schwarzfahrt ?

Fraglich ist, ob auch mit dem Schwarzfahrer eine Einigung zustande kommt. Zu unterscheiden sind zwei Konstellationen:

¹¹⁸ Palandt-Heinrichs § 157 Rn. 2 ff.

¹¹⁹ Palandt - Heinrichs § 133 Rn. 7

¹²⁰ MünchKomm-Mayer-Maly/Busche § 157 Rn. 2 ff.

¹²¹ Weth, Jus 1998, 795.

¹²² Palandt/Heinrichs, Vorb. § 145 Rn. 26; Harder NJW 1990, 857, 858; AG Hamburg vom 24.04.1986 - 22b C 708/85 - NJW 1987, 448.

In der Praxis wohl häufiger ist diejenige Alternative, dass der Fahrgast sich beim Einstieg **unauffällig** verhält, sich also nicht offen als Schwarzfahrer zu erkennen gibt. Die Lösung dieser Alternative ist rechtlich unproblematisch: Besteigt der Schwarzfahrer schweigend den Zug, kommt ein Beförderungsvertrag durch konkludentes Verhalten zustande.¹²³

Andererseits besteht die Möglichkeit, dass der Schwarzfahrer beim Einstieg **offen** zum Ausdruck bringt, dass er nicht den Fahrpreis entrichten bzw. den Kaufpreis bezahlen möchte. Hier ist zu erörtern, ob unter diesen Umständen ein Vertrag zustande kommt.

Nach der **Lehre vom faktischen Vertragsverhältnis**¹²⁴ kann eine Einigung selbst bei einem offen ausgedrückten entgegenstehenden Willen des Erklärenden zustande kommen.¹²⁵

Für diese Meinung spricht die **Schutzbedürftigkeit des Beförderers**: Es erscheint unangemessen, dass der Fahrgast zwar die Beförderungsleistung in Anspruch nehmen darf, im Gegenzug jedoch kein Vertrag mit der Verpflichtung zur Zahlung des Fahrpreises zwischen den beiden Parteien besteht.

Dieser Standpunkt mag zwar rechtspolitisch nachvollziehbar sein, er findet jedoch im Gesetz zunächst keine Grundlage.¹²⁶ Vor allem widerspricht er den §§ 133, 157 BGB, wonach für die Auslegung der Willenserklärung der für einen Dritten erkennbare objektive Sinngehalt maßgebend ist. Hier bringt der Fahrgast aber offen zum Ausdruck, dass er das Vertragsangebot nicht annehmen möchte. Die Figur des faktischen Vertragsverhältnisses ist daher **abzulehnen**.

Nach **anderer Auffassung** kommt eine Einigung **nicht zustande**.¹²⁷ Beim Einsteigen unter gleichzeitigem Protest liege eine Willenserklärung vor, die in

¹²³ Weth, Jus 1998, 795, 796.

¹²⁴ Larenz, Allgemeiner Teil, 7. Auflage, S. 534 ff.

¹²⁵ Siehe hierzu noch die 6. Auflage von Larenz. Auch der BGH ist dieser Auffassung früher gefolgt, BGH vom 14.07.1956 - V ZR 223/54 - BGHZ 21, 319, 333ff.; BGH vom 29.01.1957 - VIII ZR 71/56 - BGHZ 23, 175, 177ff.; BGH vom 05.02.1957 - V BLw 37/56 - BGHZ 23, 249, 261f. Zu seiner geänderten Einstellung nun BGH vom 16.12.1964 - VIII ZR 51/63 - NJW 1965, 387, 388; BGH vom 25.09.1985 - Iva ZR 22/84 - BGHZ 95, 393, 399; siehe auch BGH vom 10.10.1990 - VIII ZR 370/89 - NJW-RR 1991, 176, 177.

¹²⁶ Larenz, Allgemeiner Teil, 6. Auflage, S. 535.

¹²⁷ Köhler, JZ 1981, 464.

sich widersprüchlich sei, also gleichsam einen offenen Dissens in sich trage. Hier gebiete das Prinzip der Privatautonomie im Vertragsrecht, die Verwahrung zu respektieren. Das Deliktsrecht böte die Möglichkeit zu einer angemessenen Lösung des Problems.¹²⁸

Das **Deliktsrecht** bietet jedoch gerade im Bereich des modernen Massenverkehrs keine interessengerechte Lösung. Vielmehr würden für die Beförderer in der Praxis kaum lösbare Probleme entstehen, wenn sie gegen Schwarzfahrer nur Ansprüche nach dem Deliktsrecht hätten und auf Vertragsrecht verzichteten.

Denn wer beim Schwarzfahrer, der unter Vorbehalt einsteigt, einen Vertragsschluss ablehnt, verneint auch die Anwendbarkeit der AGB und der sonstigen Beförderungsbedingungen des Verkehrsunternehmens, da die Geltung dieser Bedingungen an einen wirksamen Vertrag anknüpft: In den Beförderungsbedingungen sind z.B. Haftungsbegrenzungen für Sachschäden oder der Ausschluss von Ersatzansprüchen bei Verspätungen geregelt. Auf diese Regelungen sind die Verkehrsunternehmen angewiesen, um den Massenverkehr ordnungsgemäß abwickeln zu können. Das allgemeine Zivilrecht bietet hier keine befriedigenden Lösungen.

Für den Schwarzfahrer würden– anders als für den zahlenden Kunden – keine Haftungsbeschränkungen und keine Ausschlüsse von Ersatzansprüchen gelten, da die Beförderungsbedingungen bei Verneinung eines Vertragsschlusses nicht anwendbar wären. Diese Auffassung ist daher nicht praxistauglich.

Darüber hinaus bestehen weiterreichende dogmatische Bedenken zur Reichweite der Vertragsfreiheit: Die Mindermeinung nimmt für sich in Anspruch, allein der Privatautonomie ausreichend Rechnung zu tragen.¹²⁹ Privatautonomie bedeute in diesem Zusammenhang, dass einzelne auch die Freiheit haben müssten, einen Vertrag nicht abzuschließen und das Risiko, Unrecht zu begehen, auf sich zu nehmen.¹³⁰ Da die Vertragsfreiheit als Ausprägung der allgemeinen

¹²⁸ Köhler JZ 1981, 464; *Jauernig* Vorb. § 145 Rn.20.

¹²⁹ MünchKomm-Kramer Vorb. § 241 Rn.58; Köhler, JZ 1981, 464, 466f.; *Jauernig* Vorb. § 145 Rn.20.

¹³⁰ Köhler, JZ 1981, 464, 465.

Handlungsfreiheit verfassungsrechtlich geschützt ist, behauptet diese Auffassung letztlich nichts anderes, als dass nur sie mit der Verfassung vereinbar ist.

Die Argumentation ist nicht stichhaltig: Der Fahrgast hat auch die Freiheit, den Vertragsschluss zu unterlassen, indem er das Verkehrsmittel *nicht* benutzt. Mehr fordert die verfassungsrechtlich garantierte Vertragsfreiheit in diesem Zusammenhang nicht.¹³¹ Es muss insbesondere dem Einzelnen nicht die Möglichkeit gegeben werden, die Beförderungsleistung in Anspruch zu nehmen, ohne dass ein Vertrag zustande kommt. Die Auffassung fehlenden Vertragsschlusses qua Vertragsfreiheit ist verfassungsrechtlich folglich nicht abstützbar.

Das tatsächliche Handeln - hier das Einsteigen in den Zug - kann nach dieser Erfassung im Ergebnis nur ein Indiz für einen anderweitig nicht feststellbaren Willen sein.¹³² Sei der wirkliche Wille indes unmittelbar und offen zum Ausdruck gebracht - hier, indem der Kunde erklärt, er wolle *keinen* Vertrag schließen - brauche man auf Indizien wie das Einsteigen als Bekundung des Vertragsabschlusswillens nicht mehr zurückzugreifen. Hiernach verhindert die ausdrückliche Erklärung des Kunden den Vertragsschluss und spricht dem tatsächlichen Handeln - jedenfalls in Bezug auf den Vertragsschluss - jede Bedeutung ab.

Die **Rechtsgeschäftslehre** weist indes einen anderen Weg: Bei einer konkludenten Willenserklärung bringt der Handelnde durch seine Handlungen seinen Geschäftswillen, also den Willen, eine bestimmte Rechtsfolge herbeizuführen, zum Ausdruck.¹³³ Es liegt eine echte Willenserklärung durch schlüssiges Verhalten vor.¹³⁴ Dieses Verhalten wird auch nicht dadurch bedeutungslos, dass der Kunde zusätzliche ausdrückliche Erklärungen abgibt, die inhaltlich davon abweichen. Es liegen vielmehr in sich widersprüchliche Willenserklärungen vor, wenn der Kunde beim Einsteigen (erste WE) erklärt (zweite WE), er wolle keinen Vertrag schließen. Diese Erklärungen gehen

¹³¹ *Weth*, Jus 1998, 795, 796.

¹³² *Köhler*, JZ 1981, 464, 465.

¹³³ *Erman/Brox* Vorb. § 116 Rn. 7; *Palandt/Heinrichs* Vorb. § 116 Rn. 6.

¹³⁴ *Wieacker*, JZ 1957, 58, 61.

gleichzeitig dahin, jetzt einen Beförderungsvertrag schließen zu wollen (Bedeutung des Einsteigens) und ihn doch nicht schließen zu wollen (Bedeutung der ausdrücklichen Erklärung).

Auch **widersprüchliche Willenserklärungen** sind **auslegungsfähig** bzw. auslegungsbedürftig.¹³⁵ Die Auslegung hat gem. § 157 BGB so zu erfolgen, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. Jedermann, der ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt, weiß, dass er nicht umsonst befördert wird. Folglich verstößt es gegen den Grundsatz von Treu und Glauben, wenn der Kunde sich zwar befördern lässt, sich vertraglichen Verpflichtungen und damit der Bezahlung eines Entgelts aber dadurch entziehen will, dass er erklärt, er wolle keinen Vertrag schließen bzw. er wolle kein Entgelt zahlen.¹³⁶ Seine Erklärungen sind entsprechend zu gewichten.

Zwischenergebnis: Somit ist auch dann, wenn der Fahrgast seinen entgegenstehenden Willen bezüglich der Fahrpreiszahlung offen zum Ausdruck bringt, durch Betreten und Nutzung des Beförderungsmittels die Einigung auf Abschluss eines Beförderungsvertrages gegeben.

5.) Variante 4: Defekter Fahrscheinautomat

Fraglich ist, ob eine Einigung auch dann zustande kommt, wenn der Automat außerhalb oder innerhalb des Verkehrsmittels zum Zeitpunkt des Fahrscheinserwerbs defekt ist und der Fahrgast **ohne Fahrschein** zusteigt.

Denn das Beförderungsangebot des Beförderers steht - wenngleich der Erwerb des Fahrscheins am Automaten im Beförderungsmittel erst die Erfüllung der Vertragspflichten ist - unter der Bedingung, dass der Automat ordnungsgemäß funktioniert.¹³⁷ Diese Bedingung ist bei defektem Gerät nicht eingetreten, so dass grundsätzlich gar **kein annahmefähiges Angebot** des Beförderers und damit keine Einigung gegeben wäre.

¹³⁵ Palandt/Heinrichs, § 133 Rn. 6; MünchKomm- Mayer-Maly § 133 BGB Rn. 41.

¹³⁶ BGH, Urteil v. 16.12.1964 - VIII ZR 51/63, NJW 1965, 387.

¹³⁷ Palandt-Heinrichs § 145 Rn. 7.

Zur Lösung dieses Dilemmas wird vertreten, dass aufgrund des **Kontrahierungszwanges** schon am Automaten ein Vertrag zwischen Beförderer und Fahrgast zustande komme.¹³⁸ Das Angebot des Beförderers auf Abschluss des Beförderungsvertrages durch Bereitstellung des Beförderungsmittels stehe in diesem Fall ausnahmsweise *nicht* unter der Bedingung des ordnungsgemäß funktionierenden Automaten. Die Annahme erfolge schon durch den ernsthaften *Versuch* des Fahrgastes, einen Fahrschein zu ziehen.

Diese Konstruktion birgt Risiken: Der Beförderer weiß im Vorfeld gar nicht, ob und wann sein Automat defekt ist. Folglich kann er die Bedingung auch erst aufheben, wenn er über den Ausfall informiert wird. Für Fahrgäste, die bis zu diesem Zeitpunkt versucht haben, einen Fahrschein zu ziehen, kann aber die Bedingung nicht im Nachhinein aufgehoben werden. Der Vertragsschluss wäre auch schwer beweisbar: Hat der Fahrgast es versucht oder hat er es nicht?

Aber die Folgen eines (durch Funktionsfähigkeit des Fahrscheinautomaten) bedingten Befördererangebots sind gleichfalls misslich: Der Unternehmer gäbe in Fällen dieser Art kein Angebot ab, da die Bedingung „ordnungsgemäß funktionierender Automat“ nicht eingetreten ist. Vielmehr müsste das Angebot vom Fahrgast kommen, der vergeblich versucht, einen Fahrschein zu ziehen. Dieses Angebot würde dann vom Beförderer nicht am Automaten angenommen, sondern durch Einstieg in das Verkehrsmittel. Der Grundsatz, dass das Fahrzeug nur mit Fahrschein betreten werden darf, gilt ausschließlich bei einem funktionierenden Automaten.

Sofern der Automat aber nicht funktioniert, würde der Fahrgast die Bereitstellung des Fahrzeuges gem. den §§ 113, 157 BGB als Annahme seines Angebots auf Abschluss eines Beförderungsvertrages werten. Für diese Auslegung spricht auch der Kontrahierungszwang¹³⁹: Schließlich könnte der Beförderer seine Beförderungspflicht zu leicht umgehen, wenn er die Einigung von einem funktionierenden Fahrscheinautomaten abhängig machen dürfte.

¹³⁸ Dörner/Staudinger, Gutachten, S.14f.

¹³⁹ Zum Kontrahierungszwang schon oben Kapitel B S. 18 ff.

Nach meiner Auffassung bietet sich aufgrund dieser Erwägungen folgende Lösung an:

Sofern sich der defekte Automat außerhalb des Beförderungsmittels befindet, kann am Automaten wegen der Bedingung „ordnungsgemäßes Funktionieren“ keine Einigung zustande kommen. Der Beförderer gibt aber durch die Bereitstellung des Verkehrsmittels ein unbedingtes Angebot ab, das der Fahrgast durch den Zustieg des Verkehrsmittels annimmt. Vorteil dieser Lösung: Selbst mit dem Schwarzfahrer, der seinen dem Vertragsschluss entgegenstehenden Willen offen zum Ausdruck bringt, kommt eine Einigung zustande.

Sofern sich der defekte Automat innerhalb des Beförderungsmittels befindet, kommt die Einigung ebenfalls schon durch Bereitstellung des Verkehrsmittels und Zustieg des Fahrgastes zustande. Der Fahrgast weiß nicht, dass der Automat innerhalb des Verkehrsmittels defekt ist. Für ihn stellt sich die Bereitstellung des Verkehrsmittels als unbedingtes Angebot dar.

Sofern der Fahrgast innerhalb des Beförderungsmittels ohne Fahrschein angetroffen wird, muss der Beförderer beweisen, dass der Automat entgegen den Ausführungen des Fahrgastes ordnungsgemäß funktioniert hat. Diese Beweislastverteilung ist angemessen, da der Beförderer über das entsprechende Personal verfügt und der Fahrgast während einer Fahrt zumindest das ordnungsgemäße Funktionieren eines Automaten außerhalb des Verkehrsmittels nicht belegen kann.

Zwischenergebnis: Im Falle eines defekten Fahrscheinautomaten (sowohl außerhalb als auch innerhalb des Verkehrsmittels) kommt die Einigung mit dem Einstieg in das Verkehrsmittel zustande.

6.) Ergebnis zur Einigung

Zwischen Fahrgast und Beförderer kommt selbst dann eine Einigung zustande, wenn der Fahrgast seinen entgegenstehenden Willen zum Ausdruck bringt oder wenn der Fahrscheinautomat nicht funktioniert. Für dieses Ergebnis sprechen neben dogmatischen auch praktische Erwägungen: Die Bejahung eines Vertragsschlusses mit Betreten des Beförderungsmittels führt dazu, dass ein Fehlverhalten des Fahrgastes bzw. Beförderers interessengerecht durch die Beförderungsbedingungen gelöst werden kann. Die Themenkomplexe Vertragsschluss und Erfüllung der Leistungspflichten werden somit „entkoppelt“.

IV.) Rechtshindernde Einwendungen

Als nächstes ist zu untersuchen, inwieweit rechtsvernichtende Einwendungen den Beförderungsvertrag zum Erlöschen bringen können.

1.) Vertrag mit einem Geschäftsunfähigen

Die Willenserklärung eines Geschäftsunfähigen ist **nichtig**, § 105 Abs. 1 BGB. Dieser Grundsatz wird durch § 105a BGB teilweise aufgehoben.¹⁴⁰ Danach ist der Vertragsschluss eines volljährigen Geschäftsunfähigen hinsichtlich des Leistungsaustausches wirksam, wenn es sich um eine **Alltagsangelegenheit** mit geringem finanziellem Aufwand handelt und Leistung bzw. Gegenleistung bereits erbracht worden sind.¹⁴¹ In dieser Konstellation bleibt das Geschäft selbst zwar nichtig¹⁴², jedoch ist die Rückforderung der Leistung gem. § 812 Abs. 1 S. 1 I. Alt. BGB ausgeschlossen.¹⁴³

Ausgangspunkt für die Berechnung der Geringwertigkeit ist das durchschnittliche Preis- und Einkommensniveau der Bevölkerung.¹⁴⁴ Dieser Maßstab wird als wenig praktikabel kritisiert und stattdessen eine Orientierung an dem für sozialhilfeberechtigte Heimbewohner geltenden Taschengeldsatz vorgeschlagen.¹⁴⁵ Eine weitere Alternative besteht darin, in Anlehnung an §§ 1903 Abs. 1 S. 2, 110 BGB solche Leistungen unter den Tatbestand des § 105 a BGB zu subsumieren, die zuvor durch den gesetzlichen Betreuer zur freien Verfügung gestellt wurden.¹⁴⁶ Nach allen drei Auffassungen wird man nur dann von geringen Mitteln sprechen können, wenn das Geschäft im Alltag als Bargeschäft vorgenommen wird.¹⁴⁷

¹⁴⁰ Casper, NJW 2002, 3425; Jousen, ZGS 2003, 101; Kohler, JZ 2004, 348; Löhnig/Schärtl AcP 2004, 25ff.

¹⁴¹ Dies ist nur ausgeschlossen bei einer erheblichen Gefahr für das Vermögen des Geschäftsunfähigen, § 105 a Abs. 1 S.2 BGB.

¹⁴² Kropholler § 105a Rn. 1.

¹⁴³ Palandt-Heinrichs/Ellenberger, § 105 a Rn. 6.

¹⁴⁴ Staudinger-Knothe § 105a Rn. 7.

¹⁴⁵ Lipp, FamRZ 2003, 721, 726.

¹⁴⁶ Pawlowski JZ 2003, 66, 72.

¹⁴⁷ Lipp, FamRZ 2003, 721, 726.

Somit ist der Vertragsschluss eines volljährigen Geschäftsunfähigen im **ÖPNV** wirksam, da hier aufgrund der geringen Distanzen nur niedrige Fahrpreise anfallen. Dies ist auch vom Gesetzgeber ausdrücklich so gewollt.¹⁴⁸

Im Schienenpersonenfern- und Flugverkehr wird § 105 a BGB aufgrund der höheren Fahrpreise regelmäßig nicht eingreifen.

2.) Vertrag mit einem Minderjährigen ?

Fraglich ist, inwieweit der Minderjährigenschutz einem Vertragsschluss zwischen Beförderer und minderjährigen Fahrgast entgegenstehen kann.

a) Kein Vertrag mit dem Minderjährigen

Gem. § 107 BGB bedarf der Minderjährige zu einer Willenserklärung, durch die er nicht lediglich einen rechtlichen Vorteil erlangt, der **Einwilligung** seines gesetzlichen Vertreters. Da der Beförderungsvertrag dem Minderjährigen auch Pflichten aufbürdet, ist die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters grundsätzlich erforderlich.¹⁴⁹ Von dieser kann nur abgesehen werden, wenn der Minderjährige im Vorfeld das Geld für den Fahrscheinkauf von seinen Eltern erhält, § 110 BGB.

Problematisch ist der Fall, dass ein Minderjähriger von seinen Eltern die Einwilligung in eine bezahlte Fahrt erhält, jedoch dann als Schwarzfahrer die Beförderung antritt.¹⁵⁰ Nach richtiger Auffassung kommt in dieser Konstellation kein Vertrag zustande, da die Einwilligung der Eltern nur unter der **Bedingung** erteilt wird, dass ein Fahrschein gelöst wird.¹⁵¹ Diese Vorgehensweise der Eltern ist rechtlich zulässig, da die Einwilligung nicht bedingungsfeindlich ist.¹⁵²

¹⁴⁸ BT-Drucks. 14/9266, S. 43.

¹⁴⁹ Die Einwilligung des gesetzlichen Vertreters kann für jede einzelne Fahrt erfolgen. Es kann aber auch eine **Generaleinwilligung** für eine Vielzahl von Fahrten erteilt werden. Dies ist etwa der Fall, wenn dem Kind am Anfang des Monats eine Zeitfahrkarte ausgehändigt wird, *Harder*, NJW 1990, 857, 858; *Stacke* NJW 1991, 875, 876.

¹⁵⁰ *Dörner/Staudinger*, Gutachten, S.20.

¹⁵¹ *Harder*, NJW 1990, 857, 858; *Fischer*, TransportR 1992, 7, 8; *Stacke*, NJW 1991, 875.

¹⁵² *Weth*, Jus 1998, 795, 797.

Hiergegen wird Kritik geäußert: Die konkludente Erteilung einer Bedingung sei in der Praxis schwierig zu konstruieren.¹⁵³ Die Eltern würden bei Erteilung der Einwilligung regelmäßig nicht die Möglichkeit einer Schwarzfahrt in Betracht ziehen. Der Minderjährige werde zum Schwarzfahren verführt, da er nicht mit dem Risiko eines erhöhten Beförderungsentgeltes zu rechnen brauche.¹⁵⁴

Die Belange des Minderjährigenschutzes bringen diese Überlegungen jedoch nichts ins Wanken: Der **Schutz des Minderjährigen** ist eines der wichtigsten Prinzipien im BGB. Im Zweifel müssen die Belange anderer hinter seinen Interessen zurückstehen. Auch die übrigen Argumente der Mindermeinung können nicht überzeugen.¹⁵⁵ Die **Beschränkung der Einwilligung** auf eine Fahrt mit gültigem Fahrausweis ist nicht treuwidrig.¹⁵⁶ Dies käme nur in Betracht, wenn dem Vertreter bei Erteilung der Bedingung eine Neigung des Minderjährigen zum Schwarzfahren bekannt wäre, was aber regelmäßig nicht der Fall sein wird.¹⁵⁷

Die Beschränkung der Einwilligung ist auch keine Bedingung mit der Folge, dass diese bei schuldhafter Schwarzfahrt gem. § 162 Abs. 1 BGB als eingetreten gilt.¹⁵⁸ Zum einen kann hier nicht von einer auflösend oder aufschiebend bedingten Einwilligung gesprochen werden. Diese wird vielmehr unbedingt erteilt und erfasst nur die Fälle einer erlaubten Beförderung. Zum anderen ist die Bestimmung des Einwilligungsumfangs allein Sache des gesetzlichen Vertreters.

Zwischenergebnis: Mit dem minderjährigen Schwarzfahrer kommt ein Vertrag nur zustande, wenn sie durch die Einwilligung der Eltern gedeckt ist.¹⁵⁹

b) Rechtliche Folgen für das Schwarzfahrergeld

Aus der Verneinung des Vertragsschlusses ergibt sich ein Folgeproblem: Sofern man für die Verpflichtung zur Zahlung des Schwarzfahrergeldes einen

¹⁵³ *Stacke*, NJW 1991, 875, 877.

¹⁵⁴ *Stacke*, NJW 1991, 875, 877.

¹⁵⁵ *Staudinger-Knothe* § 107 Rn. 40.

¹⁵⁶ *Stacke*, NJW 1991, 875, 876f; *Weth*, Jus 1998, 795, 797f.

¹⁵⁷ Etwas anderes folgt auch nicht aus § 9 Abs.1 S.1 Nr.1 VO-ABB, da die VO-ABB nur bei einem ordnungsgemäß zustande gekommenen Vertrag eingreift.

¹⁵⁸ *Fielenbach*, NZV 2000, 358, 360.

¹⁵⁹ So im Ergebnis auch: *Dörner/Staudinger*, Gutachten, S.20.

Vertragsschluss voraussetzt, ist - zumindest nach allgemeinem Zivilrecht - keine rechtliche Grundlage vorhanden, um von dem Minderjährigen das „erhöhte Beförderungsentgelt“ zu fordern. Anstatt vertraglicher Ansprüche kommen dann nur deliktische in Betracht.

Dies bringt folgende Probleme mit sich: Das Verkehrsunternehmen ist, da Ansprüche nach den §§ 823 ff. BGB im Regelfall am fehlenden Schaden scheitern werden, auf einen Bereicherungsanspruch in Höhe des Wertes der Beförderungsleistung gem. §§ 812 Abs. 1 S. 1 Alt. 1, 818 Abs. 2 beschränkt.¹⁶⁰ Auf einen Bereicherungswegfall nach § 818 Abs. 3 BGB kann sich der Minderjährige nur dann nicht berufen, wenn die Beförderungsleistung durch eine unerlaubte Handlung (§§ 818 Abs. 4, 819 Abs. 1, 823 Abs. 2 BGB iVm 265a StGB) herbeigeführt wurde.¹⁶¹ Dies wird dann der Fall sein, wenn der Minderjährige sich des Unrechtscharakters seiner Handlung bewusst ist.

Selbst wenn ein deliktischer Anspruch besteht, wird dieser dem Beförderer nicht weiterhelfen. Der Gegenwert eines Fahrscheines ist nicht geeignet, bei dem Minderjährigen einen Abschreckungseffekt hervorzurufen. Dieser kann nur durch das erhöhte Beförderungsentgelt erreicht werden.

Einen Weg (lege ferenda) weist der mehrfache Schadenersatz nach Urheberrecht: Nach der **GEMA**¹⁶² - **Rechtsprechung**¹⁶³ des BGH kann die Verwertungsgesellschaft für ungenehmigte Musikwiedergaben den doppelten Tarif verlangen.¹⁶⁴ Mit einer Übertragung auf die Schwarzfahrerproblematik¹⁶⁵ wäre zumindest die Erhebung des zweifachen Fahrpreises möglich. Allerdings wird dadurch kein wirklicher Abschreckungseffekt erzeugt. Denn um die Kosten des erhöhten Schwarzfahrgeldes wieder „einzunehmen“, müsste der Schwarzfahrer nur zwei Fahrten „erfolgreich“ ohne Fahrschein bestreiten.

¹⁶⁰ Staudinger-Knothe § 107 Rn. 40.

¹⁶¹ Staudinger-Knothe § 107 Rn. 40.

¹⁶² GEMA = Gesellschaft für musikalische Aufführungs- und mechanische Vervielfältigungsrechte.

¹⁶³ BGH vom 24.06.1953 - I ZR 178/53 - BGHZ 17, 376 ff.; BGH vom 10.03.1972 - I ZR 160/70 - BGHZ 59, 286 ff.

¹⁶⁴ Staudinger, Verbraucherrechte, S. 22f.

¹⁶⁵ Staudinger, Verbraucherrechte, S. 22. So auch: Köhler, JZ 1981, 464, 468.

Angesichts der seltenen Kontrollen insbesondere im straßengebundenen Nahverkehr erscheint dies nicht schwierig.

Darüber hinaus stellen die Entscheidungen zur GEMA Problematik eine Sonderrechtsprechung zum Urheberrecht dar. Es erscheint unrealistisch, dass der BGH die Grundsätze dieser Entscheidungen auf die Schwarzfahrerproblematik erweitert.¹⁶⁶

Nach meiner Auffassung ist für den Anspruch des Beförderers auf das Schwarzfahrergeld kein Vertragsschluss von Nöten. Der Anspruch ergibt sich vielmehr direkt aus dem Gesetz.¹⁶⁷

Gem. § 12 Abs. 1 EVO muss der Fahrgast ein Schwarzfahrergeld (= erhöhtes Beförderungsentgelt) bezahlen, wenn er bei Antritt der Reise keinen gültigen Fahrausweis besitzt oder diesen nicht vorzeigen kann, weil er ihn z.B. zu Hause vergessen hat.¹⁶⁸ Anknüpfungsmerkmal ist allein die Schwarzfahrt. Im ersten Fall beträgt das erhöhte Beförderungsentgelt das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens jedoch 40 Euro. Im zweiten Fall werden pauschal sieben Euro berechnet, sofern der gültige Fahrausweis nachgereicht werden kann (§ 12 Abs. 3 EVO).¹⁶⁹

Im straßengebundenen Nahverkehr ist § 9 VO-ABB zu beachten, der ähnlich wie § 12 EVO aufgebaut ist. So muss auch der Fahrgast im straßengebundenen Nahverkehr gem. § 9 Abs. 2 VO-ABB ein Schwarzfahrergeld in Höhe von 40 Euro bezahlen, wenn er sich keinen gültigen Fahrausweis beschafft hat oder diesen nicht vorzeigt bzw. vorzeigen kann.¹⁷⁰ Das erhöhte Beförderungsentgelt ermäßigt sich gem. § 9 Abs. 3 VO-ABB auf sieben Euro, wenn der Fahrgast innerhalb einer Woche ab dem Feststellungstag bei einer Verwaltung des

¹⁶⁶ *Staudinger*, Verbraucherrechte, S. 23.

¹⁶⁷ So auch *Trittel*, BB 1980, 497, 498.

¹⁶⁸ Daneben muss ein EBE gezahlt werden, wenn der Fahrgast gegen § 9 Abs.3 Buchstabe a, b oder d verstößt, § 12 Abs. 4 EVO. Hierbei geht es insbesondere um Pflichten in bezug auf den Fahrschein.

¹⁶⁹ Problematisch ist die Anwendbarkeit der Norm auf Minderjährige, siehe auch *Goltermann* § 12 EVO S.5f. Im Ergebnis ist dies jedoch aufgrund des Minderjährigenschutzes abzulehnen. Es kommt nur eine Erstattung des Fahrpreises nach den §§ 812 ff., §§ 823 ff. BGB in Betracht.

¹⁷⁰ Die Pflicht zur Zahlung des EBE besteht auch, wenn der Fahrausweis nicht entwertet wurde, § 9 Abs.1 Nr.3 VO-ABB.

Beförderers nachweist, dass er im Zeitpunkt der Feststellung Inhaber einer gültigen persönlichen Zeitkarte war.

Diese Regelungen bieten einen ausreichenden Schutz vor Schwarzfahrern. Darüber hinaus sind § 12 EVO und § 9 VO-ABB keine vertraglichen Regelungen, vielmehr handelt es sich um Normen aus Rechtsverordnungen. Für die Anwendbarkeit dieser Normen ist daher kein Vertragsschluss erforderlich.

12 EVO und § 9 VO-ABB enthalten keine Hinweise, dass die Anwendbarkeit dieser Normen auf Volljährige beschränkt ist. Der Gesetzgeber hat sich hier wegen der Missbrauchsgefahren und der leichteren Struktur des Nutzungstatbestandes bewusst gegen einen Minderjährigenschutz entschieden.

Zwischenergebnis: Der Beförderer kann auch von dem minderjährigen Fahrgast das erhöhte Beförderungsentgelt verlangen.

V.) Ergebnis zum Kapitel Vertragsschluss

Für das Zustandekommen der Einigung ist auf den Zeitpunkt des Ticketkaufes abzustellen (vor oder während der Fahrt).

Vor Fahrtantritt kommt eine Einigung durch Lösen des Fahrscheins zustande, wenn der Fahrscheinautomat ordnungsgemäß funktioniert.¹⁷¹

Während der Fahrt kommt die Einigung durch den Zustieg des Fahrgastes zustande.¹⁷²

Dies gilt selbst für den Schwarzfahrer, der seinen entgegenstehenden Willen offen zum Ausdruck bringt.¹⁷³

Im Falle eines defekten Fahrscheinautomaten kommt die Einigung spätestens mit dem Einstieg in das Verkehrsmittel zustande, wenn der Fahrgast ernsthaft versucht, einen Fahrschein zu lösen.¹⁷⁴

Mit dem Minderjährigen kommt der Vertrag nur zustande, wenn der Vertrag durch die Einwilligung der Eltern gedeckt ist.¹⁷⁵

Mit dem minderjährigen Schwarzfahrer kommt kein Vertrag zustande. Dennoch kann das Schwarzfahrergeld durch den Beförderer gefordert werden, da dieses aufgrund gesetzlicher Grundlagen (§§ 12 EVO, 9 VO-ABB) erhoben wird und nicht von einem Vertragsschluss abhängig ist.¹⁷⁶

Reformbedarf ist im Bereich Vertragsschluss nicht vorhanden.

¹⁷¹ Hierzu oben Kapitel C III 2.) S. 33.

¹⁷² Hierzu oben Kapitel C III 3.) S. 34.

¹⁷³ Hierzu oben Kapitel C III 4.) S. 34.

¹⁷⁴ Hierzu oben Kapitel C III 5.) S. 38.

¹⁷⁵ Hierzu oben Kapitel C IV 2.) a) S. 43.

¹⁷⁶ Hierzu oben Kapitel C IV 2.) b) S. 46.

D) AGB der Beförderer

Im Bereich der Allgemeinen Geschäftsbedingungen werden für Personenbeförderungsverträge regelmäßig die folgenden **Sonderprobleme** diskutiert.

I.) Genehmigungspflicht für die Beförderungsbedingungen

1.) Ausgestaltung der Genehmigungspflicht

Die Beförderungsbedingungen bzw. AGB der Beförderer bedürfen einer behördlichen Genehmigung.

Die Befugnis zum Erlass von AGB richtet sich für **Schienenpersonenverkehrsunternehmen** nach § 5 EVO. Die AGB heißen hier „**Beförderungsbedingungen**“. Gem. § 5 Abs. 1 EVO bestehen die Beförderungsbedingungen des Schienenpersonenverkehrs aus der EVO sowie den „**Tarifen**“. Soll zum Nachteil des Reisenden von Bestimmungen der EVO abgewichen werden, ist eine Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich (§ 5 Abs. 3 EVO iVm § 12 AEG).¹⁷⁷

Diese Regelung hat folgenden Sinn: Dem Beförderer wird durch die EVO gegenüber dem Fahrgast eine starke Stellung eingeräumt; zudem tritt er gegenüber seinen Fahrgästen als Monopolist auf. Daher müssen die Fahrgäste durch die öffentliche Hand vor nachteiligen Regelungen in den Beförderungsbedingungen geschützt werden. Auffallend ist, dass die Behörde eine für den Fahrgast nachteilige Regelung nicht verbieten muss. Sie kann also auch eine mit den §§ 307 ff. BGB unvereinbare Regelung genehmigen.

AGB sind nicht genehmigungspflichtig, sofern *zugunsten* der Reisenden von den Bestimmungen der Abschnitte II bis IV der EVO abgewichen wird (§ 5 Abs. 2 S. 1 EVO).

¹⁷⁷ Dasselbe gilt für den ÖPNV gem. § 39 Abs.1 PBefG.

Im straßengebundenen **Nahverkehr** gilt für die Genehmigungspflicht dasselbe wie im Schienenpersonenverkehr (vgl. § 39 PBefG).

Im **Luftverkehr** müssen gem. § 21 Abs. 2 LuftVG Flugpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Fluggesellschaften für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und **auf Verlangen** dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt werden. Dieses kann die Verwendung untersagen, wenn eine nachhaltige Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen gegeben ist.¹⁷⁸ Im Übrigen kann in Individualvereinbarungen von den öffentlich bekannt gemachten Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen nur zugunsten der Passagiere abgewichen werden, § 21 Abs. 2 S. 6 LuftVG. Die AGB unterliegen in vollem Umfang der Inhaltskontrolle nach Maßgabe des BGB.¹⁷⁹ Insbesondere sind im Luftverkehrsrecht die §§ 309 Nr. 7, 8 a) BGB anwendbar.

Obwohl jedes Unternehmen individuelle AGB erlassen könnte, haben sich in der Luftverkehrsbranche einheitliche Geschäftsbedingungen in Form der „Allgemeinen Beförderungsbedingungen“ - kurz ABB - durchgesetzt. Hierbei geht es um maßgeschneiderte ABB für die jeweiligen Geschäftsfelder. So werden beispielsweise für die Luftbeförderung von Passagieren und Reisegepäck die ABB Flugpassage oder für die Buchung von Reiseplätzen die ABB Überbuchung verwendet.¹⁸⁰ Diese allgemeinen Beförderungsbedingungen gehen meist auf eine Empfehlung der weltweit agierenden International Air Travel Association (IATA) zurück, die sogenannte Empfehlung 1724, die derzeit in einer Fassung von 1995 gilt.¹⁸¹

¹⁷⁸ *Schmid/Tonner*, Meine Rechte als Fluggast, S. 12.

¹⁷⁹ BGH vom 20.01.1983 - VII ZR 105/81 - BGHZ 86, 284, 288; MünchKomm-Basedow § 307 Rn.166.

¹⁸⁰ *Giemulla*, NJW 1999, 1057.

¹⁸¹ Abgedruckt bei *Giemulla/Schmid*, FrankfKomm, Bd. 1.1 Anhang III.1).

2.) Abschaffung der Genehmigungspflicht ?

Teilweise wird gefordert, die Genehmigungspflicht für die Beförderungsbedingungen zumindest bei den Beförderern des Schienenpersonenfern- und Nahverkehrs abzuschaffen.¹⁸²

Der Verzicht auf die Vorlagepflicht biete sich an, um die mit der Privatisierung der Verkehrsunternehmen verfolgte **Liberalisierung**¹⁸³ des Marktes konsequent durchzusetzen.¹⁸⁴ Eine solche Gestaltungsautonomie könne letztlich zu einem **Wettbewerb** der verschiedenen Klauselwerke führen. Zudem hätten die Unternehmen mehr **Planungssicherheit**, denn im gegenwärtigen System werde die zivilgerichtliche ex post - Kontrolle von AGB durch die vorherige Genehmigung einer Verwaltungsbehörde nicht ausgeschlossen.¹⁸⁵ Es fiele also zumindest eine Kontrollinstanz weg.

Zudem zeige die Entwicklung sowohl im Luftverkehrs¹⁸⁶ - als auch Versicherungsrecht¹⁸⁷, dass von einer vorgeschalteten staatlichen Kontrolle Abstand genommen werde.

Es ist aber unrealistisch, dass die Kunden ihre Entscheidung, welches Beförderungsmittel sie in Anspruch nehmen, von einem genauen Studium der jeweiligen AGB abhängig machen. In der Folge dürfte es auch nicht zu einem Wettbewerb der unterschiedlichen Klauselwerke kommen. Nur die Vorlagepflicht bietet die nötige Sicherheit, dass der Fahrgast in den AGB nicht unangemessen benachteiligt wird.

¹⁸² *Staudinger*, Schienenpersonenfernverkehr, S. 95.

¹⁸³ Zum Luftverkehr: BT-Drucks. 14/8730, S. 9.

¹⁸⁴ Zum Wettbewerb im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) siehe auch EUGH Urteil vom 24. Juli 2003 - Rs. C-280/00 - EuGH NJW 2003, 2515ff. und die hierzu bislang erschienen Besprechungen: *Berschin*, TranspR 2003, 333ff.; *Böck/Theobald*, EWS 2003, 409ff; *Franzius*, NJW 2003, 3029ff. *Michaels/Kühsehelm*, EuZW 2003, 520ff.

¹⁸⁵ BGH vom 20.01.1983 - VII ZR 105/81 - NJW 1983, 1322, 1324.

¹⁸⁶ BGBl. I 2002, S.3355, siehe auch die Gesetzesbegründung in der BT-Drucks. 14/8730, S.9.

¹⁸⁷ Siehe das Gesetz vom 28.07.1994 zur Transformation der 3. versicherungsrechtlichen EG-Richtlinien, BGBl. I 1994, S.1630.

3.) Ergebnis zur Genehmigungspflicht

An der Genehmigungspflicht ist festzuhalten.

II.) Vereinfachte Einbeziehung der Beförderungsbedingungen

1.) Rechtliche Ausgangslage

Die Frage der Einbeziehung von AGB richtet sich grundsätzlich nach § 305 Abs. 2 BGB.¹⁸⁸ Der Verwender muss bei Vertragsschluss die andere Partei auf die AGB hinweisen und ihr gleichzeitig die Möglichkeit verschaffen, von dem Inhalt Kenntnis zu erlangen.

Für die bodengebundenen Verkehrsträger - jedoch nicht für den Flugverkehr - bringt § 305 a Nr. 1 BGB¹⁸⁹ eine Sonderregel mit sich:

„Auch ohne Einhaltung der in § 305 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BGB bezeichneten Erfordernisse werden einbezogen, wenn die andere Vertragspartei mit ihrer Geltung einverstanden ist, die mit Genehmigung¹⁹⁰ der zuständigen Verkehrsbehörde oder auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassenen Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen und die nach Maßgabe des Personenbeförderungsgesetzes genehmigten Beförderungsbedingungen der Straßenbahnen, Obusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr in den Beförderungsvertrag.“

Diese Privilegierung lässt sich mit dem zahlenmäßig hohen Personenaufkommen rechtfertigen.¹⁹¹ Die **Informationsvermittlung im Massenverkehr** wird als besonders schwierig angesehen.

Die Norm ist jedoch in sich widersprüchlich. Es stellt sich die Frage, wie ein Kunde mit den Beförderungsbedingungen einverstanden sein kann, wenn er auf sie nicht einmal hingewiesen wird.¹⁹²

¹⁸⁸ Speziell zu den AGB von Beförderungsunternehmen siehe nur *Bartl*, BB 1978, 1446 ff.; *Berger-Walliser*, Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle im deutschen, französischen und internationalen Privatrecht; *Giemulla/Schmid*, NJW 1999, 1057ff; *Hensen*, BB 1979, 499ff.

¹⁸⁹ Gem. § 305a Nr.2 BGB gilt dieselbe Privilegierung für Unternehmen im Bereich der Telekommunikation.

¹⁹⁰ Diese ist für den Personenverkehr auf der Schiene in § 12 Abs.6 AEG und Art.5 § 4 ER/CIV sowie für den internationalen Eisenbahngüterverkehr in Art.6 § 7 ER/CIM vorgesehen.

Bekanntmachungsorgan ist der Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA).

¹⁹¹ *Erman-Roloff* § 305a Rn. 1.

¹⁹² *MünchKomm-Basedow* § 305a Rn. 3.

Dies lässt sich wohl nur damit erklären, dass die angeführten Tarife und Beförderungsbedingungen gem. § 12 Abs. 6 AEG bzw. § 39 Abs. 2 PBefG öffentlich bekannt gemacht werden müssen, somit also die Möglichkeit zur Kenntnisnahme im Vorfeld besteht.¹⁹³ Folglich wird der Fahrgast bei Vertragsschluss mit diesen Beförderern als weniger schutzwürdig angesehen.

2.) Abschaffung der vereinfachten Einbeziehungsmöglichkeit ?

Teilweise wird gefordert, die Regelung des § 305 a Nr. 1 BGB zu streichen.¹⁹⁴ Schließlich sei fraglich, ob diese Privilegierung erforderlich sei, da bereits § 305 Abs. 2 Nr. 1 BGB eine nicht zu unterschätzende Erleichterung für die Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen im Massenverkehr mit sich bringe.¹⁹⁵ Gem. § 305 Abs. 2 Nr. 1 BGB reicht ein deutlich sichtbarer Aushang der AGB am Ort des Vertragsschlusses, wenn ein ausdrücklicher Hinweis wegen der Art des Vertragsschlusses nur unter unverhältnismäßigen Schwierigkeiten möglich ist.

Es sei kein Grund ersichtlich, die Beförderer darüber hinaus noch im Rahmen des § 305 a Nr. 1 BGB zu privilegieren. Eine Abschaffung der Norm stünde zudem im Einklang mit dem Grundgedanken des Gesetzgebers, den Ausnahmekatalog zu § 305 Abs. 2 BGB auszudünnen.¹⁹⁶

Zwar sei bei der Inkorporation des AGB-Gesetzes in das BGB ausdrücklich an § 305 a Nr. 1 BGB festgehalten worden.¹⁹⁷ Nach den Beweggründen des Gesetzgebers liege der Grund darin, dass unverändert das Bedürfnis nach einer Privilegierung bestünde.¹⁹⁸

¹⁹³ Palandt-Heinrichs § 305a Rn. 2.

¹⁹⁴ Eingehend *Staudinger*, Verbraucherrechte, S.10 ff.

¹⁹⁵ Zur Frage, wann ein Hinweis durch Aushang möglich ist: MünchKomm-Basedow § 305 Rn. 60 f; BT-Drucks. 7/3919, 18; BGH vom 23.05.1984 - VIII ZR 27/83 - NJW 1985, 850; OLG Hamm Urteil vom 08.06.1979 - 11 U 15/79 - BB 1979, 1789 = MDR 1979, 937.

¹⁹⁶ BT-Drucks. 14/6040,151.

¹⁹⁷ *Staudinger*, Verbraucherrechte, S.12.

¹⁹⁸ BT-Drucks. 14/6040, 151.

Jedoch greife § 305 a Nr. 1 BGB schon heute nicht in allen Fällen des Fahrscheinkaufs. Ein wichtiges Beispiel sei hier § 312 e BGB. Dieser lege für den Vertragsschluss im elektronischen Geschäftsverkehr besondere Voraussetzungen zum Schutze des Verbrauchers fest. Dessen Vorgaben, die auf Art. 10 und 11 der E - Commerce - Richtlinie zurückgehen¹⁹⁹, würden uneingeschränkt für alle Verträge im elektronischen Geschäftsverkehr gelten, also auch für den Fahrscheinverkauf im Internet.²⁰⁰ Nach § 312 e Abs. 1 Nr. 4 BGB müsse der Unternehmer dem Kunden die Möglichkeit bieten, die Vertragsbestimmungen einschließlich der AGB bei Vertragsschluss abzurufen und auch in wiedergabefähiger Form zu speichern. Damit seien die Voraussetzungen des § 305 Abs. 2 BGB im Wesentlichen erfüllt. Somit werde § 305 a Nr. 1 BGB schon heute in vielen Fällen unterlaufen.²⁰¹

Diese Argumentation kann nicht überzeugen: Selbst wenn § 305 a Nr.1 BGB häufig unterlaufen wird, rechtfertigt sich daraus noch nicht dessen vollständige Abschaffung. Vielmehr ist zu prüfen, ob die Norm in ihrem verbleibenden Regelungsbereich einen sinnvollen Zweck erfüllt.

Auf den ersten Blick ist dieser nicht zu erkennen. So ist es kaum nachvollziehbar, dass der Beförderer nicht in der Lage sein soll, seinen Kunden die Einsichtnahme in die Beförderungsbedingungen zu verschaffen: Über das Internet ist dies kein Problem, da vor dem Kauf die Beförderungsbedingungen immer eingeblendet werden können. Auch bei den modernen Verkaufsautomaten mit Touchscreen lässt sich dies realisieren. Die Situation beim Fahrkartenverkauf am Schalter ist vergleichbar mit einem Alltagseinkauf im Einzelhandel. Gerade für diese Konstellation ist nicht ersichtlich, warum der Beförderer privilegiert wird.

Jedoch ist in anderen Situationen die Einsichtnahme nur schwer zu realisieren. Zu denken ist hierbei an den Kauf des Fahrscheins beim Fahrer, beim Schaffner oder am Automaten im Zug. Der Fahrschein wird in diesen Fällen während einer

¹⁹⁹ Richtlinie 2000/31/EG über den elektronischen Rechtsverkehr vom 17.7.2000, Abl. EG 2000 Nr. L 178, S.1ff.

²⁰⁰ Der Ticketumsatz im Internet ist inzwischen relativ hoch, jedes Jahr werden auf diesem Wege mehrere Millionen Tickets geordert. Hierzu *Staudinger*, Verbraucherrechte, S. 11.

²⁰¹ *Staudinger*, Verbraucherrechte, S. 10 ff.

laufenden Fahrt erworben. Es ist nicht ersichtlich, wie der Fahrgast in dieser Situation von den Beförderungsbedingungen Kenntnis erlangen soll.

Streng genommen dürfte § 305 a Nr. 1 BGB also nur in den Situationen eingreifen, in denen die Kenntniserlangung der Beförderungsbedingungen nicht möglich ist. Auf den ersten Blick böte es sich an, nach den unterschiedlichen Verkaufswegen zu **differenzieren**.

Diese Differenzierung ist aber nicht praxistauglich. Schon aus Gründen der Einheitlichkeit sollte einer von beiden Regelungen der Vorzug gegeben werden. Die besseren Gründe sprechen dafür, dass bestehende System beizubehalten.

Der Fahrgast ist häufig gar nicht **in der Lage**, die Beförderungsbedingungen zur Kenntnis zu nehmen, selbst wenn dies theoretisch möglich wäre. Gerade im Schienenpersonennah- und Fernverkehr werden Fahrkarten unter Zeitdruck gekauft, da der nächste Zug erreicht werden muss.

Es gilt also, den Fahrgast im Wege einer verbesserten Vorabkontrolle der Beförderungsbedingungen durch den Staat zu schützen. Die Abschaffung von § 305 a Nr. 1 BGB ist nicht erforderlich. Zwar wird gegenwärtig bereits eine behördliche Vorabkontrolle der Beförderungsbedingungen durchgeführt. Eine Schwachstelle der bestehenden Regelung ist aber darin zu sehen, dass die Genehmigungsbehörde bei einem Verstoß gegen die §§ 307 ff. BGB nicht zum Einschreiten verpflichtet ist. Durch eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung könnte gewährleistet werden, dass der Fahrgast vor Verstößen gegen die §§ 307 ff. BGB geschützt wird. Eine Kenntnisnahme der Beförderungsbedingungen durch den Fahrgast wäre dann praktisch nicht mehr nötig.

3.) Ergebnis zur vereinfachten Einbeziehungsmöglichkeit

Die Möglichkeit zur vereinfachten Einbeziehung von AGB gem. § 305 a Nr. 1 BGB ist nicht abzuschaffen, da nur bei einer Beibehaltung der behördlichen Vorabkontrolle die Interessen der Fahrgäste ausreichend gewahrt werden.

III.) Privilegierung durch Haftungsausschlüsse

1.) Regelung in § 309 BGB

a) § 309 Nr. 7 BGB

Gem. § 309 Nr. 7 BGB dürfen in ABG **keine Haftungsausschlüsse** bezüglich der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit vereinbart werden. Zudem ist es nicht möglich, die Einstandspflicht bei grob fahrlässigem Verhalten zu beschränken.

In den Allgemeinen Geschäftsbedingungen **der straßengebundenen Nahverkehrsunternehmen** sind solche Haftungsausschlüsse gleichwohl möglich, § 309 Nr.7 a.E. BGB. Die AGB dürfen nur nicht zum Nachteil des Fahrgastes von der VO-ABB abweichen.

b) § 309 Nr. 8 a) BGB

Gem. § 309 Nr. 8 a) BGB darf das Recht zum Rücktritt bei einer vom Verwender zu vertretenden Pflichtverletzung weder **ausgeschlossen** noch **beschränkt** werden. § 309 Nr. 7 a.E. BGB gilt sinngemäß auch in diesem Fall, so dass das Rücktrittsrecht in den Beförderungsbedingungen **der straßengebundenen Nahverkehrsunternehmen** beschränkt bzw. ausgeschlossen werden kann.

Erklären lässt sich diese Regelung nach meiner Auffassung mit § 10 Abs. 5 VO-ABB: Demzufolge ist im Falle des Rücktritts auch bei einem Verschulden seitens des Beförderers eine Bearbeitungsgebühr von zwei Euro zu entrichten. Dies kann als Einschränkung des Rücktrittsrechts betrachtet werden, insbesondere wenn der Fahrpreis unter zwei Euro liegt. Denn in diesem Fall ist der Rücktritt wirtschaftlich sinnlos.

Durch die Privilegierung wird sichergestellt, dass eine inhaltsgleiche Klausel in die Beförderungsbedingungen übernommen werden kann.

2.) Beibehaltung der Haftungsausschlüsse ?

Fraglich ist, welchen **Sinn** diese Haftungsausschlüsse bzw. Ausnahmeregelungen haben. § 309 Nr. 7 BGB lässt sich wie folgt erklären: 1970 war es auf Grund der VO-ABB noch möglich, die Haftung für Sachschäden auch bei grob fahrlässigem und vorsätzlichem Handeln zu beschränken.²⁰² Diese Regelung sollte ohne Verstoß gegen die §§ 307 ff. BGB in die Beförderungsbedingungen des Beförderers übernommen werden können. Jedoch ist bereits seit 1981 eine Haftungsbegrenzung für grob fahrlässiges oder vorsätzliches Verhalten auch nach der VO-ABB nicht mehr möglich.²⁰³ Insoweit hat die Haftungsprivilegierung ihren Sinn verloren.

Darüber hinaus stellt die bloße Wiedergabe einer mit § 14 VO-ABB textidentischen Formularabrede lediglich eine deklaratorische Klausel dar, die von der Inhaltskontrolle ohnehin ausgeschlossen ist. Selbst wenn man die Kontrollfähigkeit einer solchen Regelung bejaht²⁰⁴, ergibt die Privilegierung immer noch keinen Sinn, da an die Stelle der unwirksamen Beförderungsbedingungen lückenfüllend § 14 VO-ABB treten würde.²⁰⁵ Zudem ist der Gesetzgeber über das ursprüngliche Ziel hinausgeschossen: Schließlich gilt die Privilegierung auch für Personenschäden, obwohl dies selbst nach der VO-ABB in der Fassung von 1970 nicht vorgesehen war.

Auch § 309 Nr. 8 a) ist zumindest in der Praxis nicht erforderlich, da die inhaltsgleiche Regelung in § 10 Abs. 5 VO-ABB kraft Gesetzes gilt.

3.) Ergebnis zu den Haftungsausschlüssen

Es ist kein Grund ersichtlich, an § 309 Nr. 7 BGB bzw. § 309 Nr. 8 a) BGB festzuhalten.

²⁰² BGBl. I 1970 S. 230, 233.

²⁰³ BGBl. I 1981 S.428f.

²⁰⁴ *Filthaut* NZV 2001, 238, 246.

²⁰⁵ HK-BGB-*Schulte-Nölke*, § 307 Rn. 6.

IV.) Ungleichbehandlungen der Verkehrsträger

Die in diesem Kapitel vorgestellten Sonderregelungen gelten nicht einheitlich für alle Verkehrsträger. Die hier aufgezeigten Privilegien gelten weitestgehend nur für die „**bodengebundenen Verkehrsträger**“ (also Nah - und/oder Schienenpersonenfernverkehr) und somit nicht für den Luftverkehr.

Alle Verkehrsträger sind aber Massenbeförderungsmittel, die sich nur hinsichtlich des Transportmittels unterscheiden. Folglich kommt ein **Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG** in Betracht, sofern wesentlich Gleiches ohne sachlichen Grund ungleich behandelt wird.²⁰⁶ Alternativ wäre ein solcher Verstoß auch gegeben, wenn wesentlich Ungleiches ohne sachlichen Grund gleich behandelt wird.²⁰⁷

Eine **Ungleichbehandlung** könnte hier darin liegen, dass bodengebundene Beförderer unaufgefordert ihre **Beförderungsbedingungen zur Genehmigung** vorlegen müssen, während Luftbeförderer nur auf Verlangen der zuständigen Behörde hierzu verpflichtet sind.

Eine **weitere Ungleichbehandlung** könnte auch in Bezug auf **§ 305 a Nr. 1 BGB** gegeben sein, da dieser nur für bodengebundene Verkehrsträger gilt.

Fraglich ist, ob im konkreten Fall die Verkehrsträger „**gleich**“ im Sinne des Art. 3 Abs. 1 GG sind. Dagegen sprechen folgende Argumente: In der Luft bzw. auf der Straße/Schiene sind unterschiedliche Marktstrukturen gegeben: Der Luftverkehr ist im Interkontinentalverkehr **fast vollständig liberalisiert** („open skies“). Die Gefahr von verbraucherfeindlichen Beförderungsbedingungen besteht aber gerade in Monopolmärkten.

Die behördliche Vorlagepflicht und die vereinfachte Einbeziehung gem. § 305 a Nr. 1 BGB dürfen darüber hinaus **nicht isoliert** voneinander betrachtet werden. Sie stehen vielmehr im Zusammenhang: Wenn die Beförderungsbedingungen vereinfacht in den Vertrag einbezogen werden können, braucht man zum Schutz des Kunden eine vorherige behördliche Kontrolle. Wenn

²⁰⁶ Jarass/Pieroth, GG, Rn. 4.

²⁰⁷ Jarass/Pieroth, GG, Rn. 4.

es aber keine erleichterte Einbeziehung gibt (wie im Luftverkehr), ist auch keine behördliche Kontrolle von Nöten.

Zu klären bleibt, ob es berechtigt ist, dass von Seiten der Behörde die Einsichtnahme in die Beförderungsbedingungen der Luftverkehrsunternehmen **verlangt** werden kann. Dagegen spricht die weitgehende Liberalisierung des Marktes: Die Unternehmen sind allein aufgrund des starken Wettbewerbs angehalten, marktgerechte Beförderungsbedingungen anzubieten. Allerdings kann für die **Zukunft** nicht ausgeschlossen werden, dass zumindest auf manchen nationalen Strecken Mono - bzw. Oligopole nach dem Konkurs von Wettbewerbern der Lufthansa wieder entstehen. Schließlich ist der freie Wettbewerb im Luftverkehrsmarkt noch relativ jung.

Die Behörde muss zumindest die **Option** haben, bei Verdacht der missbräuchlichen Ausgestaltung der Beförderungsbedingungen gegen den Beförderer einschreiten zu können. Daher ist es angemessen, dass eine behördliche Vorabkontrolle auch weiterhin möglich bleibt.

Ergebnis: Eine Ungleichbehandlung der Verkehrsträger ist nicht gegeben.

V.) Ergebnis zu den AGB der Beförderer

Die bestehende Vorlagepflicht für Allgemeine Geschäftsbedingungen ist nicht abzuschaffen, da der Fahrgast nur durch eine Kontrolle der Klauselwerke ausreichend geschützt werden kann.²⁰⁸

Die Möglichkeit zur vereinfachten Einbeziehung von AGB gem.

§ 305 a Nr. 1 BGB ist ebenfalls nicht abzuschaffen, da nur bei einer Beibehaltung der behördlichen Vorabkontrolle die Interessen der Fahrgäste ausreichend gewahrt werden.²⁰⁹

Die Privilegierung des straßengebundenen Nahverkehrs bei Haftungsbegrenzungen (§ 309 Nr. 7) und 8 a) BGB) ist abzuschaffen.²¹⁰

Eine Ungleichbehandlung zwischen bodengebundenen Verkehrsträgern und dem Luftverkehr wegen unterschiedlicher Regelungen bei den AGB ist nicht gegeben.²¹¹ Wegen der fehlenden vollständigen Liberalisierung bei den bodengebundenen Verkehrsträgern sind diese nicht mit dem Luftverkehr vergleichbar. Außerdem geht die erleichterte Einbeziehungsmöglichkeit bei den bodengebundenen Verkehrsträgern einher mit einer verschärften behördlichen Kontrolle.

²⁰⁸ Hierzu oben Kapitel D I S. 49 ff.

²⁰⁹ Hierzu oben Kapitel D II S. 53 ff.

²¹⁰ Hierzu oben Kapitel D III S. 57 ff.

²¹¹ Hierzu oben Kapitel D IV S. 59 ff.

E) Informationspflichten und die Rechtsfolgen von deren Verletzung

I.) Informationspflichten im Schienenpersonenverkehr

1.) Informationspflichten im Schienenpersonenfernverkehr

VO (EG) Nr. 1371/2007 weist den Beförderern im Schienenpersonenfernverkehr Informationspflichten zu.

Gem. Art. 29 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007 gilt folgendes: Beim Verkauf von Eisenbahnfahrkarten informieren Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber und Reiseveranstalter die Fahrgäste über ihre aus der Verordnung erwachsenen Rechte und Pflichten. Um dieser Informationspflicht nachzukommen, können die Eisenbahnunternehmen, Bahnhofsbetreiber, und Reiseveranstalter eine Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung verwenden, die die Kommission in allen Amtssprachen der Organe der Europäischen Union erstellt und Ihnen zur Verfügung stellt.

Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber unterrichten die Fahrgäste im Bahnhof und im Zug angemessen über die Kontaktdaten der gemäß Artikel 30²¹² von den Mitgliedstaaten benannten Stelle oder Stellen,
Art. 29 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1371/2007.

Die Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer, die für ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen Beförderungsverträge anbieten, erteilen dem Fahrgast auf Anfrage mindestens die in Anhang II Teil I VO (EG) Nr. 1371/2007 genannten Informationen zu den Fahrten, für die die betroffenen Eisenbahnunternehmen einen Beförderungsvertrag anbieten, Art. 8 Abs. 1 S. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007.

²¹² Art. 30 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007 hat folgenden Wortlaut: Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständigen Stellen. Jede dieser Stellen ergreift die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Diese Informationen sind:

- Allgemeine Vertragsbedingungen
- Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt mit der kürzesten Fahrzeit
- Fahrpläne und Bedingungen der Fahrt zu den günstigsten Fahrpreisen
- Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen für Personen eingeschränkter Mobilität
- Zugänglichkeit und Zugangsbedingungen für Fahrgäste, die Fahrräder mitführen
- Verfügbarkeit von Sitzen in Raucher - und Nichtraucherbereichen, erster und zweiter Klasse sowie Liege - und Schlafwagen
- etwaige Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen oder Verspätungen von Verkehrsdiensten führen
- Verfügbarkeit von Dienstleistungen im Zug
- Verfahren zur Anzeige des Gepäckverlusts
- Beschwerdeverfahren

Die Eisenbahnunternehmen erteilen dem Fahrgast **während der Fahrt** mindestens die in Anhang II Teil II genannten Informationen, Art. 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1371/2007.

Diese Informationen sind:

- Dienstleistungen im Zug
- Nächster Haltebahnhof

- Verspätungen
- wesentliche Anschlusszüge
- Sicherheit

2.) Informationspflichten im Schienenpersonennahverkehr

Gem. § 14 Abs. 1 EVO 2009 gilt für die Informationspflichten im Schienenpersonennahverkehr folgendes: Beim Verkauf eines Fahrausweises für eine Zugfahrt, die ausschließlich im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt wird, müssen die Beförderer sowie ein Fahrkartenverkäufer, der Fahrausweise ausstellt, den Reisenden über seine aus der EVO sowie der VO (EG) Nr. 1371/2007 erwachsenen Rechte und Pflichten informieren. Hierbei kann der Informationspflichtige eine Zusammenfassung verwenden. Die Information kann durch Aushang oder Auslage an geeigneter Stelle oder den Einsatz eines rechnergestützten Informations- und Buchungssystems erfolgen.

Während der Fahrt eines Zuges im Schienenpersonennahverkehr muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Reisenden über den nächsten Haltebahnhof, über Verspätungen, über Sicherheit und über Dienstleistungen im Zug informieren, § 14 Abs. 2 EVO 2009.

§ 14 EVO 2009 formuliert erstmals konkrete Informationspflichten für den Beförderungsvertrag im Schienenpersonennahverkehr.²¹³

§ 14 Abs. 1 EVO 2009 ist **Art. 29 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1371/2007** entlehnt. Da die EVO jedoch für den Schienenpersonennahverkehr noch Regelungen enthält, die sich nicht in der VO (EG) Nr. 1371/2007 finden, ist es nach Auffassung des Gesetzgebers angezeigt, eine eigenständige Regelung zu treffen, die auch auf die EVO Bezug nimmt.²¹⁴ Damit soll klargestellt werden, dass die Informationen inhaltlich die aus der VO (EG) Nr. 1371/2007 erwachsenen Rechte und Pflichten der Fahrgäste mit den in der EVO geregelten Abweichungen für den Schienenpersonennahverkehr zu enthalten haben.

§ 14 Abs. 2 EVO 2009 ist **Art. 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1371/2007** nachgebildet. Er enthält eine Aufzählung der Informationen, über die der Reisende während der Fahrt unterrichtet werden muss.²¹⁵ Anders also in VO (EG) Nr. 1371/2007 soll das

²¹³ BT-Drucks. 16/11607, S. 16.

²¹⁴ BT-Drucks. 16/11607, S. 16.

²¹⁵ BT-Drucks. 16/11607, S. 16.

Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr jedoch nicht verpflichtet werden, über die wichtigsten Anschlussverbindungen zu informieren, da dies aufgrund der Vielzahl der Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten kaum durchführbar wäre.²¹⁶

Die rechtliche Grundlage für § 14 EVO 2009 findet sich in

Art. 2 Abs. 4 VO (EG) Nr. 1371/2007: Mit Ausnahme der in Art. 2 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1371/2007 genannten Bestimmungen kann ein Mitgliedstaat Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Anwendung der VO (EG) Nr. 1371/2007 ausnehmen.

Die durch den Gesetzgeber vorgebrachten Argumente für eine Differenzierung zwischen Schienenpersonenfern - und Nahverkehr überzeugen. Es ist dem Beförderer im dichten Netz des Schienenpersonennahverkehrs insbesondere nicht zuzumuten, über alle Anschlussverbindungen zu informieren.

3.) Ergebnis zum Schienenpersonenverkehr

Gegenwärtig besteht im Schienenpersonenfern - und Nahverkehr kein Reformbedarf.

²¹⁶ BT-Drucks. 16/11607, S. 16.

II.) Straßengebundener Nahverkehr und Luftverkehr

Im straßengebundenen Nahverkehr und Luftverkehr gibt es keine Art. 8 VO (EG) Nr. 1371/2007 bzw. § 14 EVO 2009 vergleichbare Regelung. Die Frage, welche Informationspflichten der Beförderer gegenüber dem Fahrgast hat, richtet sich nach dem BGB.

Die Informationspflichten werden im BGB aus § 241 Abs. 2 BGB²¹⁷ bzw. § 242 BGB²¹⁸ hergeleitet. Daneben ist die Informationspflichtenverordnung (InfoV) zu beachten.²¹⁹ Diese gilt u.a. für Fernabsatzverträge (§ 1 InfoV), Teilzeit - Wohnrechteverträge (§ 2 InfoV), im elektronischen Geschäftsverkehr (§ 3 InfoV) und für **Reiseverträge** (§ 4 ff. InfoV). Die Informationspflichtenverordnung gilt nicht für reine Beförderungsverträge.

Die Informationspflichten umfassen sowohl die Verpflichtung zur **Beratung** als auch zur **Aufklärung**.²²⁰

Beratung meint eine umfassende und nicht von speziellen Faktoren ausgelöste Entscheidungshilfe. Bei der Beratung kommt es darauf an, ob sie erbeten wird bzw. üblich ist.²²¹

Aufklärung meint den spontanen Hinweis auf spezielle Umstände oder auch die Warnung vor besonderen Gefahrenquellen. Die Aufklärung muss aus dem eigenen Antrieb des Informationspflichtigen erfolgen, da er im Gegensatz zu seinem Vertragspartner den fraglichen Umstand erkennt. Die wesentliche Voraussetzung für das Bestehen einer Aufklärungspflicht ist, dass eine Partei über Informationen verfügt, von denen sie weiß oder annehmen muss, dass diese der anderen Partei unbekannt, aber für ihren Entschluss von entscheidender Bedeutung sind. Die

²¹⁷ MünchKomm-Roth § 241 Rn. 114, 122.

²¹⁸ Palandt-Heinrichs § 242 Rn. 37

²¹⁹ Verordnung über Informations- und Nachweispflichten nach bürgerlichem Recht (BGB- Informationspflichten-Verordnung/ BGB-InfoV) vom 2.1.2002, BGBl. 2002 I 342, idF der Bekanntmachung der Neufassung der BGB-InfoV vom 5.8.2002, BGBl 2002 I 3002.

²²⁰ Erman-Holoch § 242 Rn. 93 ff.

²²¹ Erman-Holoch § 242 Rn. 93 ff.

Aufklärungspflicht besteht aber nur, wenn das Ausnutzen des Vorsprungs als Verstoß gegen die Waffengleichheit bzw. Fairness am Markt erscheint.²²²

Zu lösen ist die schwierige Aufgabe einer Grenzziehung zwischen berechtigtem Gewinnstreben des Beförderers einerseits und der Pflicht zur Wahrung der Interessen des Fahrgastes andererseits: Auf der einen Seite ist das schutzwürdige Informationsbedürfnis des Fahrgastes, auf der anderen Seite der Informationsvorsprung des Beförderers zu beachten. Eine angemessene Lösung lässt sich nur für den jeweiligen Einzelfall finden. Es ist eine Abwägung zwischen dem Auskunftsinteresse des Fahrgastes und den legitimen gegenläufigen Interessen des Beförderers vorzunehmen.²²³ Die Rechtsprechung fragt im Rahmen einer sehr allgemein gehaltenen Formel, wann nach der Verkehrsauffassung eine Aufklärung erwartet werden darf.²²⁴ Fast alle hierbei relevanten Umstände können durch andere wieder eingeschränkt oder entwertet werden.

²²² BGH vom 20.02.1967 – III ZR 134/65 - NJW 1967, 1022; BGHZ 60, 221, 223 = NJW 1973, 752, 753.

²²³ Prütting/Wegen/Weinreich - *Schmidt-Kessel* § 242 Rn. 57.

²²⁴ BGH vom 02.03.1979 - V ZR 157/77 - NJW 1979, 2243; BGH vom 26.02.1992 - VIII ZR 89/91 - NJW 1992, 1222.

III.) VO (EG) Nr. 1371/2007 als Vorbild für eine einheitliche Regelung ?

Für den Schienenpersonenfern- und Nahverkehr bestehen Sonderregelungen zu den Informationspflichten, während im straßengebundenen Nahverkehr und Luftverkehr das BGB gilt.

Fraglich ist, ob auch für den straßengebundenen Nahverkehr und Luftverkehr Sonderregelungen zu den Informationspflichten erlassen werden sollten.

Vorbild hierfür könnte die Lösung des Schienenpersonennahverkehrs sein, indem man § 14 EVO 2009 vergleichbare Regelungen erlässt, die nur die Besonderheiten des straßengebundenen Nahverkehrs und Luftverkehrs regeln und im Übrigen auf VO (EG) Nr. 1371/2007 verweisen.

Fraglich ist, ob eine solche Rechtsvereinheitlichung erforderlich ist.

Hier bietet sich ein Vergleich mit der bereits bestehenden **Informationspflichtenverordnung**²²⁵ an: In Abschnitt 3 (§§ 4 bis 11 Informationspflichtenverordnung) werden die näheren Informationspflichten eines **Reiseveranstalters** geregelt. Die §§ 4 - 6, 8 und 11 InfoV sind Teil der Umsetzung der Pauschalreisen-Richtlinie 90/314.²²⁶ Entsprechend den Vorgaben dieser Richtlinie teilt die Verordnung die Informationspflichten nach den Zeitpunkten ein, zu denen der Reiseveranstalter sie erteilen muss.²²⁷ Der Aufbau der Informationspflichtenverordnung ist also mit der Verordnung EG Nr. 1371/2007 hinsichtlich der Informationspflichten vergleichbar.

Zu erörtern ist, welche **Beweggründe** maßgebend waren, die Informationspflichten für den Reiseveranstalter in einer Richtlinie zu regeln. Möglicherweise lassen diese Beweggründe Rückschlüsse zu, wieso für das Personenbeförderungsrecht eine einheitliche Regelung angezeigt ist.

²²⁵ Verordnung über Informations- und Nachweispflichten nach bürgerlichem Recht (BGB- Informationspflichten-Verordnung-BGB-InfoV) i. d. F. vom 27. August 2002.

²²⁶ AbleG Nr. L 158 v. 23.6.1990, S. 59 ff.

²²⁷ MünchKomm-Tonner, Vorbemerkungen vor §§ 4 - 11 BGB-InfoV, Rn. 2.

In der Begründung zur EU-Richtlinie 90/314 wird zu den Beweggründen wie folgt ausgeführt²²⁸: Die Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten über Pauschalreisen weisen nach Auffassung des europäischen Gesetzgebers zahlreiche Unterschiede auf, die einzelstaatlichen Praktiken auf diesem Gebiet seien sehr unterschiedlich. Daraus resultierten Hindernisse für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet der Pauschalreisen und Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den in den verschiedenen Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen des Reisegewerbes.

Gemeinsame Regeln für Pauschalreisen könnten zur Beseitigung dieser Hindernisse und somit zur Verwirklichung eines gemeinsamen Dienstleistungsmarktes beitragen. Die in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen des Reisegewerbes seien dann in der Lage, ihre Dienstleistungen in anderen Mitgliedstaaten anzubieten. Im Gegenzug erhielten die Verbraucher die Möglichkeit, in allen Mitgliedstaaten Pauschalreisen zu vergleichbaren Bedingungen zu buchen.

Nach Auffassung der EU kommt dem Fremdenverkehr eine ständig wachsende Bedeutung im Wirtschaftsleben der Mitgliedstaaten zu. Pauschalreisen würden einen wichtigen Teil des Fremdenverkehrs bilden. Dieser Zweig des Reisegewerbes in den Mitgliedstaaten würde zu einem stärkeren Wachstum angeregt, wenn es ein Mindestmaß an gemeinsamen Regeln gäbe, um diesen Wirtschaftszweig auf der Gemeinschaftsebene zu strukturieren. Dies würde letztlich nicht nur den Bürgern der Gemeinschaft zugute kommen, die aufgrund dieser Regeln organisierte Pauschalreisen buchen, sondern würde eventuell sogar Reisende aus Drittländern anziehen.²²⁹

Zwischenergebnis: Die für die Pauschalreiserichtlinie aufgeführten Argumente lassen sich auch auf den Personenbeförderungsvertrag übertragen, da auch hier die Rechtsvereinheitlichung angestrebt wird. Zu fordern ist daher, dass auch im straßengebundenen Nahverkehr und Luftverkehr Sonderregelungen erlassen werden, die sich an VO (EG) Nr. 1371/2007 orientieren.

²²⁸ AbLEG Nr. L 158 v. 23.06.1990, S. 59 ff.

²²⁹ AbLEG Nr. L 158 v. 23.06.1990, S. 59.

IV.) Rechtsfolgen der Verletzung von Informationspflichten

Zunächst ist zu klären, ob im Falle von Informationspflichtenverletzungen die Haftung des Beförderers beschränkt ist.

1.) Haftungsbeschränkung bei Informationspflichtenverletzungen ?

Im Personenbeförderungsrecht bestehen mehrere Haftungsbeschränkungen, die die Haftung des Beförderers nach BGB einschränken. Möglicherweise würden diese haftungsbeschränkenden Normen umgangen, wenn man eine unbeschränkte Haftung für die Verletzung von Informationspflichten zuließe.

Die Problematik soll anhand von § 17 EVO 2009 verdeutlicht werden: Im Falle der Verspätung haftet der Beförderer im Schienenpersonenverkehr erst ab einer Verspätung von 60 Minuten. Die Haftung ist beschränkt auf 25 % des Fahrpreises (§ 17 EVO 2009 iVm Art. 17 Abs. 1 Buchst. a) VO (EG) Nr. 1371/2007).

Gem. den §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB haftet der Beförderer für jede Informationspflichtverletzung gegenüber dem Fahrgast der Höhe nach unbeschränkt. Wenn der Fahrgast aufgrund einer Falschinformation (z.B. die Mitteilung einer nicht korrekten Umsteigemöglichkeit) 60 Minuten verspätet ist und deswegen einen Flug verpasst, muss der Beförderer die weiteren Kosten für einen Ersatzflug ersetzen. Wenn der Zug ohne Informationspflichtenverletzung 60 Minuten verspätet ist und der Fahrgast deswegen einen Flug verpasst, muss der Beförderer nur 25 % des Fahrpreises erstatten (§ 17 EVO 2009 iVm Art. 17 Abs. 1 Buchst. a) VO (EG) Nr. 1371/2007).

Fraglich ist, ob auch die Haftung im Falle einer Informationspflichtverletzung, die zu einer Verspätung von 60 Minuten führt, auf 25 % des Fahrpreises beschränkt ist.²³⁰ Für diese Sichtweise spricht folgendes: Wenn schon der Schadensersatz für

²³⁰ Diese Frage wurde bereits zu § 17 EVO 1998 diskutiert (hierzu *Bitter*, NZV 2005, 553,558). Nach § 17 EVO 1998 war die Haftung bei Verspätungen vollständig ausgeschlossen. Folglich musste damals hinterfragt werden, ob die Haftung für Informationspflichtenverletzungen im Zusammenhang mit Verspätungen vollständig ausgeschlossen ist. Da nach § 17 EVO 2009 bei einer Verspätung von 60 Minuten 25 % des Fahrpreises zurückerstattet werden, stellt sich nach neuem Recht die Frage, ob der Schadensersatz bei Informationspflichtenverletzungen auf 25 % des Fahrpreises beschränkt ist.

die nicht vertragsgemäße Erfüllung der Hauptleistungspflicht beschränkt ist, haftet der Beförderer erst recht beschränkt, wenn er nur eine Nebenpflicht - die Informationspflicht - verletzt.

Überdies hat der Gesetzgeber § 23 Nr. 6 EVO a.F. gestrichen.²³¹ Dieser verpflichtete zur ordnungsgemäßen Bekanntgabe von Zugausfällen und Verspätungen. Daraus kann auf den Willen des Gesetzgebers geschlossen werden, die Bahn von einer Haftung für Informationspflichtverletzungen sogar gänzlich freizustellen.²³²

Freilich kann die Streichung des § 23 Nr. 6 EVO auch wegen eines fehlenden eigenständigen Regelungsgehaltes erfolgt sein, da sich die Verpflichtung zur Bekanntgabe von Zugausfällen und Verspätungen bereits aus § 241 Abs. 2 BGB ergibt.

Die besseren Gesichtspunkte sprechen gegen eine Ausweitung des § 17 EVO 2009 auf Informationspflichtverletzungen: Leistungs- und Informationspflichten sind schon begriffsnotwendig nicht dasselbe. § 17 EVO 2009 regelt nur die Beschränkung bei Leistungspflichten und erwähnt die Informationspflichten nicht. Als Ausnahnevorschrift zum BGB ist diese Norm restriktiv auszulegen.

Auch der Zweck von § 17 EVO 2009 spricht in diesem Fall gegen seine Ausdehnung auf Informationspflichten²³³: Die eingeschränkte Haftung nach § 17 EVO 2009 wird bei der Haftung für Verspätungen im Schienenpersonenverkehr damit gerechtfertigt, dass dem Beförderer eines Massenverkehrsmittels nicht die Haftung nach BGB zugemutet werden könne. Insbesondere im Schienenpersonenverkehr sei das Netz störanfällig und für den Beförderer nicht hundertprozentig beherrschbar.

Dieses Argument überzeugt nicht, wenn es um die Haftung für fehlerhafte Informationen geht: Die ordnungsgemäße Informationsvermittlung hängt nicht von der Komplexität des Schienennetzes oder der Anzahl der Nutzer ab.

²³¹ Aufgehoben durch die 84. EVOÄndVO vom 30.11.1977 (BGBl. 1977 I 2302).

²³² *Pohar*, NZV 2004, 72, 74.

²³³ So im Ergebnis auch: *Pohar*, NZV 2004, 72, 76.

Verletzt der Beförderer seine Informationspflichten und verpasst deshalb der Reisende seinen Zug, ohne dass der Zug selbst verspätet oder ausgefallen ist, ist § 17 EVO 2009 unstreitig nicht anwendbar, weil der Tatbestand „Verspätung oder Ausfall eines Zuges“ nicht vorliegt. Haftet der Beförderer aber, wenn er „nur“ seine Informationspflichten verletzt, muss er erst recht haften, wenn zu der Informationspflichtverletzung noch ein weiterer Mangel, nämlich der Ausfall oder die Verspätung eines Zuges hinzutritt.²³⁴ Andernfalls würde die Haftung für einen Fehler – die Informationspflichtverletzung – gerade durch das Hinzutreten eines weiteren Fehlers - die Verspätung oder der Ausfall eines Zuges - ausgeschlossen.²³⁵

Als **Zwischenergebnis** bleibt festzuhalten, dass § 17 EVO 2009 und die übrigen Haftungsbeschränkungen im Personenbeförderungsrecht die Haftung für Falschinformationen nicht beschränken.

2.) Haftungsbeschränkungen und Informationspflichten

Fraglich ist, ob eine Informationspflicht schon dann verletzt ist, wenn der Beförderer nicht auf die Haftungsbeschränkungen im Personenbeförderungsrecht hinweist.²³⁶

Auch diese Frage soll anhand von § 17 EVO 2009 erörtert werden.

²³⁴ So auch: *Bitter*, NZV 2005, 554, 558.

²³⁵ *Bitter*, NZV 2005, 554, 558.

²³⁶ Für den Schienenpersonenverkehr bejahend: LG Heilbronn vom 19.11.1996 - 2 S 401/96 III - NJW-RR 1997, 505.

a) Aus der Rechtsprechung

Das Landgericht Heilbronn etwa bejaht eine Informationspflichtenverletzung im Schienenpersonenverkehr schon dann, wenn der Beförderer nicht auf die Haftungsbeschränkungen hinweist.²³⁷

In der Regel bestehe zwar nur eine Aufklärungspflicht hinsichtlich vertraglicher Regelungen (§ 305 Abs. 2 BGB für die Allgemeinen Geschäftsbedingungen), während die Regelungen in der EVO streng genommen gesetzlicher Natur seien.

Die EVO habe aber faktisch den Rechtscharakter von Allgemeinen Geschäftsbedingungen. In der Folge müsse auch § 305 Abs. 2 BGB gelten. Zumindest ergebe sich eine Informationspflicht aus § 242 BGB: Nach den Grundsätzen von Treu und Glauben sei jede Vertragspartei verpflichtet, den anderen Teil über entscheidungserhebliche Umstände zu informieren. Die gesetzlichen Haftungsbeschränkungen stellten einen solchen entscheidungserheblichen Umstand dar, da die Durchsetzung von nach allgemeinem Zivilrecht bestehenden Schadensersatzansprüchen des Kunden erheblich erschwert werde und der Kunde sich bei Kenntnis dieser Haftungslage möglicherweise gegen die Beförderung entschieden bzw. entsprechende Vorkehrungen getroffen hätte.

Unter Abwägung der gegenseitigen Interessen müsse der Beförderer über die weitgehenden Haftungsausschlüsse aufklären. Insbesondere sei es dem Kunden nicht zumutbar, sich selbst die erforderlichen Kenntnisse über die Rechtslage zu verschaffen. Schließlich handele es sich bei den Regelungen der EVO um ein spezielles Gesetz, welches darüber hinaus nur auf bestimmte Unternehmen anwendbar sei. Die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen könnten von dem Reisenden nur unter erschwerten Bedingungen eingesehen werden.²³⁸

²³⁷ LG Heilbronn vom 19.11.1996 - 2 S 401/96 III - NJW-RR 1997, 505 ff.

²³⁸ LG Heilbronn vom 19.11.1996 - 2 S 401/96 III - NJW-RR 1997, 505.

b) Stellungnahme

Sofern man der Auffassung des Landgerichts Heilbronn folgt, werden Allgemeine Geschäftsbedingungen und Rechtsverordnungen hinsichtlich der Einbeziehungsvoraussetzungen gleichgestellt. Das Gesetz schreibt jedoch ausdrücklich nur für die AGB in § 305 Abs. 2 BGB eine Informationspflicht vor.

Zudem würde der Wille des Gesetzgebers in zweifacher Hinsicht unterlaufen, sofern der Beförderer für die Haftungsbeschränkungen in der EVO informationspflichtig wäre: Zum einen sieht § 305 a Nr. 1 BGB vor, dass die AGB der Eisenbahn gerade ohne Einhaltung des § 305 Abs. 2 BGB wirksam in den Vertrag einbezogen werden können. Diese Regelung würde außer Kraft gesetzt, wenn die Beförderer über die gesetzlichen Haftungsbeschränkungen nach Maßgabe des § 305 Abs. 2 BGB aufklären müssten.

Zum anderen würde die Verletzung der Aufklärungspflicht über die Haftungsbeschränkungen bedeuten, dass die Beförderer - z.B. im Anwendungsbereich des § 17 EVO 2009 - unbeschränkt nach BGB für Verspätungen haften müssten, wenn sie nicht über die Regelung des § 17 EVO 2009 aufklären.

Dies ist wie folgt zu erklären: Die Verletzung einer Aufklärungspflicht durch den Beförderer führt zum Schadensersatz nach Maßgabe der §§ 280 Abs. 1, 249 Abs. 1 BGB. Sofern der Fahrgast nicht über die Regelung des § 17 EVO 2009 informiert wird, darf er davon ausgehen, dass im Falle von Verspätungen nach den Regelungen des allgemeinen Zivilrechts gehaftet wird. Folglich hätte er bei jeder Verspätung einen Anspruch auf Schadensersatz nach Maßgabe der §§ 280 ff. BGB.

Genau dieses Ergebnis möchte der Gesetzgeber aber durch § 17 EVO 2009 verhindern. In diesem Punkt würde eine Verpflichtung zur Aufklärung über die Haftungsbeschränkung nach § 17 EVO 2009 einen weiteren Verstoß gegen den Willen des Gesetzgebers mit sich bringen.

Diese Argumentation zu § 17 EVO 2009 lässt sich auf die übrigen Haftungsbeschränkungen im Personenbeförderungsrecht übertragen. Die Haftungsbeschränkungen im Personenbeförderungsrecht dürfen nicht durch eine Haftungsausweitung für Informationspflichtenverletzungen wieder korrigiert werden.

Zwischenergebnis: Eine Informationspflichtenverletzung ist bei fehlendem Hinweis auf die Haftungsbeschränkungen nicht gegeben.

3.) Fünf Beispiele für Falschinformationen

Zu erörtern ist, wann eine Informationspflicht verletzt wird.

Die Verletzung einer Informationspflicht kommt insbesondere dann in Betracht, wenn der Beförderer über **Anschlussverbindungen** falsch informiert.²³⁹

Dies soll anhand von fünf Beispielen für den **Schienepersonenverkehr** dargestellt werden.

- Beispiel 1: Am Bahnhof wird mittels Lautsprecherdurchsage bekannt gegeben, dass ein Zug im Schienenpersonenfernverkehr wenige Minuten Verspätung hat. Gelegentlich wird die Option bestehen, eine Alternativverbindung im Schienenpersonennahverkehr wahrzunehmen, die jedoch regelmäßig eine längere Fahrtdauer hat. Der Fahrgast wird daher auf die Fernverkehrsverbindung warten, wenn für diese eine Verspätung von wenigen Minuten prognostiziert wird. Ist diese Prognose falsch, wäre die Wahl des Nahverkehrszuges für den Fahrgast die bessere Wahl gewesen.

- Beispiel 2: Im Zug wird abends eine Umsteigemöglichkeit an einem bestimmten Bahnhof angesagt. Automatisch bekommt der Umsteigende später dort aber den Anschluss nicht mehr, weil sein Zug den Umsteigebahnhof zu spät erreicht bzw. weil zum Auskunftszeitpunkt spät abends keine Umsteigemöglichkeit mehr besteht.

- Beispiel 3: Am Bahnhof wird ein Zugausfall eine Minute vor planmäßiger Abfahrt angesagt. Dadurch wird ein Alternativzug verpasst.

- Beispiel 4: Wie Beispiel 3, allerdings wird der Zugausfall gar nicht angesagt.

- Beispiel 5: Der Triebfahrzeugführer lässt Fahrgäste einsteigen und fährt los, obwohl er weiß, dass er die Fahrt gar nicht bis zum Umsteigebahnhof fortsetzen kann (Streckensperrung nach Suizid).

²³⁹ Pohar, NZV 2004, 72, 73; LG Essen Urteil vom 24.09.2002 - 13 S 142/02 - NZV 2003, 139 ff; AG Köln Urteil vom 10.01.2002 - 117 C 222/01 - NZV 2003, 345 ff.

4.) Haftungsbegründender Tatbestand in den fünf Beispielen

Fraglich ist, ob in den fünf Beispielen der haftungsbegründende Tatbestand gegeben ist.

In Beispiel 1 hat der Beförderer zwar darüber informiert, dass das Verkehrsmittel eine Verspätung hat. Jedoch hatte das Verkehrsmittel mehr Verspätung als angekündigt. In diesem Fall ist der haftungsbegründende Tatbestand gegeben, da auch ein Irrtum über die Länge der Verspätung eine Falschinformation darstellt. Der Irrtum schließt die Falschinformation nicht aus.

Auch in Beispiel 2 ist der haftungsbegründende Tatbestand gegeben, da der Durchsagende konkludent zu verstehen gegeben hat, dass die Anschlussverbindung noch erreicht wird.

In Beispiel 3 wurde die Information über die Verspätung sehr kurzfristig bekannt gegeben. Der Beförderer ist dazu verpflichtet, Informationen über bevorstehende Verspätungen unverzüglich (= ohne schuldhaftes Zögern) weiterzugeben. Nur so kann der Fahrgast rechtzeitig bezüglich seiner Fahrverbindungen umdisponieren. Bei einer verspäteten Informationsweitergabe an den Reisenden liegt nur dann kein Verschulden vor, wenn der Beförderer erst kurzfristig von der Verspätung erfährt. Im vorliegenden Fall wird unterstellt, dass der Beförderer die Information nicht unverzüglich weiter gegeben hat. Der haftungsbegründende Tatbestand ist daher gegeben.

In Beispiel 4 liegt eine Falsch - bzw. Fehlinformation durch Unterlassen vor, da der Beförderer nicht auf die Verspätung des Verkehrsmittels hingewiesen hat. Als Beförderer des Fahrgastes ist er Garant dafür, dass der Fahrgast rechtzeitig über die Verspätungen unterrichtet wird.

Auch in Beispiel 5 liegt eine Falschinformation durch Unterlassen vor, da der Beförderer den Fahrgast über den Suizid auf der Strecke und die damit verbundene Verspätung hätte informieren müssen.

Als nächstes ist zu hinterfragen, für welche Schäden der Beförderer in diesen Fällen haftet.

5.) Haftungsausfüllender Tatbestand in den fünf Beispielen

Maßgeblich für die Haftung ist das BGB, also insbesondere §§ 249 ff. BGB.

In Beispiel 1 ist der haftungsausfüllende Tatbestand gegeben, wenn dem Reisenden ein Vermögensschaden entstanden ist. § 651 f Abs. 2 BGB, wonach auch für nutzlos aufgewendete Zeit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangt werden kann, gilt nicht analog für den Personenbeförderungsvertrag.²⁴⁰

In Beispiel 2 greift § 17 EVO 2009 als Sonderregel ein. Grund für die Beförderung erst am nächsten Tage ist die Verspätung des Anschlusszuges und nicht die fehlerhafte Information, dass der Anschlusszug noch erreicht wird. Da der Fahrgast die Fahrt am selben Tage nicht mehr fortsetzen kann, hat er nur den eingeschränkten Schadensersatzanspruch nach § 17 EVO 2009. Weitergehende Schäden muss der Beförderer nicht ersetzen, da § 17 EVO 2009 als Sonderregel eingreift und alle Ansprüche abschließend regelt. Eine Haftung nach den §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB für die Verletzung einer Informationspflicht kommt nicht in Betracht, da die Informationspflichtverletzung für den Schaden nicht kausal wurde. Der Schaden wäre auch eingetreten, wenn der Beförderer seine Informationspflicht ordnungsgemäß erfüllt hätte.

In Beispiel 3 muss der Beförderer für alle durch die verspätete Information entstehenden Schäden aufkommen. Neben Mangelschäden werden auch Mangelfolgeschäden wie ein verpasster Flug oder eine versäumte Theateraufführung erfasst.

Für Beispiel 4 gilt dasselbe wie in Beispiel 3: Hier wird die Verspätung nicht einmal angesagt, die Pflichtverletzung des Beförderers ist noch schwerwiegender,

²⁴⁰ Palandt-Heinrichs, Vorb v § 249 Rn. 39 f.

so dass die Haftung der Höhe nach zumindest genau so weitgehend wie in Beispiel 3 ist.

In Beispiel 5 haftet der Beförderer ebenfalls für alle Mangel - und Mangelfolgeschäden.

Zwischenergebnis: Die Ausführungen haben gezeigt, dass durch die Regelungen des BGB bei der Haftung für Informationspflichtverletzungen interessengerechte Ergebnisse erzielt werden. Reformbedarf besteht nicht.

V.) Ergebnis

Nach dem Vorbild von § 14 EVO 2009 (Bezugnahme auf VO (EG) Nr. 1371/2007 und teilweise abweichenden Regelungen für den Schienenpersonennahverkehr) müssen entsprechende Regelungen für den straßengebundenen Nahverkehr und den Luftverkehr erlassen werden.²⁴¹

Die Regelung zu den Rechtsfolgen bei der Verletzung von Informationspflichten muss nicht reformiert werden.²⁴²

²⁴¹ Hierzu oben Kapitel E III.) S. 69 f.

²⁴² Hierzu oben Kapitel E IV.) S. 71 ff.

F) Haftung für Personenschäden

I.) Haftung ohne Verschulden bei allen Verkehrsträgern

Im Schienenpersonenverkehr haftet der Beförderer seinen Fahrgästen für Personenschäden während des Betriebes gem. Art. 26 CIV bzw.

§ 1 Abs. 1 HPflG²⁴³ verschuldensunabhängig.²⁴⁴

Im straßengebundenen Nahverkehr haftet der Unternehmer nach den allgemein geltenden Bestimmungen, § 14 S.1 VO-ABB.²⁴⁵ Im Ergebnis besteht kein Unterschied zur Einstandspflicht im Schienenpersonenfernverkehr: Für den schienengebundenen Verkehr gilt § 1 Abs. 1 HPflG. Daneben kommt im straßengebundenen Nahverkehr § 7 Abs. 1 StVG zur Anwendung, der ebenfalls eine verschuldensunabhängige Haftung vorsieht.

Auch im Flugverkehr wird für Personenschäden verschuldensunabhängig gehaftet, Art. 21 Abs. 1 MÜ. Diese Haftungsregelung gilt nicht nur im Anwendungsbereich des MÜ, sondern nach der Verweisungsvorschrift des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 2027/97 auch bei innerstaatlichen und internationalen Luftbeförderungen durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft.

Die verschuldensunabhängige Haftung wird regelmäßig der Höhe nach begrenzt: Im Schienenpersonenverkehr gelten gem. § 9 HPflG 600.000 Euro, im straßengebundenen Nahverkehr fünf Mio. Euro gem. 12 Abs. 1 Nr. 1 STVG, im Luftverkehr gem. Art. 21 Abs. 1 MÜ 100.000 SZR.

Die Umrechnung der Sonderziehungsrechte in die jeweilige Landeswährung erfolgt im Falle eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Wert dieser Währungen in Sonderziehungsrechten im Zeitpunkt der Entscheidung, Art. 23 Abs. 1 S. 2 MÜ. Nicht gehaftet wird bei höherer Gewalt.

²⁴³ Haftpflichtgesetz in der Fassung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S.145) zuletzt geändert durch das zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674, 2677).

²⁴⁴ Aufgrund seiner verschuldensunabhängigen Gewährung ist der Anspruch sehr praxisrelevant, *Tavakoli*, Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, S. 92.

²⁴⁵ Bezug genommen wird also insbesondere auf die §§ 823 ff. BGB.

II.) Definition des Begriffs höhere Gewalt

Als höhere Gewalt wird bezeichnet ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Erfahrung und Einsicht unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmen in Kauf zu nehmen ist.²⁴⁶

Höhere Gewalt wird im Verkehrsgeschehen beispielsweise bejaht bei einem Orkan, einer Schneekatastrophe²⁴⁷, einem Suizid²⁴⁸ oder einer Bombendrohung.²⁴⁹ Ein Streik ist als Entschuldigungsgrund nur ausreichend, sofern er nicht von Bediensteten des Beförderers selbst begangen wird.

Verneint wurde die höhere Gewalt hingegen beim Hochwasser, wenn es zu bestimmten Jahreszeiten häufig wiederkehrt oder auch beim Dambruch, wenn die Möglichkeit und die Auswirkungen vorher erkannt und beurteilt werden konnten.²⁵⁰

Beruhend Verspätungen im Schienenpersonenverkehr darauf, dass Bäume in der Nähe von Gleisen aufgrund außergewöhnlicher Windstärken oder Schneefälle umstürzen, so müssen folgende Grundsätze beachtet werden: Für die Haftung ist entscheidend, ob der Beförderer diejenigen Maßnahmen ergriffen hat, die zur Abwehr von Gefahren objektiv erforderlich und zumutbar waren.²⁵¹ Diese Maßnahmen schließen eine regelmäßige Beobachtung der Bäume an

²⁴⁶ LG Itzehoe vom 11.07.2003 - 7 O 130/03 - NJW-RR 2003, 1465, 1466; BGH vom 23.10.1952 - III ZR 364/51 - BGHZ 7, 338, 339; BGH vom 12.03.1987 - VII ZR 172/86 - BGHZ 100, 185, 188; BGH VersR vom 15.11.1966 - VI ZR 280/64 - 1967, 138, 139.

²⁴⁷ Ein für den Winter gewöhnlicher Schneefall reicht dagegen nicht aus.

²⁴⁸ LG Essen vom 24.09.2002 - 13 S 142/02 - NZV 2003, 139 f.

²⁴⁹ Zusammenfassend *Staudinger*, Verbraucherrechte S. 48.

²⁵⁰ *Staudinger*, Verbraucherrechte, S.49.

²⁵¹ OLG Brandenburg vom 17.12.1996 - 2 U 56/96 - NZV 1998, 25; OLG Frankfurt a.M. vom 27.03.1987 - 24 U 208/86 - NJW-RR 1987, 864; LG Krefeld vom 16.08.1989 - 2 O 106/89 - NJW-RR 1990, 668; Kunz VersR 1982, 1032, 1033.

Bahnstrecken ein.²⁵² Der verkehrssicherungspflichtige Beförderer kann sich auf eine Sichtprüfung vom Boden aus beschränken und muss nicht notwendigerweise einen Forstspezialisten einschalten.²⁵³ Einzelne intensive Untersuchungen am Baum sind nur vorzunehmen, wenn Umstände vorliegen, die der Erfahrung nach auf eine besondere Gefährdung durch diese hindeuten.²⁵⁴ Solche Verdachtsmomente können sich beispielsweise aus trockenen Laub oder dünnen Ästen, aus bereits eingetretenem Astbruch, aus äußeren Verletzungen, dem hohen Alter der Bäume, aber auch aus ihren Standorten ergeben.²⁵⁵ Liegen Anzeichen dafür vor, dass die Bäume umzustürzen drohen, sind sie zu entfernen.

Die Beispiele zeigen, dass an den Begriff der höheren Gewalt strenge Anforderungen zu stellen sind.

III.) Berechtigung der verschuldensunabhängigen Haftung

Der Gesetzgeber²⁵⁶ begründet die verschuldensunabhängige Haftung zu § 1 Abs. 1 HPFLG wie folgt: Maßgebend für die verschärfte Haftung sei die Überlegung, dass bei den heutigen, durch die technische Entwicklung entscheidend beeinflussten Lebensverhältnisse bestimmte Tätigkeiten und Einrichtungen zwar unentbehrlich seien und daher zugelassen werden müssten, obwohl die davon ausgehende Gefährdung trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht gänzlich beherrscht und Schädigungen Dritter nicht immer vermieden werden könnten.²⁵⁷ Wer aber im Bewusstsein dieser Risiken eine solche **Gefahrenquelle** eröffne, müsse auch bereit sein, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, ohne dass es darauf ankommen dürfe, ob im Einzelfall ein Verschulden nachweisbar sei.

Dieselbe Argumentation lässt sich auch auf den Luftverkehr bzw. den unter

²⁵² Zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume an Bahnstrecken, *Kunz*, VersR 1982, 1032 ff.

²⁵³ LG Krefeld vom 16.08.1989 - 2 O 106/89 - NJW-RR 1990, 668.

²⁵⁴ OLG Brandenburg vom 17.12.1996 - 2 U 56/96 - NZV 1998, 25.

²⁵⁵ BGH Urteil vom 21.09.1973 - IV ZB 29/73, Frankfurt/M. - VersR 1974, 88, 90; OLG Hamm VersR 1994, 357; OLG Koblenz NJW - RR 1986, 1086, 1087; LG Frankfurt a.M. vom 12.11.1986 - 2/1 S 384/84 - NJW - RR 1987, 795.

²⁵⁶ BT-Drucks. 8/108, S. 6.

²⁵⁷ BT-Drucks. 8/108, S. 6.

§ 7 StVG fallenden straßengebundenen Nahverkehr übertragen.²⁵⁸

Im BGB haftet der Schädiger gem. § 276 BGB verschuldensabhängig, dafür aber der Höhe nach unbegrenzt.²⁵⁹ Es stellt sich die Frage, ob die verschuldensunabhängige und der Höhe nach begrenzte Haftung für Ansprüche wegen Personenschäden im Personenbeförderungsrecht zu interessengerechten Ergebnissen führt.

Dies trifft zumindest für unbeteiligte Dritte zu, die das entsprechende Beförderungsmittel gar nicht in Anspruch nehmen: Wer als Fußgänger von einer Straßenbahn angefahren wird, muss den daraus resultierenden Schaden unabhängig von einem Verschulden des Fahrers ersetzt bekommen. Schließlich wird er unfreiwillig mit der Gefährdungsquelle Straßenbahn konfrontiert.

Im Gegensatz dazu sind Fahrgäste keine unbeteiligten Dritten. Vielmehr setzen sie sich freiwillig der Gefährdung aus, um an ein bestimmtes Ziel zu gelangen. Insoweit ist es nicht fernliegend, von einer Einwilligung in die Gefährdung zu sprechen. Die Argumentation des Gesetzgebers greift für diesen Fall also nicht ein.

Für die verschuldensunabhängige Haftung auch bei der Verletzung von Fahrgästen spricht aber, dass der Unternehmer am ehesten in der Lage ist, die Risiken zu beurteilen und für etwaige Schadensfälle - durch entsprechende Versicherungen - vorzusorgen. Zudem ist der Anspruch aus Gefährdungshaftung der Höhe nach beschränkt. Für den Schädiger, der unter erleichterten Voraussetzungen haftet, wird dadurch das Risiko überschaubar.²⁶⁰

Für dieses Ergebnis lässt sich auch mit **§ 425 HGB** argumentieren: Der Frachtführer haftet für Güter- und Verspätungsschäden verschuldensunabhängig. Begründet wird dies folgendermaßen²⁶¹: Bei der verschuldensunabhängigen Haftung hat der Schädiger Schadensersatz auch für solche Schäden zu leisten, die

²⁵⁸ BR-Drucks. 826/03, S. 43.

²⁵⁹ Siehe hierzu § 249 Abs. 1 BGB.

²⁶⁰ *Filthaut*, HPFLG, Einleitung Rn. 2.

²⁶¹ *Koller*, Die Risikozurechnung bei Vertragsstörungen in Austauschverträgen, S. 80 ff.

er in Einzelfällen mit einem wirtschaftlich vertretbarem Aufwand gar nicht verhindern kann, weil dies zu aufwendig ist. Da Verschulden mit der Nichtbeachtung der zumutbaren Sorgfalt identisch ist, muss die verschuldensunabhängige Haftung notwendig auch dann eingreifen, wenn wirtschaftlich zumutbare Vorkehrungen den Schaden nicht verhindert hätten. Die Belastung des Schädigers mit Schäden, die er im Einzelfall nur mit unwirtschaftlichen und unzumutbaren Aufwendungen hätte verhindern können, ist durchaus sinnvoll. Diese Belastung führt nämlich im marktwirtschaftlichen Prozess dazu, dass ein starker Anreiz zur Verbesserung und zur kostengünstigeren Ausgestaltung der Schadensverhütungsmaßnahmen besteht. Schließlich erzielt derjenige Konkurrent höhere Gewinne, der Schäden am billigsten verhüten kann.²⁶² Daher ist es nicht ein Mangel der verschuldensunabhängigen Haftung, sondern gerade ihre Funktion, dass sie eine Haftung auch dort bejaht, wo nach allgemeinen Grundsätzen eine zumutbare Schadensverhütungsmöglichkeit verneint wird.²⁶³

Diese Argumentation gilt auch für die verschuldensunabhängige Haftung bei Personenschäden. Der Beförderer soll dazu motiviert werden, Personenschäden weitestgehend zu verhindern.

IV.) Ergebnis zur Haftung bei Personenschäden

Für die Haftung bei Personenschäden besteht kein Reformbedarf, insbesondere muss diese weiterhin verschuldensunabhängig ausgestaltet sein.²⁶⁴

Als nächstes ist auf das Thema Rücktritt und Kündigung bei Verspätung und Ausfall einzugehen.

²⁶² *Koller*, Die Risikozurechnung bei Vertragsstörungen in Austauschverträgen, S. 80 ff.; Adams, Ökonomische Analyse der Gefährdungs- und Verschuldenshaftung (1985), S. 77 f.

²⁶³ *Koller*, CMR Art. 17 Rn. 20.

²⁶⁴ Hierzu oben Kapitel F I S. 82.

G) Rücktritt und Kündigung bei Verspätung und Ausfall

Zunächst ist auf Rücktritt und Kündigung bei **Einzelfahrkarten** einzugehen. Weiter unten werden die Besonderheiten zu **Dauerfahrkarten** erläutert.²⁶⁵

I.) Regelung im Schienenpersonenverkehr

Sowohl für den Schienenpersonenfernverkehr als auch den Schienenpersonennahverkehr gelten Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 sowie § 18 EVO.

1.) Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007

Muss vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass bei Ankunft am Zielort gemäß Beförderungsvertrag die Verspätung mehr als 60 Minuten betragen wird, so hat der Fahrgast unverzüglich die Wahl zwischen

- der Erstattung des vollen Fahrpreises unter den Bedingungen, zu denen er entrichtet wurde, für den Teil oder die Teile der Fahrt, die nicht durchgeführt wurden, und für den Teil oder die Teile, die bereits durchgeführt wurden, wenn die Fahrt nach den ursprünglichen Reiseplänen des Fahrgastes sinnlos geworden ist, gegebenenfalls zusammen mit einer Rückfahrt zum ersten Ausgangspunkt bei nächster Gelegenheit. Die Erstattung erfolgt unter denselben Bedingungen wie die Entschädigung nach Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007;

- der Fortsetzung der Fahrt oder der Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort bei nächster Gelegenheit; oder

- der Fortsetzung der Fahrt oder der Weiterreise mit geänderter Streckenführung unter vergleichbaren Beförderungsbedingungen bis zum Zielort zu einem späteren Zeitpunkt nach Wahl des Fahrgastes.

²⁶⁵ Hierzu Kapitel G IV S. 106 ff.

Das Rücktrittsrecht ist **verschuldensunabhängig** ausgestaltet. Nur im Falle der höheren Gewalt ist eine Exkulpation für den Beförderer möglich (Art. 16 Buchst. a), Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 iVm Art. 32 COTIF).

2.) § 18 EVO

Als gesetzliche Sonderregel für den Rücktritt greift im nationalen Recht § 18 EVO: Sofern der Reisende den Fahrausweis nicht zur Fahrt benutzt, kann er den Fahrpreis zurück verlangen, § 18 Abs. 1 S. 1 EVO. Bei Benutzung auf einer Teilstrecke wird der Betrag für die nicht benutzte Strecke erstattet, § 18 Abs. 1 S. 2 EVO. Die allgemeinen Beförderungsbedingungen können für den Umtausch auch eine Bearbeitungsgebühr vorsehen, § 18 Abs. 4 EVO.

3.) Ergebnis für den Schienenpersonenverkehr

Man sollte zunächst abwarten, wie sich der neue Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 im Zusammenspiel mit § 18 EVO in der Praxis bewährt. Gegenwärtig ist kein Reformbedarf erkennbar.

II.) Der Rücktritt im straßengebundenen Nahverkehr

1.) § 10 VO-ABB

Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 gilt nicht im straßengebundenen Nahverkehr, hier ist § 10 VO-ABB anzuwenden.

Auch im straßengebundenen Nahverkehr ist der Umtausch von Fahrscheinen gem. § 10 VO-ABB möglich, sofern der Fahrausweis nicht zur Fahrt benutzt wird. Die Beweispflicht für die Nichtbenutzung liegt beim Fahrgast, § 10 Abs. 1 VO-ABB. Gem. § 10 Abs. 5 VO-ABB ist die **Umtauschgebühr** pauschal auf zwei Euro festgelegt. Daneben fällt eventuell eine Überweisungsgebühr an.

Diese Beträge werden nicht erhoben, wenn die Erstattung auf Grund von Umständen beantragt wird, die der Beförderer zu vertreten hat. Der Antrag auf Erstattung muss eine Woche nach Ablauf des Fahrausweises gestellt werden, § 10 Abs. 4 VO-ABB.

2.) Stellungnahme zu § 10 Abs. 5 VO-ABB

Fraglich ist, ob § 10 Abs. 5 VO-ABB angemessen i.S.d. **Verhältnismäßigkeitsprinzip** ist. Bedenken knüpfen an den Umstand, dass aufgrund der niedrigen Fahrpreise im straßengebundenen Nahverkehr die Rücktrittsgebühr häufig höher sein wird als der zurückzugewährende Fahrpreis.

Für die Angemessenheit spricht, dass dem Fahrgast durch diese Norm weitergehende Rechte gewährt werden als ihm nach allgemeinen Zivilrecht zustehen: Schließlich ist der Rücktritt auch dann möglich, wenn kein Grund i. S. d. § 323 Abs. 1 BGB gegeben ist. Wenn aber der Fahrgast ohne Grund zurücktreten darf, müssen dem Beförderer zumindest die mit dem Umtausch verbundenen Aufwendungen ersetzt werden.

Dieser gegenwärtige Aufwendungsersatz könnte aber auch durch eine Verwaltungsgebühr ersetzt werden, die **prozentual** an den zu erstattenden

Fahrpreis gekoppelt ist. Dann wäre die Rücktrittsgebühr auch bei kleineren Fahrpreisen angemessen. Jedoch fallen die Verwaltungsgebühren **pauschal** und nicht im Verhältnis zum Fahrpreis an. Bezüglich des Arbeitsaufwandes besteht kein Unterschied, ob ein Fahrschein im Wert von fünf oder fünfzig Euro umgetauscht wird. Im unteren Fahrpreissegment wird der Beförderer nicht kostendeckend arbeiten können, wenn der Bearbeitungssatz bei 10% liegt und somit bei einem Zwei-Euro-Fahrschein nur zwanzig Cent Verwaltungsgebühr berechnet werden dürfen.

Fraglich ist, ob bei einem Rücktritt ohne Pflichtverletzung seitens des Beförderers im unteren Preissegment der Fahrgast oder das Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Umtauschgebühren das „Preisrisiko“ (nicht kostendeckende Pauschale) zu tragen hat. Dies muss nach meiner Auffassung der Fahrgast sein, da nach der Wertung des BGB ohne Pflichtverletzung des Schuldners grundsätzlich kein Rücktritt möglich ist. Es ist kein Grund ersichtlich, hier den Beförderer finanziell zu belasten, indem dieser z.B. gesetzlich dazu gezwungen wird, bei niedrigen Fahrpreisen eine nicht kostendeckende Pauschale zu erheben.

Zwischenergebnis: § 10 Abs. 5 VO-ABB ist verhältnismäßig.

3.) Anwendung von Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 ?

Im Schienenpersonenverkehr kann der Fahrgast die Erstattung des Fahrpreises **ohne Umtauschgebühr** verlangen, wenn sich eine Verspätung von mehr als 60 Minuten abzeichnet (Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007).

Eine entsprechende Regelung für den straßengebundenen Nahverkehr hat der Gesetzgeber bei Einführung des Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 nicht erlassen.

Aus Gründen der Rechtsvereinheitlichung ist zu fordern, Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 auch auf den straßengebundenen Nahverkehr anzuwenden.

Möglicherweise bietet darüber hinaus das Gutachten von Prograns Anhaltspunkte, welche Reformen im straßengebundenen Nahverkehr notwendig sind.

4.) Lösungsvorschlag von Prograns

Der deutsche Bundestag hat mit Beschluss vom 2. Juli 2002 (Bundestagsdrucksache 14/9671) unter der Überschrift „Qualitätsoffensive im öffentlichen Personenverkehr – Verbraucherschutz und Kundenrechte stärken“ die Bundesregierung aufgefordert, eine umfassende Bestandsaufnahme unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen, Verbraucher – bzw. Fahrgastverbände vorzunehmen und daraus mögliche Vorschläge für ein zeitgemäßes und verbraucherorientiertes Fahrgastrecht zu entwickeln.

Entsprechend diesem Beschluss hat das BMVBS am 3. September 2004 an die Firma Prograns den Auftrag vergeben. Das Gutachten wurde am 15. Juli 2005 vorgelegt.²⁶⁶

²⁶⁶ BT-Drucks. 16/1484.

a) Darstellung des Lösungsvorschlages

Im Gutachten von Prograns wird vorgeschlagen ein **Minderungsrecht** für die bodengebundene Personenbeförderung einzuführen.²⁶⁷

Anders als im Werkvertragsrecht soll nach dem Gutachten von Prograns dieses Minderungsrecht kein nachrangiges Recht sein, sondern allein von der Erheblichkeit eines Mangels abhängen. Dies erscheine sinnvoll, weil im Falle einer erheblichen Verspätung auch durch eine Fristsetzung, wie sie für das Werk- und Kaufvertragsrecht vor einem Rücktritt vorgeschrieben sei, eine vertragsgemäße Leistung nicht mehr bewirkt werden könne.²⁶⁸

Für die Minderung wird von Prograns ein Pauschalsystem vorgeschlagen: Bei einer Verspätung von mindestens 30 Minuten sollen 30 Prozent des Fahrpreises erstattet werden, ab 60 Minuten 60 Prozent und ab 90 Minuten 90 Prozent. Bei keiner Verspätung ist eine Erstattung von 100 % vorgesehen, da der Fahrgast in jedem Fall an das Ziel befördert werde. Erstattungen von weniger als fünf Euro sollen ausgeschlossen sein. Durch diese Bagatellgrenze würden die Beförderer im straßengebundenen Nahverkehr privilegiert.

Die Erstattung solle immer eine Bargelderstattung sein.²⁶⁹ Eine Erstattung in Form von Gutscheinen sei nicht hinzunehmen.²⁷⁰

Man könne aber dem Beförderer gestatten, ähnlich wie im Luftverkehr (vgl. nur Artikel 7 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004) durch nachträgliche schriftliche Vereinbarung mit dem Fahrgast eine Erstattung mittels Gutscheine zu erlauben. Der Fahrgast müsste nur auf den Barauszahlungsanspruch hingewiesen werden.

Dies könne den Beförderer veranlassen, dem Fahrgast Gutscheine anzubieten, die im Wert über den gesetzlichen Vorschriften liegen. Der Fahrgast hätte dann ein

²⁶⁷ BT-Drucks. 16/1484, S. 97.

²⁶⁸ BT-Drucks. 16/1484, S. 97.

²⁶⁹ So auch Artikel 7 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 261/2004 für die Ausgleichszahlungen im Luftverkehr.

²⁷⁰ So auch Art. 7 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 261/2004 für Ausgleichszahlungen im Luftverkehr.

Wahlrecht zwischen der (geringeren) Bargelderstattung und dem (höherwertigen) Gutschein.

b) Stellungnahme zum Lösungsvorschlag von Prograns

Das Minderungsrecht greift auch im Falle der höheren Gewalt, da sich dessen tatbestandliche Voraussetzungen am Rücktrittsrecht orientieren.²⁷¹ Dies ist aber ein Systembruch mit den übrigen nationalen Regelungen, da im Falle von höherer Gewalt zugunsten des Beförderers regelmäßig ein Haftungsausschluss greift. Selbst bei Körperverletzungen haftet der Beförderer nicht im Falle höherer Gewalt (vgl. nur § 7 StVG).²⁷² Eine Körperverletzung stellt aber eine weitergehende Pflichtverletzung des Beförderers als eine verspätete Beförderung dar. Die Haftung bei einer nicht vertragsgemäßen Leistung wie der Verspätung darf nicht weitergehen als die Haftung im Falle von Körperverletzungen.

Zudem liegt ein Systembruch mit EU Recht vor: Art. 15 iVm Anhang I Titel IV Kapitel II Art. 32 Abs. 2 Buchst. a) VO EG Nr. 1371/2007 sieht im Falle von Verspätungen eine Haftung nur dann vor, wenn keine höhere Gewalt vorliegt. Folglich würde man dem Ziel einer weitestgehenden Übereinstimmung von nationalem und internationalem Recht entgegenwirken, wenn im deutschen Recht auch im Falle der höheren Gewalt für Verspätungen gehaftet wird.

Eine Lösung dieses Problems könnte sein, das Minderungsrecht im Falle der höheren Gewalt nicht eingreifen zu lassen. Dann wiederum würde ein Systembruch mit dem deutschen Haftungsrecht vorliegen.

Zwischenergebnis: Im straßengebundenen Nahverkehr ist kein Minderungsrecht einzuführen. Die Frage, in welcher Höhe der Fahrpreis bei einer nicht vertragsgemäßen Leistung herabzusetzen ist, ist im Rahmen der Schadensersatzansprüche zu lösen.²⁷³

²⁷¹ Palandt-*Putzo* § 441 Rn. 7.

²⁷² Zum Begriff der höheren Gewalt Kapitel F II.) S.83 f.

²⁷³ Hierzu Kapitel H S.111 ff.

5.) Ergebnis für den straßengebundenen Nahverkehr

Im straßengebundenen Nahverkehr ist eine Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 vergleichbare Rücktrittsregelung einzuführen.

III.) Rücktritt bzw. Kündigung im Luftverkehr

Das Montrealer Übereinkommen beinhaltet zum Rücktritt keine Regelung. Der Rücktritt wird im Luftverkehr durch VO (EG) Nr. 261/2004 geregelt. Daneben wird hypothetisch die Rechtslage nach BGB geprüft, um den Reformbedarf des geltenden Rechts zu eruieren.

1.) Regelung in VO (EG) Nr. 261/2004

Sofern der Flug nicht durchgeführt wird (vgl. Art. 4 und 5 VO (EG) Nr. 261/2004) können die Fluggäste gem. Art. 8 VO (EG) Nr. 261/2004 wählen zwischen

- der binnen sieben Tagen zu leistenden vollständigen Erstattung der Flugscheinkosten nach den in Art. 7 Abs. 3 genannten Modalitäten zu dem Preis, zu dem der Flugschein erworben wurde, für nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug im Hinblick auf den ursprünglichen Reiseplan des Fluggastes zwecklos geworden ist, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug zum ersten Abflugsort zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder
- anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder
- anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Flugplätze

Im Falle einer **Verspätung** kann der Fluggast die Erstattung des vollen Flugpreises verlangen, wenn die Verspätung mehr als fünf Stunden beträgt, Art. 6 Abs. 1 iii) VO (EG) Nr. 261/2004.

2.) Hypothetische Regelung nach BGB

a) Kündigung

Der Fluggast könnte als Besteller grundsätzlich bis zum Abflug den Vertrag kündigen, § 649 Abs. 1 S. 1 BGB. Der Unternehmer ist in einem solchen Fall jedoch berechtigt, den ursprünglich vereinbarten Flugpreis zu verlangen. Er muss sich nur dasjenige anrechnen lassen, was er infolge der Aufhebung des Vertrages an Aufwendungen erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, § 649 Abs. 1 S. 2 BGB.

Im Luftverkehrsrecht haben sich Stornopauschalen durchgesetzt, um nicht in jedem Einzelfall ermitteln zu müssen, wie viele Aufwendungen die Fluggesellschaft genau erspart hat. Sie ergeben sich aus einem prozentualen Anteil in bezug auf den Flugpreis. Je kurzfristiger storniert wird, desto höher sind die Stornokosten, da die Neuvergabe des freigewordenen Platzes insbesondere bei kurzfristigen Stornierungen schwierig ist.

Die Vereinbarung einer Stornogebühr in Beförderungsbedingungen ist als eine Pauschalierung von Schadensersatzansprüchen gem. § 309 Nr. 5 BGB anzusehen. Dies lässt sich damit erklären, dass Stornopauschalen diejenigen Schäden ausgleichen, die der Fluggesellschaft durch die Kündigung entstanden sind.²⁷⁴

Demzufolge müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein: Die Pauschalen dürfen den nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge zu erwartenden Schaden nicht übersteigen und dem Fluggast muss ausdrücklich der Nachweis gestattet sein, ein Schaden sei überhaupt nicht entstanden oder wesentlich niedriger als die Pauschale (§ 309 Nr. 5 BGB).

Wenn der Flug trotz der Stornierung ausgebucht ist, kann die Fluggesellschaft demzufolge nur Verwaltungskosten geltend machen. War der Flug dagegen nicht ausgebucht, hat die Fluggesellschaft durch das Ausbleiben des Fluggastes kaum

²⁷⁴ *Führich*, Reiserecht, Rn. 998.

ersparte Aufwendungen. Insbesondere im Falle des no Show (der Fluggast erscheint nicht, ohne vorher storniert zu haben) ist eine Stornopauschale von bis zu 90% gerechtfertigt. Ein vollständiger Verfall des Flugpreises ist dagegen nie zulässig.²⁷⁵

Als nächstes sind Rücktritt und Minderung gem. § 634 Nr. 3 BGB zu prüfen.

²⁷⁵ BGH vom 25.10.1984 - VII ZR 11/84 - NJW 1985, 633.

b) Rücktritt und Minderung

aa) Die verspätete Beförderung als Mangel

Der Luftbeförderungsvertrag ist ein Werkvertrag.²⁷⁶ Daher ist das besondere Gewährleistungsrecht (§§ 633 ff. BGB) grundsätzlich anwendbar, wenn die verspätete Beförderung ein Mangel ist.

Die Frage, ob eine Leistung mangelhaft ist, wenn die Beförderung verspätet erfolgt, ist nicht nur dogmatischer Natur, sondern hat auch praktische Auswirkungen²⁷⁷: Die Minderung könnte schon erklärt werden, wenn das Beförderungsmittel wenige Minuten Verspätung hat und den Beförderer kein Verschulden trifft.

Für die Bejahung eines Mangels wird zum einen vorgetragen, dass eine Abweichung der Ist - von der Sollbeschaffenheit vorliege.²⁷⁸

Zum anderen nehme das zeitliche Element eine überragende Stellung ein und präge geradezu den Beförderungsvertrag.²⁷⁹

Um die Haftung jedoch nicht ins Uferlose auszuweiten, soll in den Mangelbegriff eine **Erheblichkeitsschwelle** hineingelesen werden. Eine Verspätung von wenigen Minuten würde daher noch nicht zum Minderungsrecht führen.

Eine andere Möglichkeit zur Begrenzung der Haftung bestünde darin, mittels Haftungsausschlüssen in AGB die Einstandspflicht bei schuldlosen Verspätungen auszuschließen.²⁸⁰

²⁷⁶ Palandt-*Sprau* Einf v § 631 Rn.17 a.

²⁷⁷ Zum Meinungsstand: *Staudinger*, Verbraucherrechte, S.31ff.

²⁷⁸ Die Gerichte setzen sich nicht weiter mit dem Vorliegen eines Mangels auseinander, sondern führen lediglich aus, dass die verspätete Beförderung eine Schlechterfüllung im Rahmen des Werkvertrages bedeute, zum Luftbeförderungsvertrag LG Frankfurt a.M. Urteil vom 09.08.1993 - 2/24 S 162/93 - TranspR 1994, 243, 244; AG Frankfurt a.M. vom 28.06.1995 - 31 C 1207/95 - 16 - NJW- RR 1996, 238.

²⁷⁹ *Stefula/Thoß*, TranspR 2001, 248, 253.

²⁸⁰ *Stefula/Thoß*, TranspR 2001, 248, 254.

Gegen diese Auffassung wird zu bedenken gegeben, dass sie sich zu wenig mit den dogmatischen Anforderungen an den Mangelbegriff auseinandersetzt.²⁸¹ Die von § 633 Abs. 2 S. 1 BGB zur Definition des Sachmangels angesprochene Beschaffenheitsvereinbarung betreffe nur die Art und Weise der Leistung - also qualitative Defizite -, während die Einhaltung der versprochenen Leistungszeit als ein quantitatives Merkmal den Verzugsregeln unterliege.²⁸² Dies zeige auch der Vergleich mit anderen unkörperlichen Werken. Schließlich sei beispielsweise der Architektenvertrag nicht mangelhaft, wenn er zu spät fertiggestellt werde.

Entscheidend ist, dass das zeitliche Element eine überragende Stellung beim Luftbeförderungsvertrag einnimmt. Insoweit ist der Luftbeförderungsvertrag nicht mit einem Architektenvertrag vergleichbar: Bei einem Architektenvertrag mag die Arbeitsleistung nicht mangelhaft sein, wenn er zu spät fertig gestellt wird, da insoweit kein qualitativer Mangel vorliegt. Die verspätete Beförderung ist aber ein qualitativer Mangel, da Pünktlichkeit im Rahmen des Beförderungsvertrages ein qualitatives Merkmal ist.

Zwischenergebnis: Die verspätete Beförderung ist ein Mangel.

Als nächstes ist zu hinterfragen, ob der Luftbeförderungsvertrag ein relatives²⁸³, absolutes²⁸⁴ oder gar kein Fixgeschäft ist.²⁸⁵ Dies ist wichtig für die Frage, nach welchen Normen der Rücktritt möglich ist.²⁸⁶

bb) Der Luftbeförderungsvertrag als Fixgeschäft

Bei einem absoluten Fixgeschäft ist die Einhaltung der Leistungsfrist für den Gläubiger so wichtig, dass die verspätete Erbringung nicht als die geschuldete Leistung anzusehen ist. Der Rücktritt wäre dann gem. § 326 Abs. 5 BGB iVm § 323 BGB möglich.

²⁸¹ *Staudinger*, Verbraucherrechte, S.32.

²⁸² Ebenso *Leffers*, *TranspR* 1997, 93, 96; *Neumann ZLW* 1997, 217, 220.

²⁸³ So *Finger/Eiermann*, vor §§ 8-19 EVO Anm. 1b; § 17 Anm.1a (zum Eisenbahnverkehr).

²⁸⁴ BGH vom 30.11.1972 - VII ZR 239/71 - BGHZ 60, 14, 16; OLG Düsseldorf vom 13.06.1996 - 18 U 174/95 - NJW-RR 1997, 930ff.; AG Bad Homburg vom 28.06.2000 - 2 C 241/00 - NJW - RR 2001, 989; Führich, *NJW* 1997, 1045 f. (zur Flugbeförderung).

²⁸⁵ Für den Luftbeförderungsvertrag offen gelassen von BGH vom 20.01.1983 - VII ZR 105/81 - *NJW* 1983, 1322, 1324.

²⁸⁶ §§ 634 Nr. 3, 323 BGB und § 634 Nr. 3, 326 Abs. 5 BGB.

Voraussetzung für ein relatives Fixgeschäft ist, dass sich eine Verknüpfung von Leistungszeit und Erfüllungsinteresse im Vertrag niedergeschlagen hat. Auch in diesem Fall kann der Gläubiger ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten (§ 323 Abs. 2 Nr. 2 BGB).

Die Beförderung wird bei einer Verspätung nicht sofort unmöglich.²⁸⁷ Vielmehr ist diese grundsätzlich noch als eigentlich geschuldete - wenn auch verspätet erbrachte - Leistung anzusehen. Da der Fluggast allerdings mit der Buchung eines (von vornherein bestimmten oder später durch Wahl konkretisierten) fahrplanmäßig verkehrenden Beförderungsmittels erkennbar zum Ausdruck bringt, dass sein Interesse an der Leistung mit Einhaltung der gebuchten Verbindung steht oder fällt, handelt es sich zumindest um ein **relatives Fixgeschäft**.

Dadurch ist aber nicht ausgeschlossen, dass die zunächst geringfügige Verspätung in Unmöglichkeit umschlägt, wenn es sich um eine erhebliche Abweichung von der geplanten Flugzeit handelt. Eine erhebliche Abweichung ist gegeben, wenn der **Erfüllungszeitraum** überschritten wird. Der Erfüllungszeitraum beschreibt den Zeitkorridor, innerhalb dessen bei Vereinbarung eines relativen Fixgeschäftes die nicht fristgerecht erbrachte Leistung noch nachgeholt bzw. zu Ende geführt werden kann, ohne dass die Erfüllung der Verpflichtung als unmöglich einzustufen ist.²⁸⁸ Der Zeitraum muss tendenziell knapp bemessen werden.²⁸⁹

Wann eine einfache Verspätung in Unmöglichkeit umschlägt, lässt sich nicht abstrakt festlegen, sondern hängt von Vertragsinhalt und Verkehrsanschauung ab. Folglich gilt auf Fernstrecken die verspätete Beförderung noch während eines längeren Zeitraums als die geschuldete Leistung. In jedem Fall wird eine vom Flugplan abweichende Erfüllung nicht mehr als die geschuldete Leistung anzusehen sein, wenn der Abflugs - bzw. Ankunftszeitpunkt für die nächste

²⁸⁷ Ebenfalls für eine differenzierende Betrachtung: *Stefula/Thoß*, TranspR 2001, 248, 251; *Neumann ZLW* 1997, 218.

²⁸⁸ *Dörner/Staudinger*, Gutachten, S. 30.

²⁸⁹ *Dörner/Staudinger*, Gutachten, S. 30.

fahrplanmäßige Verbindung auf der vereinbarten Strecke oder Teilstrecke überschritten wurde.²⁹⁰

Zwischenergebnis: Der Luftbeförderungsvertrag ist ein relatives Fixgeschäft. Im Falle eines Rücktritts ist die Fristsetzung daher entbehrlich (§ 323 Abs. 2 Nr. 2 BGB). Auch bei einer geringen Verspätung kommt für den Fluggast ein Rücktrittsrecht in Betracht.

Fraglich ist, unter welchen Voraussetzungen eine Verspätung innerhalb des Erfüllungszeitraumes eine Nichtleistung ist und ein Recht zum Rücktritt gibt.

In den nächsten Schritten (cc und dd) sind deshalb die weiteren Voraussetzungen des Rücktrittsrechts herauszuarbeiten.

cc) Rücktritt gem. §§ 634 Nr. 3, 323 BGB bei nicht vertragsgemäßer Erbringung der Leistung

Folgende Konstellationen müssen unterschieden werden:

1. Das Flugzeug hebt zu spät ab und kommt auch nicht pünktlich an (Ankunftsverspätung).²⁹¹
2. Das Flugzeug hebt pünktlich ab, kommt jedoch zu spät am Ziel an (Ankunftsverspätung).
3. Das Flugzeug hebt zwar zu spät ab, kann aber während des Fluges seine Verspätung aufholen, kommt also rechtzeitig an (Abflugverspätung).

Eine Nichtleistung ist gegeben, wenn der Schuldner trotz Fälligkeit und Möglichkeit seine Leistung nicht erbringt.²⁹² In den Fallvarianten **eins** und **drei** ist eine solche Nichtleistung bereits zum Zeitpunkt des Abfluges gegeben. Die

²⁹⁰ Dörner/Staudinger, Gutachten, S. 30.

²⁹¹ Es wird unterstellt, dass die Verspätung erheblich und ein relatives Fixgeschäft gegeben ist. .

²⁹² Erman-Westermann § 323 Rn. 6.

Fristsetzung ist in diesen Fällen aber nur entbehrlich, wenn der Schuldner die Leistung zu dem im Vertrag bestimmten Termin nicht bewirkt, §§ 634, 323 Abs. 2 Nr. 2 BGB.

Gerade dies steht beim Start des Flugzeuges noch nicht fest: Das Flugzeug kann trotz Verspätung am Abfahrtsort theoretisch noch pünktlich das Ziel erreichen. Daher sind die §§ 634, 323 Abs. 2 Nr. 2 BGB direkt nicht einschlägig.²⁹³ Jedoch können diese Normen zumindest analog angewendet werden: Die Parteien haben einen genauen Abflugzeitpunkt festgelegt, das Erfüllungsinteresse des Fluggastes ist von einem rechtzeitigen Abflug abhängig.²⁹⁴ Andernfalls könnte der Passagier vor dem Flug nie zurücktreten, sondern müsste immer mit dem verspäteten Flugzeug fliegen, da dieses theoretisch noch sein Ziel pünktlich erreichen könnte. Somit ist in Konstellation Nr. 1 und Nr. 3 der Rücktritt bereits vor dem Start möglich.

Sofern sich erst während des Fluges eine Verspätung abzeichnet (Konstellation **zwei**), kann der Passagier ab diesem Zeitpunkt grundsätzlich ebenfalls zurücktreten, §§ 634, 323 Abs. 2 Nr. 2 BGB sind direkt anwendbar.

dd) Rücktritt gem. §§ 634 Nr. 3, 326 Abs. 5 BGB (Unmöglichkeit)

Sofern der vom Fluggast ausgesuchte Flug den Abflugort bereits mit einer Verspätung verlässt, die den Erfüllungszeitraum überschreitet, würde der Weiterflug nicht mehr der Leistungszusage entsprechen. In einer solchen Situation ist schon vor dem Abflug Unmöglichkeit eingetreten. Die Fristsetzung ist entbehrlich (§§ 634, 326 Abs. 5, 275 Abs. 1 1. Alt BGB).

Sofern das Flugzeug außerhalb des Erfüllungszeitraumes abhebt, jedoch pünktlich sein Ziel erreicht, ist die Fristsetzung nur analog §§ 634, 326 Abs. 5 iVm § 323 BGB entbehrlich. Freilich wird in der Praxis das Flugzeug eine so große Verspätung nie vollständig aufholen können. Sofern das Ziel zumindest innerhalb des Erfüllungszeitraums erreicht wird, ist der Rücktritt gem.

§§ 634, 323 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 BGB möglich.

²⁹³ Dörner/Staudinger, Gutachten, S. 53.

²⁹⁴ Dörner/Staudinger, Gutachten, S. 53.

Während des Fluges tritt Unmöglichkeit ein, wenn das Flugzeug zwar pünktlich abhebt, jedoch außerhalb des Erfüllungszeitraumes sein Ziel erreicht. Der Rücktritt ist dann gem. §§ 634, 326 Abs. 5 BGB i. V. m. § 323 BGB möglich.

Anstatt vom Vertrag zurückzutreten, kann der Fluggast im Falle einer Verspätung den Flugpreis schließlich gem. § 638 BGB mindern.

ee) Minderung gem. §§ 634 Nr. 3, 638 BGB

Es müssen die Voraussetzungen des Rücktrittsrechts gegeben sein.²⁹⁵ Die Regelung des § 323 Abs. 5 S. 2 BGB (kein Rücktritt bei unerheblicher Pflichtverletzung) gilt für das Minderungsrecht nicht.

Bei der Minderung ist die Vergütung gem. § 638 Abs. 3 BGB in dem Verhältnis herabzusetzen, in welchem zur Zeit des Vertragsabschlusses der Wert des unverspäteten Fluges zu dem Wert des verspäteten Fluges gestanden haben würde. Die Minderung ist, soweit erforderlich, durch Schätzung zu ermitteln. Es gelten die zu § 441 BGB entwickelten Grundsätze.²⁹⁶

Sofern der Tatbestand von Rücktritt bzw. Minderung gegeben ist, gelten die nachfolgend aufgeführten Rechtsfolgen.

ff) Rechtsfolgen von Rücktritt und Minderung

Die Höhe der zurückzugewährenden Leistung bemisst sich nach Maßgabe der §§ 634, 346 ff. BGB: So ist vom Beförderer der Flugpreis zurückzuerstatten und der Fluggast muss Wertersatz in Geld leisten, sofern zumindest ein Teil der Strecke zurückgelegt wurde, §§ 634, 346 Abs. 1 iVm § 346 Abs. 2 Nr. 2 BGB. Da der Flug im Falle eines Rücktritts aber nicht vertragsgerecht war, ist der Wert der verspäteten Beförderung anteilig zu kürzen. Nach Aufrechnung hat dann nur noch der Fluggast einen Rückgewähranspruch. Hat die Leistung aufgrund der

²⁹⁵ Palandt-Sprau § 638 Rn. 2.

²⁹⁶ Palandt-Sprau § 638 Rn. 4.

Pflichtverletzung für ihn keinerlei Nutzen mehr, muss der ganze Flugpreis zurückerstattet werden.

Grundsätzlich ist die vom Fluggast empfangene Leistung - also der Flug - in Geld zurückzuerstatten. Der Restwert der Flugleistung ist jedoch schwierig zu beziffern und muss grundsätzlich in jedem Einzelfall neu ermittelt werden. Für den Fluggast können Beweisprobleme hinsichtlich der genauen Höhe auftreten.

Rechtsfolge der **Minderung** ist, dass der Flugpreis mit Zugang der Minderungserklärung beim Beförderer um den Minderungsbetrag herabgesetzt ist. Im Übrigen besteht der Vertrag fort.

gg) Zwischenergebnis zu Rücktritt und Minderung nach BGB

Die Regelungen zu Rücktritt und Minderung nach BGB zeigen zwei Probleme:

Zum einen sind Rücktritt und Minderung nicht abhängig von einer Mindestverspätung. Vielmehr können schon bei kleinen Verspätungen Rücktritt und Minderung erklärt werden.

Zum anderen muss in jedem Einzelfall der genaue Minderungs – bzw. Erstattungsbetrag bestimmt werden.

3.) Ergebnis zu Rücktritt und Minderung im Luftverkehr

Der Fluggast könnte nach BGB schon bei einer Verspätung von wenigen Minuten vom Vertrag zurücktreten bzw. mindern.

VO (EG) Nr. 261/2004 sieht daher abweichend vom BGB vor, dass der Fluggast erst ab einer Verspätung von fünf Stunden bzw. bei Ausfall des Fluges zurücktreten kann und der volle Flugpreis erstattet wird. Ein Minderungsrecht kennt VO (EG) Nr. 261/2004 nicht, es sind nur pauschale Ausgleichsleistungen ab bestimmten Mindestverspätungen vorgesehen.

Ein Rücktritt nach nur wenigen Minuten wäre für den Luftverkehr mit seinen teilweise sehr langen Flugzeiten nicht sachgerecht. Daher ist es angezeigt, für das Rücktrittsrecht eine **Mindestverspätung** festzulegen.

Richtig ist auch, bei einer Verspätung von fünf Stunden den **ganzen Flugpreis** zurückzugewähren. Diese Lösung ist in der Praxis einfach zu handhaben. Außerdem wird das nach BGB (§§ 346 ff. BGB) bestehende Problem umgangen, die genaue Höhe des Erstattungsbetrages zu bestimmen.

Die festgelegte Mindestverspätung von fünf Stunden ist sachgerecht. Sie steht im Einklang mit Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007, der für den Schienenpersonenverkehr eine Mindestverspätung von einer Stunde vorsieht. Wegen der geringeren Fahrzeiten ist eine geringere Mindestverspätung für den Schienenpersonenverkehr angezeigt.

VO (EG) Nr. 261/2004 steht auch nicht im Widerspruch zum Montrealer Übereinkommen, da dieses keine Regelung zu Rücktritt und Minderung beinhaltet.

Somit besteht keine Veranlassung, an den Regelungen zum Luftverkehr etwas zu ändern.

IV.) Die Kündigung von Dauerfahrkarten

Dauerkarten sind Wochen -, Monats- und Jahreskarten. Sie werden insbesondere im ÖPNV ausgegeben. Für die Kündigung gilt § 314 BGB.

1.) Kündigung gem. § 314 BGB

Eine Kündigung gem. § 314 BGB ist nur möglich, wenn ein wichtiger Grund gegeben ist.

Ein wichtiger Grund ist gegeben, wenn dem kündigenden Teil unter Berücksichtigung aller Umstände und nach einer Interessenabwägung die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zum vereinbarten Fristende nicht zugemutet werden kann (§ 314 Abs. 1 S. 2 BGB).

Die zu § 626 Abs. 1 BGB entwickelten Grundsätze sind sinngemäß anzuwenden.²⁹⁷ Zu § 626 Abs. 1 BGB gibt es eine langjährige, sich ständig fortentwickelnde Rechtsprechung der Arbeitsgerichtsbarkeit, auf die auch bei der Auslegung des § 314 BGB zurückgegriffen werden kann.

Besteht der wichtige Grund in einer Pflichtverletzung, ist die Kündigung erst nach erfolgloser Abmahnung möglich.²⁹⁸ Weder für den Zeitraum zwischen der Pflichtverletzung und dem Setzen der Abmahnung noch für den Verbrauch einer erklärten Abmahnung, also dem Zeitraum zwischen Abmahnung und erneuter Pflichtverletzung, gelten feste Regeln.²⁹⁹ Die Dauer der Zwischenzeit ist aber ein Indikator für die Zumutbarkeit: Je länger mit der Abmahnung gewartet wird, oder je länger die Zeit des Wohlverhaltens andauert, um so eher wird eine Fortsetzung des Vertragsverhältnisses zumutbar sein.³⁰⁰

²⁹⁷ *Erman-Hohloch* § 314 Rn. 4.

²⁹⁸ Hierzu auch *Schaub*, NZA 1997, 1185 ff.

²⁹⁹ *AnwK-BGB/Krebs* § 314 Rn. 21.

³⁰⁰ *MünchKomm-Gaier* § 314 Rn. 14.

Demzufolge ist die Kündigung vor allem bei wiederholten, in zeitlich kurzen Abständen erfolgenden Verspätungen möglich.³⁰¹ Wenn jedoch nur in unregelmäßigen, längeren Abständen eine Verspätung erfolgt, ist kein adäquater Grund gegeben. Zudem ist zu berücksichtigen, dass dem Unternehmen selbst bei wiederholten Verspätungen auch ein Verschulden zur Last fallen muss. Ein Loskommen von der Fahrkarte ist also insbesondere dann nicht möglich, wenn im Früh - bzw. Abendverkehr aufgrund von Staus keine pünktliche Beförderung möglich ist. Dies gilt insbesondere für Ballungsräume. Daher wird eine Kündigung nur dann Aussicht auf Erfolg haben, wenn dem Beförderer wiederholte Pflichtverletzungen von einigem Gewicht nachweisbar sind.³⁰² Dies wäre z.B. der Fall, wenn der Fuhrpark mangelhaft gewartet wird und wegen des erhöhten Fahrzeugausfalls Verspätungen an der Tagesordnung sind.

Speziell bei Jahreskarten interessiert die Frage, wann aufgrund von Fahrplankürzungen die Möglichkeit zur Kündigung besteht. Solche Angebotsverringerungen werden vor allem durch Taktausdünnung und die Streichung von Fahrten zu Schwachlastzeiten vorgenommen. Schwachlastzeiten sind Feiertage sowie die frühen Morgen - und späten Abendstunden.³⁰³ Entscheidend ist, welches Fahrtenangebot der Beförderer bei dem Abschluss eines Jahresvertrages garantiert und wann er mit der Angebotsverringerung eine wesentliche Pflichtverletzung im Sinne des § 314 BGB begeht.³⁰⁴ Die Interessen von Beförderer und Passagier müssen zu einem angemessenen Ausgleich gebracht werden. Ausschlaggebend ist, was im Rahmen des objektiven Empfängerhorizonts beim Vertragsschluss vereinbart wird. Der Fahrgast muss damit rechnen, dass von Unternehmenseite der Fahrplan regelmäßig an die Nachfrage der Kunden angepasst wird. Rechtlich möglich ist also insbesondere die Ausdünnung des Takts. In der Regel ist ein Pendler dann immer noch in der Lage, seinen Arbeitsort pünktlich zu erreichen.

Für einen Pendler, der auf eine bestimmte Verbindung angewiesen ist, wird das Streichen gerade dieser Fahrt immer zu einem außerordentlichen Kündigungsrecht

³⁰¹ MünchKomm-Gaier § 314 Rn. 14.

³⁰² Palandt-Weidenkaff § 626 Rn. 37 ff.

³⁰³ MünchKomm-Gaier § 314 Rn. 14.

³⁰⁴ MünchKomm-Gaier § 314 Rn. 14.

führen. Ein Beispiel für diese Konstellation ist die gänzliche Abschaffung von Verbindungen in den frühen Morgenstunden, wodurch das Erreichen der Frühschicht unmöglich wird.

Zwischenergebnis: Das Kündigungsrecht gem. § 314 BGB kommt nur selten in Betracht. Insbesondere bei wiederholten Pflichtverletzungen wird es dem Fahrgast kaum gelingen, ein Verschulden des Beförderers zu beweisen. Der Fahrgast müsste für jede einzelne Pflichtverletzung den entsprechenden Nachweis führen. Dies ist in der Praxis kaum möglich

2.) Eigenständige Regelung für das Kündigungsrecht ?

Zu erörtern ist, ob das Kündigungsrecht für Dauerfahrkarten eine eigenständige Regelung in VO-ABB bzw. EVO erfahren sollte.

Für eine solche Regelung spricht, dass nach geltender Rechtslage für den Fahrgast schwer zu durchschauen ist, wann ihm ein Kündigungsrecht zusteht und er dieses nur schwer durchsetzen kann.

Jedoch bestehen für andere Dauerschuldverhältnisse ähnliche Probleme. Auch hier hat der Gesetzgeber es bei der Regelung des § 314 BGB belassen und keine eigenständige Regelung getroffen. Es ist kein Grund ersichtlich, im Bereich der bodengebundenen Beförderung anders zu verfahren.

Zudem kommt die außerordentliche Kündigung im Personenbeförderungsrecht nur selten vor. Gerade im straßengebundenen Nahverkehr sind die Fahrgäste auf die Dauerfahrkarte angewiesen und können mangels Alternative nicht kündigen, selbst wenn das Verkehrsmittel häufig verspätet ist. Es besteht daher kein Regelungsbedürfnis.

3.) Ergebnis zur Kündigung von Dauerfahrkarten

Eine eigenständige Regelung für das Kündigungsrecht der Dauerfahrkarte in EVO bzw. VO-ABB ist nicht erforderlich.

V.) Ergebnis zu Rücktritt und Kündigung bei Ausfall und Verspätung

Im Schienenpersonenverkehr³⁰⁵ (Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007) und Luftverkehr³⁰⁶ (Art. 6 Abs. 1 iii) VO (EG) Nr. 261/2004 hat der europäische Gesetzgeber vergleichbare Regelungen getroffen: Der Rücktritt ist ab einer Verspätung von 60 Minuten bzw. fünf Stunden möglich. Zurückzugewährt ist jeweils der vollständige Flugpreis.

Der Vorteil dieser Regelungen besteht darin, dass der Rücktritt nicht schon bei geringfügigen Verspätungen möglich ist und die Erstattungsregelung einfach zu handhaben ist.

Im straßengebundenen Nahverkehr gibt es keine vergleichbare Regelung.³⁰⁷ Aus Gründen der verkehrsträgerübergreifenden Rechtsvereinheitlichung ist zu fordern, auch im straßengebundenen Nahverkehr ein Rücktrittsrecht ohne Erstattungsgebühr ab einer Verspätung von 60 Minuten einzuführen.

Reformbedarf ist im Bereich Rücktritt und Kündigung bei Ausfall und Verspätung im Übrigen nicht gegeben.

³⁰⁵ Hierzu oben Kapitel G I.) S. 87 ff.

³⁰⁶ Hierzu oben Kapitel G III.) S. 95 ff.

³⁰⁷ Zur Regelung im straßengebundenen Nahverkehr oben Kapitel G II.) S. 89 ff.

H) Haftung bei Verspätung und Ausfall

I.) Haftung bei Verspätung und Ausfall im Schienenpersonenverkehr

1.) Rechtslage im Schienenpersonenfernverkehr

a) Haftung nach dem CIV

Der Beförderer haftet dem Fahrgast verschuldensunabhängig für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen die Fortsetzung der Fahrt am selben Tag nicht zumutbar ist, Art. 32 CIV. Der Schadensersatz umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten.

Weitergehende Ansprüche kennt das internationale Recht nicht.

Auf europäischer Ebene wurde durch Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 die Haftung des Beförderers ausgeweitet.

b) Wortlaut von Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007

„ (1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreischädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

- a) 25 % des Fahrpreises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;*
- b) 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.*

(...)

(2) Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erfolgen, sofern deren Bedingungen (insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts) flexibel sind. Die Entschädigung erfolgt auf Wunsch des Fahrgastes in Form eines Geldbetrages.

(3) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktionen wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Eisenbahnunternehmen dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens 4 Euro betragen.

(4) Der Fahrgast hat keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn er bereits vor der Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.“

c) Regelungsgehalt von Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007

Ab einer Verspätung von 60 Minuten sind mindestens 25 % des Fahrpreises, ab einer Verspätung von 120 Minuten mindestens 50 % des Fahrpreises zu erstatten, Art. 17 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1371/2007.

Der Fahrgast kann eine Entschädigung in Bargeld verlangen, Art. 17 Abs. 2 S. 3 VO (EG) Nr. 1371/2007.

Die Eisenbahnunternehmen dürfen einen Mindestbeitrag für die Erstattung festlegen, der aber höchstens vier Euro betragen darf, Art. 17 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1371/2007.

Der Entschädigungsanspruch besteht nicht, wenn der Fahrgast bereits vor Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn die Verspätung

aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt,

Art. 17 Abs. 4 VO (EG) Nr. 1371/2007.

Der Entschädigungsanspruch besteht gem. Artikel 15 VO (EG) Nr. 1371/2007 iVm Art. 32 Abs. 2 CIV auch dann nicht, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

- außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte,

- Verschulden des Reisenden oder

- Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.

d) Ergänzende Regelungen durch Art. 16 und 18 VO (EG) Nr. 1371/2007

Anstatt der Fahrpreischädigung gem. Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 kann der Fahrgast die Erstattung des Fahrpreises gem. Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007 fordern: Die Erstattung des vollen Fahrpreises ist möglich, wenn vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass bei Ankunft am Zielort gemäß Beförderungsvertrag die Verspätung mehr als 60 Minuten betragen wird. Der Erstattungsanspruch besteht aber nur, soweit die Fahrt nicht durchgeführt wurde. Der Fahrgast kann nicht neben der vollständigen Erstattung des Fahrpreises die Beförderung zum Zielort verlangen.

Neben der Fahrpreischädigung sind dem Fahrgast bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten unter anderem Mahlzeiten und Erfrischungen im angemessenen Verhältnis zur Wartezeit zu gewähren,

Art. 18 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1371/2007.

e) Vergleich mit der Haftung im Frachtrecht

Die Haftung im Schienenpersonenfernverkehr ist **verschuldensunabhängig** und der Höhe nach **begrenzt**.

Das Haftungssystem im Frachtrecht ähnelt demjenigen im Schienenpersonenverkehr: Gem. § 425 Abs. 1 HGB haftet der Frachtführer verschuldensunabhängig³⁰⁸ für den Schaden, der durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.

Der Frachtführer ist von dieser Haftung gem. § 426 HGB befreit, soweit die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Die Haftung des Frachtführers wegen Überschreitung der Lieferfrist ist auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt, § 431 Abs. 3 HGB.

Der Gesetzgeber führt zur Begründung dieses Haftungssystems wie folgt aus³⁰⁹: Das Haftungssystem des Frachtrechts lehne sich an die **CMR**³¹⁰ an, folge also internationalen Vorschriften. Es sei im Grundsatz von einer Obhutshaftung auszugehen. Ein Haftungssystem, das im Grundsatz hierzu eine Verschuldenshaftung auf der Grundlage von einer widerleglichen Verschuldensvermutung vorsehe, zugleich aber den Haftungsumfang allein nach dem Wertersatzprinzip bestimme und keinerlei summenmäßige Haftungsbegrenzung enthalte, sei im geltenden Recht nur im HGB - Landfrachtrecht (§ 429, 430 HGB) sowie im Binnenschiffahrtsrecht (§§ 58, 26 BinschG in Verbindung mit § 430 HGB) enthalten. Bei Gegenüberstellung dieser Haftungssysteme werde deutlich, dass sie sich im Ergebnis sehr nahe kommen. Im Interesse eines möglichst weitgehenden Gleichlaufs des deutschen Rechts mit

³⁰⁸ Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR-Drucksache 368/97, S. 58.

³⁰⁹ Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR-Drucksache 368/97, S. 58 f.

³¹⁰ Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr vom 19. Mai 1956 (BGBl. 1961 II S. 1120).

anerkannten internationalen Übereinkommen erscheine daher eine Anlehnung an das Haftungssystem der CMR als vorzugswürdig.

Der europäische Gesetzgeber hat sich bei Erlass der VO (EG) Nr. 1371/2007 von ähnlichen Gesichtspunkten leiten lassen: Art. 32 CIV sieht im Bereich der internationalen Beförderung eine verschuldensunabhängige Haftung vor. Daher war es folgerichtig, auch Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 verschuldensunabhängig auszugestalten.

Im Schienenpersonenfernverkehr gilt ebenfalls eine Obhutshaftung, da der Beförderer eine Obhut für den Fahrgast hat.

Als **Zwischenergebnis** bleibt festzuhalten, dass für die Normierung einer verschuldensunabhängigen Haftung im Schienenpersonenverkehr die Angleichung an internationales Recht ausschlaggebend war.

Fraglich bleibt, warum die Haftung der Höhe nach im Schienenpersonenverkehr weitergehend als im Frachtrecht eingeschränkt wurde: Im Schienenpersonenverkehr ist der Schadensersatz auf 50 % des Fahrpreises beschränkt (Art. 17 Abs. 1 Buchst. a) VO (EG) Nr. 1371/2007). Im Frachtrecht ist die Haftung gem. § 433 Abs. 3 HGB auf das Dreifache des Fahrpreises beschränkt.

Dies wird verständlich, wenn man die rechtshistorische Entwicklung der Haftung des Beförderers näher untersucht.

f) Rechtshistorische Entwicklung der Haftung

aa) Wortlaut von § 17 EVO 1998³¹¹ und § 17 EVO 2006³¹²

§ 17 EVO 1998 lautet folgendermaßen:

³¹¹ In dieser Fassung in Kraft getreten zum 1. Juli 1998; BGBl. I S. 784.

³¹² § 17 EVO IdF d. Art. 3 Nr. 2 G v. 24.08.2002 II 2140 iVm Bek. V. 2.08.2006 II 827 mWv 1.7.2006.

„Verspätung oder Ausfall eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Entschädigung. Die Eisenbahn hat jedoch bei Ausfall oder veränderter Weiterfahrt eines Zuges, soweit möglich, für die Weiterbeförderung der Reisenden zu sorgen.“

§ 17 EVO 2006 lautet folgendermaßen:

„(1) Die Eisenbahn haftet dem Reisenden für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Der Schadensersatz umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten.

(2) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

1. außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte,

2. Verschulden des Reisenden oder

3. Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte.“

bb) Regelungsgehalt

Sowohl § 17 EVO 1998 als auch § 17 EVO 2006 schlossen die Haftung bei Verspätung und Ausfall weitgehend aus. Differenzen bestanden nur im Detail: Gem. § 17 EVO 2006 musste der Beförderer dem Fahrgast die Hotelkosten

ersetzen, sofern die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden konnte oder dies nicht zumutbar war. § 17 EVO 1998 sah noch nicht einmal die Erstattung der Hotelkosten vor.

Zu den nach beiden Normen ausgeschlossenen Ansprüchen gehörten die Ansprüche auf Schadensersatz gemäß §§ 275 Abs. 4, 280 Abs. 1 und 3, 281, 283, § 311 a Abs. 2 BGB und §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 BGB, die dem Fahrgast durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges entstehen können.

Die Normen verdrängten damit sowohl den Schadensersatzanspruch statt der Leistung als auch den Anspruch auf Ersatz des Verzögerungsschadens.

Neben den Schadensersatzansprüchen war auch der Anspruch auf Ersatz frustrierter Aufwendungen gem. § 284 BGB ausgeschlossen. Zwar wurde der Aufwendungsersatz nicht ausdrücklich genannt. Für ein solch' weites Verständnis der Vorschriften sprach aber sowohl der Begriff „Entschädigung“ wie auch der Sinn und Zweck der Normen, die Eisenbahnbeförderer von Sekundäransprüchen möglichst freizustellen.

cc) Regelungsgrund

Die Haftungsausschlüsse wurden wie folgt begründet:³¹³ Die Personenbeförderung sei ein öffentlich zugänglicher Massenverkehr, bei dem mit einer Vielzahl von Anspruchsstellern und in der Folge mit nicht kalkulierbaren Schadensrisiken zu rechnen sei.³¹⁴ Zudem sei das Netz besonders störanfällig, gerade die sehr starke Verknüpfung der einzelnen Schienenbereiche trage zu einer besonderen Haftungsgefahr bei.³¹⁵

Problematisch war, ob diese Gründe eine legitime Begründung für den Haftungsausschluss darstellten oder ob eine nicht gerechtfertigte Grundrechtsverletzung gegeben war.

³¹³ Bitter, NZV 2005, 553, 561.

³¹⁴ Filthaut, NZV 2001, 238, 243.

³¹⁵ Filthaut, NZV 2001, 238, 242.

dd) Grundrechtsverletzung ?

(1) Verstoß gegen Art. 14 GG

Diskutiert wurde ein Verstoß gegen Art. 14 Abs. 1 GG. Art. 14 Abs. 1 GG schützt das Eigentum und alle vermögenswerten Rechte.³¹⁶ Nicht erfasst wird jedoch das Vermögen als solches.³¹⁷ Durch den weitgehenden Haftungsausschluss - also der Nichtgewährung eines Anspruches - ist aber höchstens das Vermögen betroffen. Zwar werden auch obligatorische Ansprüche von Art. 14 Abs. 1 GG geschützt, jedoch nur dann, wenn der Anspruch in einer Form besteht, dass er zu einer vermögensmäßigen Rechtsposition verdichtet ist.³¹⁸

Die Ansprüche, die durch § 17 EVO 1998 bzw. § 17 EVO 2006 ausgeschlossen wurden, erlangen keine durch die Eigentumsgarantie geschützte Position. Die schuldrechtliche Haftung für Nicht - oder Schlechtleistung als solche unterfällt keiner verfassungsrechtlichen Garantie.

Zwischenergebnis: Art. 14 Abs. 1 GG wurde durch den Haftungsausschluss der § 17 EVO 1998 und 2006 nicht verletzt.

(2) Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG

Es kam auch ein Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz in Betracht, da § 17 EVO 1998 bzw. § 17 EVO 2006 Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr wesentlich schlechter stellte als Fahrgäste im Luftverkehr.³¹⁹

Art. 3 Abs. 1 GG gebietet, weder wesentliches Gleiches ungleich, noch wesentlich Ungleiches gleich zu behandeln.³²⁰ Art. 3 Abs. 1 GG ist verletzt, wenn eine Gruppe von Normadressaten im Vergleich zu anderen Normadressaten anders behandelt wird, obwohl zwischen den beiden Gruppen keine Unterschiede von

³¹⁶ Dreier/Wieland Art. 14 Rn. 31.

³¹⁷ Mangoldt/Klein/Stark/Depenheuer Art. 14 Rn. 164.

³¹⁸ Mangoldt/Klein/Stark/Depenheuer Art. 14 Rn. 164.

³¹⁹ Zur Rechtslage im Luftverkehr unten Kapitel H III.) S. 139 ff.

³²⁰ von Münch/Gubelt Art. 3 Rn. 11.

solcher Art und solchem Gewicht bestehen, dass die Ungleichbehandlung gerechtfertigt sein könnte.³²¹ Die hier aufgestellten Grundsätze gelten gleichermaßen für Parlamentsgesetze wie für Rechtsverordnungen (also die EVO).³²²

§ 17 EVO 1998 und 2006 bewirkten, dass Schienenpersonenfahrpassagiere besonders benachteiligt sind, wenn es um Gewährleistungsrechte und die vertragliche Haftung des Beförderers geht. Demgegenüber haben Fluggäste damals wie heute weitergehende Rechte.³²³

Diese unterschiedliche Behandlung der Haftung beim Beförderungsvertrag betrifft keine konkreten verfassungsrechtlich garantierten Freiheiten. Somit hat der Gesetzgeber einen weiten Ermessensspielraum, und ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG läge nur vor, wenn § 17 EVO 1998 und 2006 die Schienenpersonenfahrpassagiere gegenüber den Fluggästen in willkürlicher Weise benachteiligt hätte.³²⁴ Eine willkürliche Behandlung ist allerdings nur dann gegeben, wenn die Ungleichbehandlung evident unsachlich und nicht mehr mit einer am Gerechtigkeitsdenken orientierten Betrachtungsweise vereinbar ist.³²⁵

Der Massentransport im Schienenverkehr unterliegt wegen der hohen Dichte der in einem Netz von Beförderungen erbrachten Leistungen besonderen Gefahren, denen Flugunternehmen in dieser Weise nicht ausgesetzt sind. Einzelverspätungen oder Ausfälle einzelner Züge wirken sich im Schienennetz lawinenartig und schwer kontrollierbar aus. Außerdem ist die Zahl der betroffenen Beförderungsverträge und die Netzdichte um ein vielfaches höher als im Flugverkehr. Somit bestehen im Schienenpersonenverkehr besondere Risiken, die eine Sonderstellung des Schienenpersonengastes zumindest nicht unsachlich und damit nicht willkürlich erscheinen lassen.

Zwischenergebnis: Es lag kein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG vor.

³²¹ von Münch/Gubelt Art. 3 Rn. 14.

³²² Mangoldt/Klein/Starck Art. 3 Abs. 1 Rn. 241.

³²³ Zur Haftung im Luftverkehrsrecht unten Kapitel H III.) S. 139 ff.

³²⁴ Zu diesem Ergebnis kommen auch Harms/Schuler-Harms, TranspR 2003, 369, 376 bei einer Untersuchung der Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen.

³²⁵ So Harms/Schuler-Harms, TranspR 2003, 369, 376.

(3) Verstoß gegen Art. 2 Abs. 1 GG

Zuletzt wurde ein Verstoß gegen Art. 2 Abs. 1 GG diskutiert.

Der Schutzbereich des Art. 2 Abs. 1 GG erfasst jedes menschliche Verhalten und schützt insbesondere auch vor Eingriffen in die wirtschaftliche Handlungsfreiheit.³²⁶ Teil der wirtschaftlichen Handlungsfreiheit ist die Vertragsfreiheit.³²⁷

Problematisch war, inwieweit § 17 EVO 1998 und 2006 einen rechtfertigungsbedürftigen Eingriff in die Privatautonomie darstellten. Die Vorschriften nahmen keinen unmittelbaren Einfluss auf die Vertragsgestaltung, sondern schlossen lediglich nach bürgerlichem Recht bestehende Ersatzansprüche der Fahrgäste aus. § 17 EVO 1998 und 2006 konnten insoweit weniger als Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit, denn als eine spezialgesetzliche Ausgestaltung der Ansprüche der Fahrgäste verstanden werden.

Allerdings stehen solche gesetzliche Ausgestaltungen ebenfalls nicht völlig zur Disposition des Gesetzgebers.³²⁸ Auch hier sind die objektiv-rechtlichen Wertungen der Grundrechte zu beachten.³²⁹ Demnach musste die Vorschrift im Sinne des Rechtsstaatsprinzips (Art. 20 Abs. 3 GG) dem Verhältnismäßigkeitsprinzip genügen. Nichts anderes hätte gegolten, wenn § 17 EVO 1998 und 2006 als Eingriff in die wirtschaftliche Handlungsfreiheit gewertet worden wären. Demzufolge konnte die dogmatische Frage nach der Eingriffsqualität der §§ 17 EVO 1998 und 2006 offen bleiben.³³⁰

Eine Norm genügt dem Verhältnismäßigkeitsprinzip, wenn sie einem legitimen, das heißt, nicht durch das Grundgesetz verbotenen Zweck dient und dazu das geeignete und erforderliche Mittel darstellt.³³¹ § 17 EVO 1998 und 2006 sollten

³²⁶ von Münch/Kunig Art. 2 Rn. 16.

³²⁷ Sachs/Murswiek Art. 2 Rn. 52.

³²⁸ Epping, Grundrechte, Rn. 475.

³²⁹ Epping, Grundrechte, Rn. 475.

³³⁰ So auch: Pohar, Rechtsbeziehungen, S. 189 f.

³³¹ Sachs/Murswiek Art. 2 Rn. 21.

Schienenpersonenverkehrsunternehmen von jeglicher Haftung freistellen. Darin war insofern ein legitimer Zweck zu sehen, als das der Öffentlichkeit dadurch ein verhältnismäßig kostengünstiges Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt wurde, um das Bedürfnis nach Mobilität zu befriedigen. Außerdem wurde insbesondere der öffentliche Schienenpersonennahverkehr, der anerkanntermaßen die Umwelt schont, durch den Haftungsausschluss wirtschaftlich gefördert. Folglich verfolgten § 17 EVO 1998 und 2006 einen legitimen Zweck.

Weiter mussten § 17 EVO 1998 und 2006 geeignet und erforderlich sein, um die gerade aufgeführten Zwecke zu erreichen. Geeignet ist eine Vorschrift, wenn durch sie die Wahrscheinlichkeit erhöht wird, dass der angestrebte Erfolg eintritt.³³² Unstreitig ist, dass § 17 EVO 1998 und 2006 mittels der Haftungsfreistellung den Schienenpersonenverkehr förderten.

Erforderlich ist die Vorschrift, wenn es kein milderes Mittel gibt, das gleich wirksam ist.³³³ Ein milderes Mittel, welches das Schienenpersonenverkehrsunternehmen auf diese Weise zumindest gleichwirksam fördern könnte, war nicht ersichtlich.

Zwischenergebnis: Ein Verstoß gegen Art. 2 Abs. 1 GG war nicht gegeben.

(4) Ergebnis zur Frage der Grundrechtsverletzung

§ 17 EVO in der Fassung von 1998 bzw. 2006 war verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden.

³³² Sachs/*Sachs* Art. 20 Rn. 150.

³³³ Sachs/*Sachs* Art. 20 Rn. 152.

ee) Schlussfolgerung aus dem rechtshistorischen Vergleich

Die Haftung des Beförderers war ursprünglich vollständig ausgeschlossen (§ 17 EVO 1998).

In einem ersten Schritt wurde die Haftung durch § 17 EVO 2006 ausgeweitet (Übernahme der Hotelkosten).

In Form von Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 wurde erstmals eine prozentuale Verspätungshaftung eingeführt.

Die Grundrechtsprüfung hat gezeigt, dass eine Reform aus rechtlichen Gesichtspunkten nicht erforderlich gewesen wäre.

Die Reform ist somit vor allem politisch zu erklären: Die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen soll auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen (Erwägungsgrund 13 VO (EG) Nr. 1371/2007).

g) Ergebnis für den Schienenpersonenfernverkehr

Den Fahrgästen wurden in den letzten Jahren mehr Rechte gewährt, die Haftung des Beförderers wurde insbesondere durch Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 erweitert.

Gem. Art. 17 VO EG Nr. 1371/2007 werden nun ab einer Verspätung von 60 Minuten 25 % des Preises der Fahrkarte und ab einer Verspätung von 120 Minuten 50 % des Preises der Fahrkarte als Mindestentschädigung gewährt.

Aufgrund der Störanfälligkeit des Netzes ist es richtig, die Haftung des Beförderers zu begrenzen. Offen bleibt, ob mit der neuen Regelung die Interessen des Fahrgastes ausreichend berücksichtigt werden. Problematisch ist insbesondere, dass der Fahrgast eine Entschädigung erst ab einer Verspätung von 60 Minuten erhält.

Im Gutachten von Prograns wurde vorgeschlagen, schon ab einer Verspätung von 30 Minuten 30 % des Fahrpreises, ab einer Verspätung von 60 Minuten 60 % des Fahrpreises und ab einer Verspätung von 90 Minuten 90 % des Fahrpreises zu gewähren. Die Bagatellgrenze soll bei fünf Euro liegen.³³⁴

Nach dem Gutachten soll also die Haftung der Beförderer noch weiter ausgedehnt werden. Eine Beispielsrechnung zeigt, dass die Beförderer auch durch diese erweiterte Haftung nicht über Gebühr belastet werden³³⁵: Geht man davon aus, dass rund 50 % der Anspruchsberechtigten die Entschädigung in Anspruch nehmen, fallen nach der Kalkulation von Prograns im Schienenpersonenfernverkehr Kosten in Höhe von 87, 869 Mio. Euro an. Somit fallen pro Fahrgast gerade einmal 0, 799 Euro an. Darüber hinaus erscheint diese Kalkulation als ein „worst case - Szenario“, da eine Inanspruchnahme von 50 % aufgrund der geringen Entschädigungsbeträge und des verhältnismäßig hohen Aufwandes für die Anspruchsteller zur Erlangung der Entschädigung tendenziell zu hoch gegriffen ist.

³³⁴ BT-Drucks. 16/1484, S. 12.

³³⁵ BT-Drucks. 16/1484, S. 27 ff.

Vieles spricht dafür, dass die Haftung der Beförderer noch erweitert werden kann.

Es sollte aber zunächst **abgewartet** werden, wie sich diese neuen Regelungen am Markt bewähren.

2.) Rechtslage im Schienenpersonennahverkehr

§ 17 EVO 2009 regelt nicht mehr die Haftung im Schienenpersonenfernverkehr, sondern nur noch die Haftung im Schienenpersonennahverkehr.

a) Wortlaut von § 17 EVO 2009

„(1) Besitzt der Reisende einen Fahrausweis, der ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr gilt, so hat er, sofern vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass er wegen eines Ausfalls oder einer Unpünktlichkeit des von ihm gemäß dem Beförderungsvertrag gewählten Zuges eines Eisenbahnverkehrsunternehmens verspätet am Zielort ankommen wird, neben den in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 genannten Rechten und Ansprüchen die folgenden Rechte:

- 1. Der Reisende kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Zug durchführen, sofern vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende mindestens 20 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird und für den ursprünglich gewählten wie für den anderen Zug die Anwendung desselben Tarifs vorgesehen ist, auch wenn der Fahrausweis des Reisenden nicht diesem Tarif unterfällt. Der Reisende kann die Benutzung des anderen Zuges jedoch nicht verlangen, wenn für diesen eine Reservierungspflicht besteht, der Zug eine Sonderfahrt oder eine solche des Charterverkehrs durchführt.*
- 2. Der Reisende kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen Verkehrsmittel durchführen, sofern die Fahrt ausschließlich in den Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr fällt und vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende mindestens 60 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird, oder sofern es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um den fahrplanmäßig letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zug handelt und der Reisende wegen des Ausfalls dieses Zuges den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 1.00 Uhr des Folgetages erreichen kann.*

(2) Macht der Reisende von seinem Recht nach Absatz 1 Gebrauch, so kann er von demjenigen, mit dem er den Beförderungsvertrag geschlossen hat, Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, für eine Beförderung nach Absatz 1 Nr. 2 jedoch nur für die erforderlichen Aufwendungen bis zu einem Betrag von 50 Euro.

(3) Dem Reisenden steht der Anspruch nach Absatz 2 nicht zu, wenn der Ausfall oder die Unpünktlichkeit des Zuges auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

- 1. betriebsfremde Umstände, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zug betreibt, trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte;*
- 2. Verschulden des Reisenden;*
- 3. Verhalten eines Dritten, das das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zug betreibt, trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte.*

Liegt eine der in Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 3 genannten Ursachen vor, so kann sich derjenige, mit dem der Reisende den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat, hierauf nur berufen, wenn der Reisende über die Ursache rechtzeitig unterrichtet wurde oder wenn die Ursache offensichtlich war. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, ist im Verhältnis zum Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht als Dritter anzusehen.“

b) Regelungsgehalt von § 17 EVO 2009

§ 17 EVO 2009 verweist auf die VO (EG) Nr. 1371/2007. Somit gilt auch Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007, der die Haftung für den Schienenpersonenfernverkehr regelt.³³⁶

Daneben hat der Fahrgast im SPNV folgende Rechte:

Der Fahrgast kann die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen **Zug** durchführen, sofern vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende **mindestens 20 Minuten** verspätet am Zielort ankommen wird und für den ursprünglich gewählten wie für den anderen Zug die Anwendung desselben **Tarifs** vorgesehen ist.

Die wirtschaftliche Belastung des Vertragspartners des Reisenden soll dadurch in Grenzen gehalten werden, dass für diesen „anderen“ Zug und den ursprünglich gewählten Zug die Anwendung desselben Tarifs vorgesehen ist.³³⁷ Demselben Tarif im vorgenannten Sinn unterliegen etwa die Unternehmen DB Regio und DB Fernverkehr, die als Verkehrsunternehmen des Deutsche - Bahn Konzerns beide die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG anwenden.³³⁸

Der Fahrgast kann weiter die Fahrt zum vertragsgemäßen Zielort mit einem anderen **Verkehrsmittel** durchführen, sofern die Fahrt ausschließlich in den Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr fällt und vernünftigerweise davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende mindestens 60 Minuten verspätet am Zielort ankommen wird, oder sofern es sich bei dem vom Reisenden gewählten Zug um den fahrplanmäßig letzten nach 20.00 Uhr verkehrenden Zug handelt und der Reisende wegen des Ausfalls dieses Zuges den vertragsgemäßen Zielort ohne die Nutzung des anderen Verkehrsmittels nicht mehr bis um 1.00 Uhr des Folgetages erreichen kann.

³³⁶ Zu Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 bereits oben Kapitel H I.) 1.) c) S. 112 f.

³³⁷ BT-Drucks. 16/11607, S. 17.

³³⁸ BT-Drucks. 16/11607, S. 17.

Macht der Reisende von diesen Rechten Gebrauch, so kann er von demjenigen, mit dem er den Beförderungsvertrag geschlossen hat, Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen, für eine Beförderung mit einem anderen Verkehrsmittel jedoch nur bis zu einem Betrag von 50 Euro.

Diese Ansprüche stehen dem Fahrgast nicht zu bei betriebsfremden Umständen, Verschulden des Reisenden und Verhalten eines Dritten.

Die Vorschrift hat ihr Vorbild in § 637 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (**Selbstvornahme**). Bei dem Beförderungsvertrag im Schienenpersonennahverkehr soll es dem Reisenden möglich sein, im Falle der Verspätung selbst Abhilfe zu schaffen und Ersatz der hierfür erforderlichen Aufwendungen zu verlangen.³³⁹

c) Begründung des Gesetzgebers zu § 17 EVO 2009

Die Unterschiede zwischen Schienenpersonennah- und Fernverkehr sind nach Auffassung des Gesetzgebers geboten, um den besonderen Verhältnissen im Schienenpersonennahverkehr gerecht zu werden. Hier ist eine **anteilige Fahrpreiserstattung**, wie sie die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 vorsieht, in der Regel nur von geringer Attraktivität, weil die Fahrkarten vergleichsweise preiswert sind.

Berücksichtigt werden muss dagegen das Interesse des Fahrgastes, sein Nahverkehrsziel durch die Wahl eines anderen Zuges bzw. Verkehrsmittels so schnell wie möglich erreichen zu können.

Auch werden in Nahverkehrszügen regelmäßig keine Verpflegungsleistungen erbracht, sodass diese als Unterstützungsleistungen bei Verspätungen durch den Beförderer nur unter erschwerten Bedingungen erbracht werden könnten.³⁴⁰

³³⁹ BT-Drucks. 16/11607, S. 17.

³⁴⁰ BT-Drucks. 16/11607, S. 17.

d) Ergebnis für den Schienenpersonennahverkehr

Der nationale Gesetzgeber gewährt im Schienenpersonennahverkehr weitergehende Rechte als der europäische Gesetzgeber (Selbstvornamerecht). Dies ist mit dem Streben nach der einer europäischen Rechtsvereinheitlichung nicht zu vereinbaren.

Das Selbstvornamerecht passt auch rechtsdogmatisch nicht in die Verspätungshaftung, da es aus dem BGB übernommen wurde. Die Verspätungshaftung nach Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 orientiert sich aber am CIV bzw. Frachtrecht.

Für das Selbstvornamerecht sprechen praktische Gründe. So wird § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO insbesondere dann zur Anwendung kommen, wenn der Fahrgast anstelle eines verspäteten Regionalzuges einen Fernverkehrszug benutzt.³⁴¹ Dieses Recht steht dem Fahrgast nach Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 nicht zu. Es erscheint aber sachgerecht, dem Fahrgast dieses Recht zu gewähren, um die Verspätung möglichst gering zu halten.

Die praktischen gehen hier den rechtsdogmatischen Erwägungen vor. Gerade im Schienenpersonennahverkehr ist es für den Fahrgast von entscheidendem Vorteil, wenn er anstatt des verspäteten Regionalzuges einen Intercity benutzen kann. Der rechtsdogmatische Bruch ist daher in Kauf zu nehmen.

Wie beim Schienenpersonenfernverkehr bleibt abzuwarten, wie sich die neuen Regelungen in der Praxis entwickeln.

³⁴¹ BT-Drucks. 16/11607, S. 17.

II.) Rechtslage im straßengebundenen Nahverkehr

Die Haftung bei Verspätung und Ausfall ist durch § 16 VO-ABB weitgehend ausgeschlossen.

1.) Wortlaut von § 16 VO-ABB

§ 16 VO-ABB hat folgenden Wortlaut: *„Abweichungen von Fahrplänen durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder - Unterbrechungen sowie Platzmangel begründen keine Ersatzansprüche; insoweit wird auch keine Gewähr für das Einhalten von Anschlüssen übernommen.“*

2.) Stellungnahme zum Haftungsausschluss durch § 16 VO-ABB

Die Vorschrift ähnelt § 17 EVO 1998. Auch die Begründung für den Haftungsausschluss ist vergleichbar.³⁴² Diese Argumentation kann aber hinsichtlich des Punktes „Dominoeffekt“ für den straßengebundenen Nahverkehr nicht überzeugen: Schließlich wird dieser nicht national von einem einzigen Unternehmen, sondern vielmehr lokal von einzelnen Beförderern erbracht. Das Beförderungsgebiet ist also überschaubar, so dass sich Verspätungen eines einzelnen Verkehrsunternehmens weniger stark auf andere Verkehrsunternehmen auswirken.

Ein anderes gewichtiges Argument lässt aber die Haftungsprivilegierung zumindest im Grundsatz als gerechtfertigt erscheinen. Der straßengebundene Nahverkehr wird nicht als eigenwirtschaftlicher Verkehr betrieben, vielmehr gehört er als gemeinwirtschaftlicher Verkehr zur staatlichen **Daseinsfürsorge**.³⁴³ Dem Bürger wird für einen niedrigen Fahrpreis ein gut ausgebautes Nahverkehrsnetz gewährt. Im Gegenzug ist es berechtigt, den Anspruch auf Schadensersatz zu begrenzen.

Im Schienenpersonennahverkehr sind überdies zwischen den Ländern und den Verkehrsträgern Strafzahlungen für den Fall von Schlechtleistungen wie

³⁴² Siehe oben Kapitel H I.) 1.) f) cc) S. 117.

³⁴³ *Filthaut*, NZV 2001, 238, 238

Verspätungen vertraglich vereinbart worden. Würde man dem Kunden auch noch einen eigenen Schadensersatzanspruch gewähren, hätten die Unternehmen eine Doppelbelastung zu tragen, da sie an die Fahrgäste und an die Länder zahlen müssten.

3.) Freiwillige Haftung der Beförderer für Verspätung und Ausfall

Teilweise haben die Unternehmen in ihren **Allgemeinen Beförderungsbedingungen** auf freiwilliger Basis Haftungsregelungen erlassen. Hierbei lässt sich ein Grundkonzept erkennen³⁴⁴: So wird eine Verspätungshaftung begründet, wenn das Verkehrsmittel mehr als 20 Minuten vom Fahrplan abweicht und den Beförderer dafür ein Verschulden trifft. In der Regel wird als Schadensersatz ein Gutschein gewährt. Zudem werden Taxikosten übernommen, wenn die letzte Verbindung aufgrund eines Verschuldens seitens des Beförderers nicht mehr wahrgenommen werden kann.³⁴⁵

Daneben werden Schadensersatzzahlungen im **Einzelfall** auf Kulanzbasis gewährt: Der Beförderer zahlt ohne Bestehen einer rechtlichen Verpflichtung eine Entschädigung, wenn dem Fahrgast unzumutbare Beeinträchtigungen durch Verspätungen des Verkehrsmittels entstanden sind. Die Voraussetzungen einer Erstattung orientieren sich an folgenden Punkten³⁴⁶: In der Regel kommt ein Anspruch nur für **Pendler** in Betracht, die häufig von Verspätungen betroffen sind. Zudem wird nur ein Gutschein ausgestellt. Bargelderstattungen kommen nur bei Taxifahrten in Betracht, wenn am Abend der letzte Anschluss verpasst wurde. Im Übrigen wird die Entschädigung danach gestaffelt, wie viele Minuten Verspätung das Verkehrsmittel hat. Ab 20 Minuten regelmäßiger Verspätung wird ein Reisegutschein von 10 bis 15 Euro gewährt. Bei 30 Minuten werden 20 Euro gezahlt. Bei einer Stunde sind 30 Euro möglich. Für darüber hinausgehende Verspätungen kommen rund 50 Euro in Betracht. Interessant ist, dass unter Umständen sogar für Folgeschäden gehaftet wird: So kommt die Erstattung von Eintrittsgeldern z.B. für Theaterbesuche in Betracht, wenn aufgrund eines verpassten Verkehrsmittels die Theatervorführung nicht wahrgenommen werden kann.³⁴⁷

³⁴⁴ Hilpert, VDV-Position Kundenrechte im ÖV (September 2003), S.5f.

³⁴⁵ Darüber hinaus wird häufig ein Reinigungsgeld gewährt, wenn die Kleidung aufgrund ungepflegter Sitze schmutzig wird.

³⁴⁶ Eine Zusammenstellung findet sich im Internet unter www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de.

³⁴⁷ Daneben sind Reisegutscheine in Höhe von rund 20 Euro möglich, wenn der Zug an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen ausfällt. Ähnliche Entschädigungen kommen für wiederholte Heizungs- oder Klimaanlageausfälle in Betracht.

Problem der Kulanzregelungen: Für die Fahrgäste besteht Rechtsunsicherheit, da keine einheitliche Regelungen gelten.

Zwischenergebnis: Zu fordern ist eine einheitliche, rechtsverbindliche Lösung in Form einer Gesetzesänderung. Im Folgenden ist darauf einzugehen, wie diese aussehen könnte.

4.) Anwendung von § 17 EVO 2009 ?

Eine Lösung zur Regelung der Haftungsansprüche bei Verspätung wäre gewesen, § 17 EVO 2009 auch auf den straßengebundenen Nahverkehr anzuwenden. Für die bestehende Differenzierung ist kein Grund ersichtlich, da sowohl der schienen- als auch der straßengebundene Beförderer im Nahverkehr tätig wird.

Die Erweiterung des Anwendungsbereiches von § 17 EVO 2009 wurde im Gesetzgebungsverfahren zwischen Bundesrat und Bundesregierung diskutiert.³⁴⁸

a) Auffassung des Bundesrates

Vom Bundesrat wurde gefordert, dass die neuen Regelungen zur Haftung auch für den straßengebundenen Nahverkehr gelten sollen.³⁴⁹

Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen sollten entsprechende Regelungen auch außerhalb des Schienenpersonenverkehrs ergehen.

Die derzeit aus Sicht der Fahrgäste zu beklagende unzulängliche Rechtslage sei unabhängig von einem konkreten Beförderungsmittel in allen Bereichen des öffentlichen Personenfern- und Personennahverkehr festzustellen.

Eine Erstreckung von Entschädigungs- und Selbstvornahmeansprüchen auch auf andere Verkehrsmittel würde im Übrigen eine echte Haftung für Verspätungen in einer aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln bestehenden „Reisekette“ gewährleisten. Dies würde sich in besonderem Maße positiv auf Fahrten im

³⁴⁸ BT-Drucks. 16/11607, S. 20 ff.

³⁴⁹ BT-Drucks. 16/11607, S. 20.

ländlichen Raum auswirken, bei denen bestimmte Zielorte nur in einer Kombination aus einer Beförderung mit der Eisenbahn und Bussen erreicht werden können.

Die VO (EG) Nr. 1371/2007 böte für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, weitreichende Ausnahmeregelungen zu erlassen. Für die Fahrgäste wäre es daher wünschenswert, den Anwendungsbereich der geplanten Regelungen auf den gesamten öffentlichen Personennahverkehr, inklusive des Bus – und Schiffsverkehrs, auszudehnen.³⁵⁰

b) Auffassung der Bundesregierung

Die Bundesregierung war der Auffassung, dass die neuen Regelungen zur Haftung nicht auch für den straßengebundenen Nahverkehr gelten sollten.³⁵¹

VO (EG) Nr. 1371/2007 sei auf den Schienenpersonenverkehr zugeschnitten und nicht auf andere Verkehre übertragbar.

Zudem erscheine es sachgerecht abzuwarten, wie sich die vorgeschlagenen Regelungen in der Praxis bewähren.

Schließlich sei zu berücksichtigen, dass die Europäische Kommission am 4. Dezember 2008 die bereits seit langem angekündigten Vorschläge für eine Verordnung über die Rechte von Reisenden im Busverkehr und über die Rechte von Reisenden im Schiffsverkehr³⁵² vorgelegt habe. Es erscheine nicht sachgerecht, zum jetzigen Zeitpunkt noch Regelungen zu erlassen, bei denen die Gefahr bestehe, dass sie in absehbarer Zeit wegen europarechtlicher Vorgaben wieder aufgehoben werden müssten.

³⁵⁰ BT-Drucks. 16/11607, S. 20.

³⁵¹ BT-Drucks. 16/11607, S. 26.

³⁵² KOM (2008) 817 endgültig.

c) Entscheidung

Die Auffassung der Bundesregierung³⁵³ ist überzeugend. Es macht keinen Sinn, im Rahmen eines nationalen Alleingangs Regelungen für den straßengebundenen Nahverkehr zu treffen, wenn absehbar ist, dass diese aufgrund von europarechtlichen Vorgaben nicht lange Bestand haben.

Im nächsten Schritt ist zu untersuchen, wie die Haftung bei Ausfall und Verspätung nach Auffassung der Kommission ausgestaltet werden soll.

5.) Verordnungsvorschlag für den Kraftomnibusverkehr

a) Rahmenbedingungen

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 4. Dezember 2008 einen Vorschlag für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden“³⁵⁴ (nachfolgend kurz als Verordnungsvorschlag bzw. VV bezeichnet) vorgelegt.

Von diesem Verordnungsvorschlag wird zumindest ein Teil des **straßengebundenen Nahverkehrs** erfasst.³⁵⁵

Gem. Art. 2 VV gilt die Verordnung für die Beförderung von Fahrgästen im Kraftomnibuslinienverkehr. Die Mitgliedsstaaten können Stadtverkehrs -, Vorortverkehrs – und Regionalverkehrsdienste, die öffentlichen Dienstleistungsverträgen unterliegen, vom Geltungsbereich der Verordnung ausnehmen, falls diese Verträge in Bezug auf die Fahrgastrechte ein vergleichbares Schutzniveau bieten wie diese Verordnung.

³⁵³ BT-Drucks. 16/11607, S. 26.

³⁵⁴ KOM (2008) 817 endgültig.

³⁵⁵ Nicht erfasst wird z.B. der bodengebundene Straßenbahnverkehr.

Es werden in Art. 1 VV insbesondere Regelungen zur Haftung von Omnibusunternehmen gegenüber den Fahrgästen bei Unfällen mit Personenschäden, für Beschädigung oder Verlust von Reisegepäck und bei Annullierung von Fahrten und Verspätungen getroffen. Darüber hinaus werden besondere Informationspflichten aufgestellt.

b) Wortlaut von Art. 20 des Verordnungsvorschlages

„ Omnibusunternehmen haften für die Annullierung von Fahrten sowie für mehr als zweistündige Verzögerungen der Abfahrt bei Fahrten einer planmäßigen Dauer von über drei Stunden. In diesen Fällen ist den Fahrgästen zumindest folgendes anzubieten:

- (a) alternative Verkehrsdienste zu angemessenen Bedingungen oder, falls dies praktisch nicht möglich ist, Informationen über angemessene alternative Verkehrsdienste anderer Verkehrsunternehmen;*
- (b) die Erstattung des Fahrpreises, falls sie die in Buchstabe a genannten alternativen Verkehrsdienste nicht akzeptieren;*
- (c) Eine Entschädigung in Höhe von 100 % des Fahrpreises, falls das Omnibusunternehmen keine alternativen Verkehrsdienste oder Informationen gem. Buchstabe a anbietet. Die Zahlung der Entschädigung muss innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung erfolgen.*

c) Stellungnahme

In dieser Form ist der Verordnungsvorschlag für den straßengebundenen Nahverkehr nicht verwertbar, da die Verspätungshaftung erst bei mehr als zwei Stunden eingreift. Diese Grenze liegt zu hoch und ist nur auf die Bedürfnisse im **Reisebusverkehr** zugeschnitten.

Sofern der Verordnungsvorschlag in diesem Punkt nicht noch geändert wird, muss für den straßengebundenen Nahverkehr eine Regelung erlassen werden, die sich an § 17 EVO 2009 orientiert.

Zumindest nach der gegenwärtigen Fassung des Verordnungsvorschlages wäre dies möglich, da gem. Art. 22 der Verordnungsvorschlag hinsichtlich der Fahrgastrechte nur **Mindestvorgaben** macht.

6.) Ergebnis zum straßengebundenen Nahverkehr

Gegenwärtig besteht im straßengebundenen Nahverkehr zwar Reformbedarf, da die Haftung der Beförderer vollständig ausgeschlossen ist.

Jedoch sollte zunächst abgewartet werden, welche Vorgaben durch das Europarecht gemacht werden.

Der nationale Gesetzgeber wird bei einer zukünftigen Reform insbesondere folgendes beachten müssen:

Der Verordnungsvorschlag betrifft im straßengebundenen Nahverkehr nur den Busverkehr, nicht aber beispielsweise den straßengebundenen S - Bahn Verkehr. Es besteht die Gefahr, dass für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) drei verschiedene Regelungen gelten: § 17 EVO 2009 für den Schienenpersonennahverkehr, Art. 22 VV für den Busverkehr und § 16 VO-ABB für den übrigen straßengebundenen Nahverkehr.

Für diese Differenzierung ist kein Grund ersichtlich.

Die Haftung muss vielmehr für alle Beförderer im ÖPNV einheitlich ausgestaltet werden.

Die Neuregelung für den straßengebundenen Nahverkehr muss sich daher an der Regelung für den Schienenpersonennahverkehr, also an § 17 EVO 2009 orientieren.

Durch eine Haftungsausweitung würden die Beförderer im straßengebundenen Nahverkehr auch finanziell nicht zu stark belastet. Sieht man wie im Rahmen von § 17 EVO 2009 iVm Art. 17 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1371/2007 eine Mindesterstattungsgrenze von vier Euro vor, werden aufgrund der niedrigen Fahrpreise im straßengebundenen Nahverkehr nur selten Ansprüche gegen die Beförderer geltend gemacht.

III.) Rechtslage im Luftverkehr

Die Regelungen für die Haftung bei Verspätung, Ausfall und Überbuchung finden sich im Montrealer Übereinkommen, VO (EG) Nr. 261/2004 und dem allgemeinen Zivilrecht.³⁵⁶

Daneben ist im Luftverkehr häufig das Reiserecht zu beachten, wenn der Flug im Rahmen einer Pauschalreise erbracht wird.³⁵⁷

1.) Anwendungsvorrang des Montrealer Übereinkommens

Im Verhältnis zwischen dem Montrealer Übereinkommen und VO (EG) Nr. 261/2004 stellt sich folgendes Problem: Das Montrealer Übereinkommen wurde von der Gemeinschaft ratifiziert.³⁵⁸ Gem. Art. 300 Abs. 7 EG sind ratifizierte Übereinkommen für die Organe der Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten verbindlich. Das Montrealer Übereinkommen genießt Vorrang vor sekundärem Gemeinschaftsrecht.³⁵⁹

Die VO (EG) Nr. 261/2004 könnte daher unanwendbar sein, wenn sie zu Vorschriften des Montrealer Übereinkommens im Widerspruch steht.

VO (EG) Nr. 261/2003 beinhaltet Vorschriften zu Überbuchung, Annullierung und Verspätung.

Das Montrealer Übereinkommen beinhaltet zu Überbuchung und Annullierung keine Vorschriften.³⁶⁰ Folglich kann die VO (EG) Nr. 261/2004 insoweit nicht im Widerspruch zum Montrealer Übereinkommen stehen.

Problematisch ist, dass sowohl VO (EG) Nr. 261/2004 als auch das Montrealer Übereinkommen Vorschriften zur **Verspätung** beinhalten.

³⁵⁶ *Führich*, Reiserecht, Rn. 1000.

³⁵⁷ *Führich*, Reiserecht, Rn. 956.

³⁵⁸ *Tonner*, NJW 2006, 1854, 1855.

³⁵⁹ Generell hierzu bereits *Staudinger/Schmidt-Bendun* VersR 2004, 971.

³⁶⁰ *Tonner*, NJW 2006, 1854, 1856.

Die Verspätungsregelung in VO (EG) Nr. 261/2004 darf daher nicht der entsprechenden Regelung im Montrealer Übereinkommen (MÜ) widersprechen.

Die beiden Verspätungsbegriffe unterscheiden sich jedoch, denn VO (EG) Nr. 261/2004 stellt auf die **Abflugverspätung** ab, das Montrealer Übereinkommen dagegen auf die **Ankunftsverspätung**. Dies ist auf die unterschiedlichen Zwecke der beiden Vorschriften zurückzuführen. Die an Art. 6 der VO (EG) Nr. 261/2004 anknüpfenden Rechtsfolgen sollen die mit dem Warten auf dem Flughafen verbundenen Unannehmlichkeiten kompensieren, während Art. 19 MÜ den Ersatz eines bestimmten Schadens anordnet, der sich erst berechnen lässt, wenn feststeht, wie sich die Verspätung in der Ankunftszeit ausgewirkt hat. Die beiden Verspätungsbegriffe stehen daher nebeneinander, widersprechen sich aber nicht, da sie auf unterschiedliche Rechtsfolgen abzielen.

Der Schadensersatz nach Art. 19 MÜ ist Ersatz eines individuellen Schadens, während die Verspätungsregelung nach der VO (EG) Nr. 261/2004 einen Schaden betreffen soll, der für alle Fluggäste praktisch identisch ist und dessen Wiedergutmachung die Form standardisierter sofortiger Unterstützungs - oder Betreuungsleistungen annimmt.³⁶¹

VO (EG) Nr. 261/2004 wäre wohl im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens nicht anwendbar, wenn sie für die Verspätung nicht nur Unterstützungs - und Betreuungsleistungen vorsähe, sondern auch eine Ausgleichszahlung wie bei der Überbuchung und Annullierung. Die Ausgleichszahlung ist ein pauschalierter Schadensersatz und kann nicht von dem Ersatz eines individuellen Schadens - wie ihn das Montrealer Übereinkommen vorsieht - abgegrenzt werden.³⁶² Der Beförderer müsste in diesem Fall praktisch zweimal Schadensersatz leisten.

VO (EG) Nr. 261/2004 sieht aber im Falle der Verspätung keine Ausgleichszahlung vor. Ausgleichszahlungen kommen nur bei Ausfall und Überbuchung des Verkehrsmittels in Betracht.

³⁶¹ EuGH, Urt. v. 10.01.2006, Aktenzeichen C - 344/04, NJW 2006, 351 = EuZW 2006, 112.

³⁶² *Tonner*, NJW 2006, 1854, 1856.

Zwischenergebnis: Der Anwendungsvorrang des Montrealer Übereinkommens gegenüber VO (EG) Nr. 1371/2007 wird gewahrt.³⁶³ Die Regelungen der VO (EG) Nr. 261/2004 sind zu beachten und werden als nächstes zusammen mit den Regelungen des Montrealer Übereinkommens dargestellt.

³⁶³ So auch: EuGH, Urt. v. 10.01.2006, Aktenzeichen C - 344/04, NJW 2006, 351.

2.) Haftung bei Verspätung des Flugzeugs

a) Haftung bei Verspätung nach dem Montrealer Übereinkommen

Art. 19 MÜ hat folgenden Wortlaut: „*Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Er haftet jedoch nicht für den Verspätungsschaden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen.*“

Der Beförderer hat gem. Art. 19 MÜ den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht (**Ankunftsverspätung**). Die Haftung ist verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr ausgestaltet.³⁶⁴

Im Montrealer Übereinkommen findet sich keine allgemeine Definition der Verspätung.³⁶⁵ Nach der Rechtsprechung ist die Verspätung das nicht rechtzeitige Eintreffen des Flugzeuges am Zielort.³⁶⁶ Hierbei ist eine Erheblichkeitsschwelle zu beachten: Von einer Verspätung ist erst dann auszugehen, wenn die Beförderung nicht innerhalb eines objektiv angemessenen Zeitraumes erfolgt, der von einem vernünftigen Fluggast in seine Überlegungen mit einbezogen wird. Der Fluggast hat also eine gewisse Toleranzzeit (in der Regel mindestens zwei Stunden in Anlehnung an Art. 6 VO (EG) Nr. 261/2004) als bloße Unannehmlichkeit hinzunehmen.³⁶⁷

Die Haftung für Verspätungsschäden ist gem. Art. 22 Abs. 1 MÜ auf maximal 4150 Sonderziehungsrechte (kurz SZR) beschränkt.

³⁶⁴ *Führich*, Reiserecht, Rn. 1041.

³⁶⁵ *Führich*, Reiserecht, Rn. 1042.

³⁶⁶ OLG Frankfurt vom 26.04.1983 - 5 U 75/82 - MDR 1984, 318 = TranspR 1984, 21; TranspR 1993, 103, 105 = NJW-RR 1993, 809. Nach Auffassung von *Führich*, Reiserecht Rn. 1041, kann diese ältere Definition zur Verspätung auch für das Montrealer Übereinkommen angewendet werden.

³⁶⁷ *Führich*, Reiserecht, Rn. 1042.

Die Haftungsbeschränkung gem. Art. 22 Abs. 1 MÜ fällt nur weg, wenn der Schaden durch den Beförderer absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein seines wahrscheinlichen Eintritts herbeigeführt wird, Art. 22 Abs. 5 MÜ.

Zwischenergebnis: Die Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen ist verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr und der Höhe nach beschränkt ausgestaltet.

b) Haftung bei Verspätung nach der VO (EG) Nr. 261/2004

Art. 6 VO (EG) Nr. 261/ 2004 greift nur im Falle einer Abflugverspätung ein. Eine Abflugverspätung ist gegeben, wenn sich der Abflug

- für einen Flug über eine Entfernung von bis zu 1500 km um mindestens zwei Stunden,
- für einen innergemeinschaftlichen Flug über eine Entfernung von mehr als 1.500 km bzw. bei allen anderen Flügen von 1.500 km bis 3.500 km um drei Stunden oder
- bei allen nicht unter Art. 6 Abs. 1 Buchst. a) und b) VO (EG) Nr. 261/2004 fallenden Flügen um mindestens vier Stunden

verzögert. Es ist nicht erforderlich, dass das Flugzeug am Zielort verspätet ankommt.³⁶⁸

Nach Art. 6 VO (EG) Nr. 261/2004 muss der Beförderer im Falle einer Verspätung unabhängig von einem Verschulden Erstattungsleistungen (Art. 8 VO (EG) Nr. 261/2004) und Betreuungsleistungen (Art. 9 VO (EG) Nr. 261/2004) erbringen.

³⁶⁸ *Führich*, Reiserecht, Rn. 1051.

Die **Erstattungsleistungen** (vergleichbar dem Rücktritt nach BGB) wurden schon oben näher dargestellt.³⁶⁹

Betreuungsleistungen sind:

- Mahlzeiten und Erfrischungen (in einem angemessenen Verhältnis zur Wartezeit)
- gegebenenfalls eine Hotelunterbringung
- eine Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Hotel sowie
- zwei unentgeltliche Kommunikationsmöglichkeiten (z.B. Telefon, Fax).

Der Vollständigkeit halber soll schon an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass VO (EG) Nr. 261/2004 noch eine weitere Zahlungsverpflichtung kennt, die sogenannte Ausgleichsleistung gem. Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004³⁷⁰:

Die **Ausgleichsleistungen** schwanken je nach Flugentfernung zwischen 250 und 600 Euro. Sie betragen bei Flügen bis 1.500 km 250 Euro, von 1.500 km bis 3.500 km 400 Euro und bei mehr als 3.500 km 600 Euro. Diese Zahlungen können gem. Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 261/2004 um 50 % gekürzt werden, wenn der Fluggast aufgrund eines Alternativfluges das Ziel mit einer geringen Verspätung erreicht.³⁷¹ Die Auszahlung mittels Reisegutscheins kann nur bei schriftlichem Einverständnis des Passagiers erfolgen, Art. 7 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004.

Im Falle einer Verspätung werden nur Unterstützungs- und Betreuungsleistungen, aber keine Ausgleichsleistungen gewährt.³⁷²

³⁶⁹ Hierzu Kapitel G III.) 1.) S. 95.

³⁷⁰ Diese werden im Rahmen der Überbuchung gewährt.

³⁷¹ Bei einem Flug von bis zu 1.500 km Entfernung weniger als zwei Stunden Verspätung, bei einem Flug von 1.500 km bis zu 3.500 km weniger als drei Stunden Verspätung, bei einem Flug von mehr als 3.500 km weniger als vier Stunden Verspätung.

³⁷² *Führich*, Reiserecht, Rn. 1051.

Zwischenergebnis: Die Haftung ist verschuldensunabhängig ausgestalt. Außerdem werden keine individuellen Schäden ersetzt.

c) Haftung bei Verspätung nach dem BGB

Neben VO (EG) Nr. 261/2004 ist das BGB anwendbar, soweit VO (EG) Nr. 261/2004 keine abschließenden Regelungen aufstellt.

Die VO (EG) Nr. 261/2004 schafft lediglich Mindestregelungen in ihrem Anwendungsbereich, Art. 12 VO (EG) Nr. 261/2004.

Die Leistungen nach VO (EG) Nr. 261/2004 sind nicht als immaterieller Ausgleich für Unannehmlichkeiten oder als Sanktion neben dem konkreten Schaden anzusehen, sondern als **Garantiebetrug** einer echten materiellen Schadensersatzleistung.³⁷³ Daher kann der Fluggast weitergehende verschuldensabhängige Schadensersatzansprüche des BGB nach

§§ 634, 280 ff. BGB aus schuldhafter Pflichtverletzung des Luftbeförderungsvertrages gegen sein vertragliches Luftfahrtunternehmen geltend machen. Zusätzliche individuelle Schäden des Fluggastes können die Kosten eines Ersatzfluges oder vergebliche Aufwendungen³⁷⁴ einer Weiterreise sein.

Diese weitergehenden Schadensersatzvorschriften nach BGB werden damit nicht verdrängt, sondern nur insoweit ergänzt, als diese nicht für den Fluggast günstiger sind. Der Fluggast hat damit ein Wahlrecht, ob er Ansprüche gegen den Beförderer auf konkreten Schadensersatz oder auf pauschale Ausgleichszahlung geltend macht. Die Geltendmachung der Ausgleichszahlung wird oftmals günstiger sein, da insoweit kein konkreter Schaden nachgewiesen werden muss.

Allerdings kann eine nach VO (EG) Nr. 261/2004 gewährte Ausgleichsleistung auf einen Schadensersatzanspruch nach §§ 631, 280 ff. BGB angerechnet werden (Art. 12 Abs. 1 S. 2 VO (EG) Nr. 261/2004).

³⁷³ Führich, Sonderbeilage zu MDR 7/2007, S. 10.

³⁷⁴ OLG Köln vom 8.10.1993 - 20 U 110/92, NJW-RR 1994, 632.

Zu beachten ist, dass nur die Ausgleichsleistung, nicht aber die kostenfreien zusätzlichen Betreuungsleistungen nach Art. 9 VO (EG) Nr. 261/2004 auf geltend gemachte Vermögensschäden anzurechnen sind.³⁷⁵

VO (EG) Nr. 261/2004 und BGB sind daher nebeneinander anwendbar.

Im Falle einer Verspätung können die §§ 634 Nr. 4, 281 BGB eingreifen.

Eine Pflichtverletzung gem. §§ 634 Nr.4, 281 BGB kommt in Betracht, wenn der Beförderer die Leistung nicht (Leistungsverzögerung) oder nicht wie geschuldet (Schlechtleistung) erbringt.

Bei der Leistungsverzögerung führt das Erfordernis der Nachfrist dazu, dass nur bei einer gravierenden Verspätung die §§ 634 Nr. 4, 281 BGB eingreifen. Dieser Grundsatz wird durch §§ 634, 281 Abs. 1 S. 3 BGB verschärft, wonach bei einer unerheblichen Verspätung nicht einmal der Tatbestand der §§ 634 Nr. 4, 281 BGB gegeben ist.

Zu beachten sind auch bei Leistungsverzögerungen §§ 634, 281 Abs. 1 S. 2 BGB: Hat der Beförderer eine Teilleistung bewirkt, so kann der Passagier Schadensersatz statt der ganzen Leistung nur verlangen, wenn er an der Teilleistung kein Interesse hat. Da der Passagier immerhin - wenn auch mit Verspätung - an seinen Zielort befördert worden ist, hat das Verkehrsunternehmen seine Leistung teilweise erbracht. Unter diesen Umständen kann der Kunde nur dann Schadensersatz statt der ganzen Leistung beanspruchen, wenn er an der Teilleistung kein Interesse hat. Ein vollständiger Interessewegfall wird nur dann vorliegen, wenn infolge der Verspätung der gesamte Flug für den Passagier seinen Sinn verloren, er z.B. einen wichtigen Geschäftstermin verpasst hat. Bei einfacher Verspätung ist - dies folgt im Umkehrschluss aus §§ 634, 281 Abs. 1 S.1 BGB - die Geltendmachung von Schadensersatz statt der Leistung allenfalls teilweise möglich.

³⁷⁵ *Führich*, Sonderbeilage zu MDR 7/2007, S. 11.

Für den **haftungsausfüllenden** Tatbestand gilt folgendes: Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat gem. § 249 BGB den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Es gilt das Prinzip der Totalreparation.³⁷⁶ Jeder Schaden ist zu ersetzen, Haftungsbeschränkungen sind dem BGB fremd.³⁷⁷

Fraglich ist, ob der haftungsausfüllende Tatbestand nach den §§ 249 ff. BGB gegeben ist, sofern aufgrund von Verspätungen ein Zeitverlust eingetreten ist. Der Passagier wird aufgrund einer Verspätung nur selten einen materiellen Schaden haben, ein bloßer Zeitverlust (=immaterieller Schaden) ist vielmehr die Regel.

Eine Entschädigung in Geld kann gem. den 249 ff. BGB nur für einen materiellen Schaden verlangt werden.³⁷⁸ Als Ausnahme von diesem Grundsatz ist § 253 BGB zu beachten. Demzufolge muss Entschädigung auch für einen immateriellen Schaden geleistet werden, sofern eine Verletzung des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit oder der sexuellen Selbstbestimmung vorliegt. Diese Rechtsgüter sind im Falle einer Verspätung regelmäßig nicht verletzt, daher ist der haftungsausfüllende Tatbestand nicht gegeben.

Fraglich ist, ob **§ 651 f Abs. 2 BGB analog** angewendet werden kann.³⁷⁹ Nach dieser Norm können die Kunden des Reiseveranstalters auch wegen nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, sofern die Reise vereitelt oder erheblich beeinträchtigt wird. Ein Reisevertrag im Sinne der §§ 651 a ff. BGB kommt nur zu Stande, wenn mehrere gleichwertige Leistungen (Reise, Unterbringung, Veranstaltungen vor Ort) zu einem Pauschalangebot gebündelt werden und der Veranstalter für die ordnungsgemäße Erfüllung der ganzen Reise einstehen will.³⁸⁰ Daher ist eine direkte Anwendung dieser Norm nicht möglich.³⁸¹

³⁷⁶ Palandt-*Sprau*, Vorb v 249 Rn.5; Erman-*Kuckuck* Vor §§ 249 -253 Rn. 5.

³⁷⁷ Erman-*Kuckuck* Vor §§ 249 - 253 Rn. 5.

³⁷⁸ MünchKomm-Oetker § 249 Rn. 308.

³⁷⁹ Palandt-*Sprau* Einf v § 651 f Rn. 5; Prütting/Wegen/Weinreich-*Deppenkemper* § 651 a Rn. 3; Erman-*Seiler* Vor § 651 a Rn. 8.

³⁸⁰ Jauernig-*Teichmann* § 651 a Rn. 5; Prütting/Wegen/Weinreich-*Deppenkemper* § 651 a Rn. 2; Erman-*Seiler* § 651 a Rn. 2.

³⁸¹ Palandt-*Sprau* Einf v 651 a Rn. 5; Erman-*Seiler* Vor § 651 a Rn. 8.

Der BGH hat die analoge Anwendung für die Erbringung einer einzelnen Reiseleistung - also hier: die Beförderung - bejaht, wenn der Beförderer durch die Gestaltung des Prospekts den Eindruck erweckt, für den Erfolg der ganzen Reise einstehen zu wollen.³⁸² Die Besonderheit des Falles bestand darin, dass der Anbieter einer einzelnen Reiseleistung in einem Prospekt geworben hat, der von seiner Aufmachung her an einen Pauschalreisekatalog erinnerte. Der Kunde wurde als schutzwürdig angesehen, da der Unternehmer den Eindruck erweckte, als ein Reiseveranstalter handeln und folglich auch haften zu wollen.³⁸³ Eine solche Situation ist jedoch bei einem Beförderungsvertrag nicht gegeben, so dass eine analoge Anwendung nicht in Betracht kommt. Nach allgemeinem Zivilrecht ist die Ersatzfähigkeit von Schäden für nutzlos aufgewendete Zeit daher ausgeschlossen (fehlende Kommerzialisierung).

Zwischenergebnis: Die Haftung nach BGB ist verschuldensabhängig (mit Beweislastumkehr) ausgestaltet. Der Beförderer muss den individuellen Schaden des Fluggastes ersetzen. Eine Beschränkung der Höhe nach gibt es nicht.

³⁸² BGH vom 18.10.1973 - VII ZR 247/72 - BGHZ 61, 275, 279f.

³⁸³ BGH vom 18.10.1973 - VII ZR 247/72 - BGHZ 61, 275, 280f.

d) Stellungnahme zur Haftung bei Verspätung des Flugzeugs

Die Haftung bei Verspätung und Ausfall des Flugzeugs bemisst sich nach Maßgabe von Montrealer Übereinkommen, VO (EG) Nr. 261/2004 und dem BGB.

Sowohl nach Montrealer Übereinkommen als auch nach BGB wird verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr gehaftet. Zu ersetzen ist jeweils ein individueller Schaden.

Die VO (EG) Nr. 261/2004 geht hier im Vergleich zu Montrealer Übereinkommen und BGB andere Wege, da verschuldensunabhängig gehaftet wird. Außerdem ist nicht die Erstattung eines individuellen Schadens, sondern von pauschalen Beträgen (Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004) bzw. Leistungen (Art. 9 VO (EG) Nr. 261/2004) vorgesehen.

Fraglich ist, ob diese Differenzierung zwischen verschuldensabhängiger und verschuldensunabhängiger Haftung erforderlich ist. Zunächst sollen die weiteren Haftungsfälle untersucht werden, bevor die Frage endgültig entschieden wird.³⁸⁴

³⁸⁴ Hierzu unten Kapitel H III.) 6.) S. 157.

3.) Haftung bei Ausfall des Flugzeuges

Das Montrealer Übereinkommen beinhaltet zum Ausfall des Flugzeuges keine Regelung.³⁸⁵ Daher ist vorrangig VO (EG) Nr. 261/2004 zu beachten.

a) Haftung bei Ausfall des Flugzeugs nach VO (EG) Nr. 261/2004

Der Ausfall des Verkehrsmittels ist gem. Art. 2 Abs. 1 VO (EG) Nr. 261/2004 die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, ohne dass ein Fall der Überbuchung vorliegt. Der Ausfall des Fluges wird von VO (EG) Nr. 261/2004 als Annullierung bezeichnet. Gem. Art. 5 Abs. 1 a VO (EG) Nr. 261/2004 sind in diesem Fall **Erstattungs- und Betreuungsleistungen** gem. Art. 8 und 9 VO (EG) Nr. 261/2004 zu gewähren. Eine Exkulpation ist für den Beförderer nicht möglich.³⁸⁶

Finanzielle **Ausgleichsleistungen** gem. Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 muss das Luftfahrtunternehmen nur erbringen, wenn die Information über die Annullierung nicht rechtzeitig erfolgt (Art. 5 Abs. 1c VO (EG) Nr. 261/2004): Rechtzeitig ist eine Unterrichtung zumindest dann, wenn sie zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit erfolgt. Aber auch eine kurzfristige Unterrichtung kann noch ausreichend sein, wenn das Luftfahrtunternehmen eine Alternativverbindung anbietet, die nicht wesentlich früher den Abflughafen verlässt bzw. nicht wesentlich später den Zielflughafen erreicht.

Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 statuiert eine verschuldensunabhängige Haftung. Der Ausgleichsanspruch entfällt nur, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche unvermeidbare Umstände – vergleichbar der höheren Gewalt³⁸⁷ - zurück geht, Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 261/2004.

³⁸⁵ Eine Schnittmenge zwischen Montrealer Übereinkommen und VO (EG) Nr. 261/2004 besteht nur hinsichtlich der Verspätungsregelung, *Tonner*, NJW 2006, 1854, 1856.

³⁸⁶ *Führich*, Reiserecht, Rn. 1022.

³⁸⁷ *Führich*, Reiserecht, Rn. 1024.

b) Haftung bei Ausfall des Flugzeugs nach BGB

Der Passagier kann vom Beförderer im Falle des Ausfalls des Verkehrsmittels Schadensersatz statt der Leistung gem. §§ 634 Nr. 4, 283 BGB verlangen, wenn hinsichtlich des zu erbringenden Fluges Unmöglichkeit eingetreten ist. Unmöglichkeit bedeutet die Nichterbringbarkeit des Leistungserfolges.³⁸⁸ Nichterbringbarkeit des Leistungserfolges tritt ein, wenn das Flugzeug - egal aus welchen Gründen - sein Ziel nicht erreicht.

Bei Buchung eines festen Fluges tritt Unmöglichkeit schon ein, wenn das gebuchte Verkehrsmittel nicht verkehrt. Es ist dann gleichgültig, ob das Ziel auch mit einem alternativen Flug erreicht werden kann.

Beim Verkehrsträger Flugzeug ist eine Buchung grundsätzlich Pflicht. Also führt hier jeder Ausfall zur Unmöglichkeit.

Dem Fahrgast steht dann ein Anspruch auf Schadensersatz gem. den §§ 634 Nr. 4, 283 BGB zu.

c) Stellungnahme zur Haftung bei Ausfall des Flugzeugs

Auch hier fallen wieder die Unterschiede zwischen VO (EG) Nr. 261/2004, Montrealer Übereinkommen und dem BGB auf. Nur VO (EG) Nr. 261/2004 sieht eine verschuldensunabhängige Pauschalhaftung vor, während nach dem Montrealer Übereinkommen und BGB verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr gehaftet wird.

³⁸⁸ Palandt-*Heinrichs* § 275 Rn. 13.

4.) Haftung bei Überbuchung des Verkehrsmittels

Das Montrealer Übereinkommen beinhaltet keine Regelung zur Haftung bei Überbuchung des Verkehrsmittels.³⁸⁹ Daher ist vorrangig VO (EG) Nr. 261/2004 zu beachten.

a) Haftung bei Überbuchung nach VO (EG) Nr. 261/2004

Die Überbuchung (Art. 4 VO (EG) Nr. 261/2004) ist neben Ausfall und Verspätung des Verkehrsmittels der dritte haftungsbegründende Tatbestand in VO (EG) Nr. 261/2004.

Die Beförderer verkaufen in ihren Maschinen regelmäßig mehr Plätze als vorhanden, da erfahrungsgemäß ein Teil der Passagiere den Flug nicht wahrnimmt. So soll eine nicht vollständige Auslastung der Maschine verhindert werden. Wenn jedoch mehr Passagiere den Flug tatsächlich antreten wollen als erwartet, liegt ein Fall der Überbuchung vor. Einige Passagiere können dann nicht befördert werden. Da der Fluggesellschaft zumindest bedingter Vorsatz hinsichtlich des Beförderungsausfalles zur Last fällt, ist eine strenge Haftung angezeigt. Mildernd muss jedoch berücksichtigt werden, dass bei einer anderen Vorgehensweise regelmäßig unnötige wirtschaftliche Verluste bei den Fluggesellschaften entstehen würden.³⁹⁰

Gem. Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 261/2004 soll das Luftfahrtunternehmen zunächst nach Personen suchen, die freiwillig auf den Flug verzichten. Diesen Personen ist eine nicht näher bezeichnete Gegenleistung zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchung anzubieten. Die Freiwilligen haben dann einen Anspruch auf Erstattung der Flugscheinkosten oder anderweitige Beförderung nach Art. 8 VO (EG) Nr. 261/2004, nicht aber auf die Betreuungsleistungen nach Art. 9 VO (EG) Nr. 261/2004.

Sofern sich nicht genügend Freiwillige finden, hat das Flugunternehmen ein Leistungsverweigerungsrecht gegen den Willen des Fluggastes,

³⁸⁹ Hierzu *Tonner*, NJW 2006, 1854, 1856.

³⁹⁰ *Führich*, Sonderbeilage zu MDR 7/2007, S. 4.

Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 261/2004.

Gegenüber den zurückgewiesenen Fluggästen ist das Unternehmen verpflichtet, Ausgleichsleistungen, Unterstützungsleistungen sowie Betreuungsleistungen gem. Art. 7, 8 und 9 VO (EG) Nr. 261/2004 zu erbringen.

Fluggäste, die sich weigern, auf den Flug zu verzichten, stehen sich im Ergebnis nach meiner Auffassung nicht besser als Fluggäste, die freiwillig auf den Flug verzichten, da nur die zuletzt genannte Gruppe eine „Gegenleistung“ gem. Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 261/2004 für den Verzicht erhält.

b) Haftung bei Überbuchung nach BGB

Im Falle der Überbuchung ist Unmöglichkeit gegeben. Der Beförderer haftet wie bei Ausfall des Flugzeuges gem. §§ 634, 283 BGB.³⁹¹

c) Zwischenergebnis zur Haftung bei Überbuchung

Das Montrealer Übereinkommen und das BGB regeln den Fall der Überbuchung nicht als speziellen haftungsbegründenden Tatbestand.

Nur VO (EG) Nr. 261/2004 stellt eine Sonderregelung auf. Begründet wird dies damit, dass die Zahl der gegen ihren Willen nicht beförderten Fluggäste immer noch zu hoch sei (Erwägungsgrund 3 VO (EG) Nr. 261/2004).

Fraglich bleibt, ob dieser Erwägungsgrund für eine eigenständige Regelung der Überbuchung ausreichend ist.

³⁹¹ Siehe schon oben Kapitel H III.) 3.) b) S. 151.

5.) Luftbeförderung im Rahmen eines Reisevertrages

Durch den Reisevertrag wird der Reiseveranstalter verpflichtet, dem Reisenden eine Gesamtheit von Reiseleistungen (Reise) zu erbringen, § 651 a Abs. 1 S. 1 BGB. Der Flug des Reisenden im Rahmen einer Pauschalreise ist regelmäßig eine dieser Teilleistungen.³⁹²

Soweit der Flug Teil einer Pauschalreise ist und der Reisende einen Schaden durch Ausfall oder Verspätung erleidet, hat dieser Ansprüche nach den §§ 651 a ff BGB (Reisevertragsrecht) gegen den Reiseveranstalter als seinen Vertragspartner.

a) Haftungsgrundsätze

Voraussetzung für einen Schadensersatzanspruch im Reisevertragsrecht ist, dass die Reise mit einem Mangel im Sinne des § 651 c Abs. 1 BGB behaftet ist.³⁹³ Ein solcher ist gegeben, wenn die Reise nicht die zugesicherten Eigenschaften hat oder mit Fehlern behaftet ist, die den Wert oder die Tauglichkeit zu dem gewöhnlichen bzw. den nach dem Vertrag vorausgesetzten Nutzen aufheben oder mindern.

Die Verspätung ist ein Mangel im Sinne des § 651 c Abs. 1 BGB.³⁹⁴ Allerdings muss eine erhebliche Verspätung vorliegen: So wurde selbst bei einer Kurzreise erst eine vierstündige Verspätung als ausreichend erachtet.³⁹⁵

Der Reisende bzw. Fluggast hat dann im Falle eines Verschuldens des Vertragspartners einen Schadensersatzanspruch gem. § 651 f BGB, den der Reiseveranstalter gem. § 651 h Abs. 1 BGB auf das Dreifache des Reisepreises beschränken kann. Gem. § 651 f Abs. 2 BGB kann der Reisende auch wegen nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

³⁹² Palandt-*Sprau* Einf. v. § 651 a Rn. 3.

³⁹³ Prütting/Wegen/Weinreich-*Deppenkemper* § 651 c Rn. 1 Palandt-*Sprau* § 651 c Rn. 2.

³⁹⁴ Palandt-*Sprau* § 651 c Rn. 3; Prütting/Wegen/Weinreich-*Deppenkemper* § 651 c Rn. 9f; Erman-*Seiler* § 651 c Rn. 4.

³⁹⁵ LG Frankfurt vom 29.08.1996 - 2/24 S 347/95 - NJW-RR 97, 820; Erman-*Seiler* § 651 Rn. 4.

b) Verhältnis des Reiserechts zu internationalen Vorschriften

Gelten für eine von einem Leistungsträger zu erbringende Reiseleistung internationale Übereinkommen oder auf solchen beruhende gesetzliche Vorschriften, nach denen ein Anspruch auf Schadensersatz nur unter bestimmten Voraussetzungen oder Beschränkungen entsteht oder geltend gemacht werden kann oder unter bestimmten Voraussetzungen ausgeschlossen ist, so kann sich auch der Reiseveranstalter gegenüber dem Reisenden hierauf berufen, § 651 h Abs. 2 BGB.

Zu diesen Haftungsbeschränkungen und Haftungsausschlüssen zählen nicht nur das MÜ und die Haftungs - VO (EG) Nr. 2027/97, sondern auch die nationalen luftverkehrsrechtlichen Vorschriften der §§ 44 LuftVG³⁹⁶, denn mit diesen Regelwerken wird nur das Haftungssystem des MÜ auf das Gemeinschaftsrecht und das nationale Luftverkehrsrecht übertragen.³⁹⁷

Die Haftungsbeschränkungen des MÜ sind damit anwendbar, soweit sie hinter den Ansprüchen nach § 651 f BGB zurückbleiben.³⁹⁸ Dieser Anwendungsvorrang greift auch dann ein, soweit die luftverkehrsrechtliche Haftung über die reisevertragliche Haftung hinausgeht.³⁹⁹

³⁹⁶ Prütting/Wegen/Weinreich-Deppenkemper § 651 h Rn. 7.

³⁹⁷ Schollmeyer, IPRAX 2004, 78, 82.

³⁹⁸ Prütting/Wegen/Weinreich-Deppenkemper § 651 h Rn. 7.

³⁹⁹ Schollmeyer, IPRAX 2004, 78, 82.

c) Schlussfolgerung

Auch das Reiserecht wurde an die Haftung im Montrealer Übereinkommen angepasst: Gehaftet wird verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr und der Höhe nach beschränkt. Vom Reiseveranstalter ist der individuelle Schaden zu ersetzen, die Geltendmachung von Schadenspauschalen durch den Reisenden ist ausgeschlossen.

Im Rahmen der §§ 651 a ff. BGB hat der Gesetzgeber somit darauf geachtet, dass keine Wertungswidersprüche zu internationalen Vorschriften entstehen.

Nur VO (EG) Nr. 261/2004 steht mit diesen internationalen Vorschriften nicht im Einklang.

6.) Ergebnis zum Luftverkehr

Die Haftung nach VO (EG) Nr. 261/2004 muss verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr ausgestaltet werden, um einen Gleichklang mit Art. 19 MÜ zu erreichen.

Zu erörtern ist, inwieweit eine Haftung des Beförderers nach Pauschalbeträgen (Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004) ohne Nachweis eines konkreten Schaden erforderlich ist.

In Erwägungsgrund 1 zu VO (EG) Nr. 261/2004 heißt es hierzu: Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollen unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner soll den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

Diese Formulierung legt nahe, dass ohne VO (EG) Nr. 261/2004 die Interessen der Fluggäste nicht ausreichend gewahrt würden.

Jedoch haftet der Beförderer nach dem im Luftverkehrsrecht anwendbaren BGB der Höhe nach unbegrenzt, sofern nicht der Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens betroffen ist.

Im Schienenpersonenverkehr ist die Haftung - verglichen mit dem BGB - stark eingeschränkt (vgl. insbesondere Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007). Im straßengebundenen Nahverkehr haftet der Beförderer im Falle von Verspätungen gar nicht (§ 16 VO-ABB). Im Luftverkehr geht die Haftung des Beförderers - vergliche mit den anderen Beförderern - schon am weitesten.

VO (EG) Nr. 261/2004 bringt eine Ausweitung des Verbraucherschutzes mit sich, die nicht erforderlich ist. Die Interessen der Verbraucher werden durch das Montrealer Übereinkommen und BGB ausreichend gewahrt. Daher muss zumindest die pauschale Haftung nach Art. 7 VO (EG) Nr. 261/2004 aufgehoben

werden, um einen Gleichklang zur individuellen Haftung nach Montrealer Übereinkommen und BGB zu erhalten.

IV.) Ergebnis zur Haftung bei Verspätung und Ausfall

1.) Verkehrsträgerübergreifende Rechtsangleichung ?

Für die Haftung bei Verspätung und Ausfall bestehen gegenwärtig vier verschiedene Regelungssysteme.

1. Im Schienenpersonenfernverkehr haftet der Beförderer gem. Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 ab einer Verspätung von 60 Minuten. Die Haftung ist verschuldensunabhängig ausgestaltet und der Höhe nach begrenzt.
2. Im Schienenpersonnahverkehr wird bei Verspätung und Ausfall gem. § 17 EVO 2009 iVm Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 gehaftet. Jedoch führt die recht hohe Mindestersatzgrenze von vier Euro dazu, dass dieses Recht in der Praxis häufig nicht wahrgenommen wird. Gem. § 17 EVO 2009 kann der Fahrgast ab einer Verspätung von 20 Minuten durch das Selbstvornahmerecht für Abhilfe sorgen.
3. Im straßengebundenen Nahverkehr ist die Haftung bei Verspätung und Ausfall ausgeschlossen (§ 16 VO-ABB)
4. Im Luftverkehr haftet der Beförderer im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr und der Höhe nach begrenzt (Art. 19 MÜ). Nach BGB haftet der Luftbeförderer verschuldensabhängig mit Beweislastumkehr und der Höhe nach unbegrenzt. Haftungserweiterungen bringt VO (EG) Nr. 261/2004 mit sich, indem der Fahrgast unter bestimmten Voraussetzungen verschuldensunabhängig pauschale Haftungsbeträge ohne Nachweis eines konkreten Schadens geltend machen kann.

Zu Beginn der Arbeit war die Frage aufgeworfen worden, ob für die Verkehrsträger unterschiedliche Regelungen erforderlich sind bzw. einheitliche Regelungen erlassen werden können.

Für die **Verkehrsträger** sind im Ergebnis unterschiedliche Regelungen erforderlich.

Am weitesten ausgedehnt ist die Haftung des Beförderers im Luftverkehrsrecht. Dies ist angemessen, da der Luftverkehrsmarkt liberalisiert ist (Erwägungsgrund 4 zu VO (EG) Nr. 261/2004) und überwiegend am Gewinnstreben orientiert ist.

Am weitesten eingeschränkt ist die Haftung des Beförderers im straßengebundenen Nahverkehr. Auch dies ist angemessen, da der straßengebundene Nahverkehr unprofitabel im Rahmen der Daseinsfürsorge erbracht wird.

Eine Zwischenstellung nimmt der Schienenpersonenfernverkehr ein. Hier wird zwar dem Grunde nach gehaftet, aber der Höhe nach gem.

Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007 stark eingeschränkt. Diese Lösung ist ebenfalls nachvollziehbar, da der Schienenpersonenfernverkehr noch nicht vollständig profitabel arbeitet. Zumindest Maßnahmen der Infrastruktur werden häufig durch die öffentliche Hand finanziert.

Auch die Lösung für den Schienenpersonennahverkehr ist interessengerecht. Ein Recht zur Selbstvornahme gem. § 17 EVO 2009 ist angezeigt, damit der Fahrgast im Falle der Verspätung eines Zuges des Schienenpersonennahverkehrs auf einen Zug des Schienenpersonenfernverkehrs umsteigen kann.

Zwischenergebnis: Eine verkehrsträgerübergreifende Rechtsangleichung ist nicht erforderlich.

2.) Internationale Rechtsvereinheitlichung !

Wenn auch gute Gründe für die verkehrsträgerübergreifenden Unterschiede bei der Haftung bestehen, so muss zumindest die Angleichung an internationales Recht vorgenommen werden, soweit dies noch nicht geschehen ist.

Im Schienenpersonenverkehr wurde gerade eine internationale Rechtsvereinheitlichung vorgenommen: VO (EG) Nr. 1371/2007 nimmt Bezug auf das CIV und modifiziert dieses nur dort, wo nach Auffassung des europäischen Gesetzgebers abweichende Regelungen erforderlich sind (Beispiel: ausgeweitete Verspätungshaftung gem. Art. 17 VO (EG) Nr. 1371/2007).

Im straßengebundenen Nahverkehr ist eine internationale Rechtsvereinheitlichung nicht erforderlich, da es keine zu beachtenden internationalen Vorschriften gibt.

Im Luftverkehr muss VO (EG) Nr. 261/2004 an das Montrealer Übereinkommen angeglichen werden. Insbesondere muss auch VO (EG) Nr. 261/2004 wie Art. 19 MÜ eine verschuldensabhängige Haftung vorsehen.

Zwischenergebnis: Insbesondere das Luftverkehrsrecht ist an internationale Rechtsvorschriften anzugleichen, soweit noch Wertungswidersprüche bestehen.

3.) Änderungen im Detail

Im **Schienenpersonenfern – und nahverkehr** bleibt abzuwarten, wie sich VO (EG) Nr. 1371/2007 in der Praxis entwickelt.

Gem. Art. 17 Abs. 1 Buchst. b) VO (EG) Nr. 1371/2007 muss der Beförderer ab einer Verspätung von 60 Minuten 25 % des Fahrpreis und ab 120 Minuten 50 % des Fahrpreises erstatten.

Nach dem Gutachten von Prograns sollen bei einer Verspätung von 30 Minuten 30 % des Fahrpreises, 60 Minuten 60 % des Fahrpreises und 90 Minuten 90 % des Fahrpreises zu leisten sein.

Möglicherweise kann daher die Haftung des Beförderers in einigen Jahren noch ausgeweitet werden.

Im **straßengebundenen Nahverkehr** ist zunächst abzuwarten, welche Vorgaben von Europa gemacht werden. Letztlich ist eine Neuregelung zu treffen, die sich an

§ 17 EVO 2009 orientiert. § 17 EVO 2009 ist auf den Schienenpersonennahverkehr ausgelegt. Der Schienenpersonennahverkehr ist – wie der straßengebundene Nahverkehr – ein Teil des ÖPNV. Daher sollten im straßengebundenen Nahverkehr dieselben Regelungen gelten wie im Schienenpersonennahverkehr.

Dies gilt insbesondere für das Selbstvornahmerecht gem. § 17 Abs. 1 Nr. 2 EVO 2009.

Allerdings ist es nicht angezeigt, auch das Selbstvornahmerecht nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 EVO 2009 (insbesondere Wahl eines anderen Zuges mit demselben Tarif) auf den straßengebundenen Nahverkehr zu erweitern. Im straßengebundenen Nahverkehr hat der Fahrgast keine vergleichbare Alternative. Er kann nicht anstatt eines Nahverkehrszuges einen Fernverkehrszug benutzen. Es bleibt nur die Möglichkeit, ein Taxi zu nehmen. Die Kosten hierfür sind dem Beförderer aber nur aufzuerlegen, wenn die Voraussetzungen des § 17 EVO 2009 Abs. 1 Nr. 2 EVO 2009 gegeben sind (Fahrt im Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr).

I) Haftung für Gepäckschäden

I.) Definition der verschiedenen Gepäckarten

Bevor auf die **Regelungen** zur Haftung für Gepäckschäden eingegangen wird, muss zunächst der Begriff Gepäck definiert werden.

Im Personenbeförderungsrecht gibt es zwei verschiedene Arten von Gepäck:

- Handgepäck und
- Reisegepäck.

Das **Handgepäck** ist dasjenige Gepäck, das der Fahrgast während der Fahrt **mit** sich führt, also insbesondere Koffer.

Reisegepäck ist dasjenige Gepäck, was separat zur Beförderung (z.B. durch eine Spedition) aufgegeben wird. Insoweit wird ein eigenständiger Vertrag abgeschlossen.

II.) Haftung für Gepäckschäden im Schienenpersonenverkehr

Unbeschadet geltender nationaler Rechtsvorschriften, die Fahrgästen weitergehenden Schadensersatz gewähren, ist die Haftung von Eisenbahnunternehmen in Bezug auf Fahrgäste und deren Gepäck gem.

Art. 11 VO (EG) Nr. 1371/2007 in Anhang I Titel IV Kapitel I, III und IV sowie Titel VI und Titel VII der VO (EG) Nr. 1371/2007 geregelt.

Hierbei wird Bezug genommen auf Titel III des **CIV**.⁴⁰⁰ Die Regelungen des CIV gelten also nunmehr nicht nur für internationale, sondern auch für nationale Beförderungsfälle.

⁴⁰⁰ BT-Drucks. 16/11607, S. 18.

1.) Haftung für Handgepäck

Bei Tötung und Verletzung von Reisenden haftet der Beförderer verschuldensunabhängig für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung von Sachen entsteht, die der Reisende an sich trägt oder als Handgepäck mit sich führt; dies gilt auch für Tiere, die der Reisende mit sich führt, Art. 33 Abs. 1 CIV.

Haftet der Beförderer gem. Art. 33 Abs. 1 CIV, so hat er Schadensersatz bis zu einer Höchstgrenze von 1.400 Rechnungseinheiten für jeden Reisenden zu leisten, Art. 34 CIV.

Im Übrigen haftet der Beförderer für Schäden wegen gänzlichen oder teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung von Sachen, Handgepäck oder Tieren, zu deren Beaufsichtigung der Reisende gem. Art. 15 verpflichtet ist, nur dann, wenn den Beförderer ein Verschulden trifft.

2.) Haftung für Reisegepäck

Der Beförderer haftet verschuldensunabhängig für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Übernahme durch den Beförderer bis zur Auslieferung sowie durch verspätete Auslieferung entsteht, Art. 36 Abs. 1 CIV. Haftungsbeschränkungen der Höhe nach ergeben sich aus den Art. 41 ff. CIV.

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch ein Verschulden des Reisenden, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Reisenden, besondere Mängel des Reisegepäcks oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte, Art. 36 Abs. 2 CIV. Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch eine der in Art. 36 Abs. 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt dem Beförderer, Art. 37 CIV.

III.) Haftung im straßengebundenen Nahverkehr

§ 14 VO-ABB trifft nur eine Regelung zu Handgepäckschäden, da im straßengebundenen Nahverkehr die separate Beförderung von Reisegepäck nicht angeboten wird.

Der Beförderer haftet gem. § 14 S. 1 VO-ABB für Schäden an Sachen, die der Fahrgast an sich trägt oder mit sich führt, nach den allgemein geltenden Bestimmungen (insbesondere also § 7 StVG).

Für Sachschäden haftet der Unternehmer gegenüber jeder beförderten Person nur bis zu einem Höchstbetrag von 1.000 Euro, § 14 S. 2 VO-ABB.

IV.) Haftung im Luftverkehr

Bei aufgegebenen Reisegepäck besteht gem. Art. 17 Abs. 2 MÜ eine **verschuldensunabhängige** Haftung, bei Bordgepäck und aufgegebenen Gegenständen eine **verschuldensabhängige** Haftung, Art. 17 Abs. 2 S. 3 MÜ. Sowohl für Schäden am Handgepäck (Art. 17 Abs. 4 MÜ) als auch für Schäden am Reisegepäck (Art. 22 Abs. 2 S. 1 MÜ) haftet der Beförderer nur bis zu einem Betrag von 1000 SZR. Diese Regelungen gelten nicht nur für internationale Beförderungen nach Art. 1 MÜ, sondern gem. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 2027/97 auch für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für alle internationalen und nationalen Personenbeförderungen.

Gem. Art. 17 Abs. 2 MÜ bezeichnet der Begriff Reisegepäck sowohl aufgegebenes als auch nicht aufgegebenes Reisegepäck. Damit wird im Gegensatz zu Art. 18 Warschauer Abkommen nicht mehr zwischen aufgegebenem Gepäck und Handgepäck unterschieden. Der Haftungshöchstbetrag (1000 SZR) gilt also auch für das Handgepäck. Werden sowohl aufgegebenes als auch sonstiges Reisegepäck gleichzeitig beschädigt, ist jede Gepäckart bis zu dieser Haftungsgrenze getrennt abzurechnen.⁴⁰¹

⁴⁰¹ *Ruhwedel*, TranspR 2001, 189, 195.

Die Schadensereignisse Zerstörung, Verlust oder Beschädigung müssen an Bord des Luftfahrzeugs oder während eines Zeitraumes eingetreten sein, in dem sich das aufgegebene Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand (Art. 17 Abs. 2 S. MÜ). Die Obhut beginnt mit dem Check-In am Flughafen und endet mit der Entgegennahme am Gepäckband.⁴⁰²

⁴⁰² BGH vom 17.05.1989 - I ZR 211/87 - NJW 1990, 639.

V.) Ergebnis zur Haftung für Gepäckschäden

Die Haftung für Gepäckschäden ist bei den Beförderern teilweise verschuldensabhängig und teilweise verschuldensunabhängig ausgestaltet. Darüber hinaus bestehen Unterschiede hinsichtlich der Haftungsbeschränkung.

Diese Unterschiede müssen hingenommen werden. Eine verkehrsträgerübergreifende Rechtsangleichung kommt auch für die Haftung bei Gepäckschäden nicht in Betracht.

Die Haftungsunterschiede ergeben sich daraus, dass internationale Übereinkommen (CIV für den Schienenpersonenverkehr bzw. Montrealer Übereinkommen für den Luftverkehr) Haftungsvorgaben für das europäische bzw. nationale Recht machen.

Eine Rechtsvereinheitlichung zwischen den Verkehrsträgern wäre nur unter Missachtung der internationalen Vorschriften möglich.

Die internationale Rechtsvereinheitlichung geht aber der verkehrsträgerübergreifenden Rechtsvereinheitlichung vor.

Folglich besteht im Bereich Haftung für Gepäckschäden kein Reformbedarf.

J) Gesetzssystematik und synallagmatische Leistungspflichten

I.) Problemstellung

Im Personenbeförderungsrecht müssen unterschiedliche Gesetze beachtet werden. Allein für die bodengebundenen Verkehrsträger sind fünf Gesetze anzuwenden (BGB, AEG, PBefG, VO-ABB, EVO). Daneben existieren europarechtliche Vorgaben (z.B. VO (EG) Nr. 1371/2007) und internationale Vorschriften (z.B. Montrealer Übereinkommen).

Die Regelungswut findet ihre Schranken bei den nicht eigenständig geregelten synallagmatischen Leistungspflichten, deren Umfang sich allein nach dem BGB bestimmt. Die im Gegenseitigkeitsverhältnis stehenden Leistungspflichten von Beförderer und Fahrgast ergeben sich aus § 631 BGB, da die Personenbeförderung im Rahmen eines Werkvertrages erbracht wird.⁴⁰³ Der Beförderer muss den Fahrgast an sein Ziel bringen.⁴⁰⁴ Der Fahrgast hat als Besteller die Pflicht zur Zahlung des Fahrpreises (§ 631 Abs. 1 BGB).

Problematisch ist in diesem Zusammenhang auch, inwieweit die pünktliche Beförderung als Kardinalpflicht des Beförderers angesehen werden kann.⁴⁰⁵ Die Rechtsprechung bejaht dies im Allgemeinen, wenn durch die Freizeichnung von der betreffenden Verpflichtung der Vertragszweck gefährdet oder die Leistungszusage ausgehöhlt wird.⁴⁰⁶ Davon ist auszugehen, wenn dem Kunden Rechtspositionen weggenommen werden, die ihm der Vertrag nach Inhalt, Natur und Zweck zu gewähren hat.⁴⁰⁷ Ferner sind diejenigen Pflichten als wesentlich anzusehen, auf deren Erfüllung der Vertragspartner vertrauen darf, sofern sie die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrages überhaupt erst ermöglichen.⁴⁰⁸ Diese Punkte sprechen dafür, dass die pünktliche Beförderung eine Kardinalpflicht ist.

⁴⁰³ Palandt-*Sprau*, Einf. v. § 631, Rn. 17 a.

⁴⁰⁴ Prütting/Wegen/Weinreich-Schmidt-Kessel § 280 Rn. 71.

⁴⁰⁵ *Staudinger*, Verbraucherrechte, S.29.

⁴⁰⁶ BGH vom 09.11.1989 - IX ZR 269/87 - NJW 1990, 761, 764.

⁴⁰⁷ BGH vom 09.11.1989 - IX ZR 269/87 - NJW 1990, 761, 764.

⁴⁰⁸ BGH vom 23.02.1984 - VII ZR 274/82 - NJW 1985, 3016, 3018; *Wolf/Horn/Lindacher*, § 11 Nr.7 Rn. 29.

Dagegen kann man argumentieren, dass der angestrebte Erfolg des Beförderungsvertrages primär in dem Ortswechsel besteht. Die Pünktlichkeit ist insbesondere dann nicht entscheidend, wenn kein fester Termin eingehalten werden muss. Zudem kann man für den Schienenpersonenfernverkehr auf die Art. 15 ff. VO (EG) Nr. 1371/2007 verweisen: Demzufolge begründen Ausfall und Verspätung eines Zuges grundsätzlich keinen Anspruch auf Entschädigung. Wenn aber schon für Sekundäransprüche grundsätzlich ein Haftungsausschluss besteht, kann es sich bei der pünktlichen Beförderung nicht um eine so wesentliche Leistung handeln, als dass diese als Kardinalspflicht anzusehen ist.

Für den Fahrgast ist jedoch die Pünktlichkeit genauso wichtig wie die Beförderung selbst, sofern ein Termin eingehalten werden muss.⁴⁰⁹ Verspätet sich das Beförderungsmittel so erheblich, dass der Fahrgast seinen Termin verpasst, hat die Fahrt für ihn keinen Sinn mehr. Schließlich spricht die Rechtsnatur des Beförderungsvertrages, der ein Fixgeschäft darstellt, für die Einordnung der pünktlichen Beförderung als Kardinalpflicht. Wenn die Leistungszeit bereits so wesentlich für den Vertrag ist, dass durch sie ein Fixgeschäft begründet wird, dann ist es nur konsequent, die fahrplanmäßige Leistungserbringung als Kardinalpflicht des Eisenbahnbeförderungsvertrages anzusehen.⁴¹⁰

An diesem Beispiel zeigt sich, dass eine genaue gesetzliche Regelung der synallagmatischen Leistungspflichten Klarheit schaffen könnte.

Es stellen sich für die Gesetzssystematik und die synallagmatischen Leistungspflichten folgende Fragen:

Inwieweit ist eine Reform der Regelungsstruktur angezeigt? Macht es insbesondere Sinn, alle Sonderregelungen in das BGB zu überführen?

Könnten nach dem Vorbild des Werkvertrags- und Reiserechts die synallagmatischen Leistungspflichten für die Personenbeförderung eigenständig im BGB geregelt werden?

⁴⁰⁹ BGH vom 20.01.1983 - VII ZR 105/81 - NJW 1983, 1322, 1324.

⁴¹⁰ So auch: *Tavakoli*, Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, S.353.

II.) Integrierung der Sonderregelungen in das BGB ?

Eine Reform der bestehenden Strukturen könnte bewerkstelligt werden, indem das BGB nach dem Vorbild des Reisevertrages einen speziellen Abschnitt für die Personenbeförderung erhält und dorthin alle bestehenden Sonderregelungen überführt werden.⁴¹¹

Für diese „BGB - Lösung“ spricht, dass der Beförderungsvertrag ein Werkvertrag ist.⁴¹² Der Werkvertrag ist ebenfalls im BGB geregelt. Darüber hinaus ist der Reisevertrag - der Ähnlichkeiten zum Personenbeförderungsvertrag aufweist - auch im BGB als besonderer Werkvertrag geregelt. Diese Regelungsstruktur hat sich bewährt.⁴¹³

Die „BGB - Lösung“ wäre auch im Hinblick auf Reformen des Gesetzgebers in der Vergangenheit konsequent: Mit der Schuldrechtsreform⁴¹⁴ aus dem Jahre 2001 wurde dafür gesorgt, dass der Bürger die für ihn relevanten Vorschriften des Vertragsrechts im BGB findet. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang insbesondere die Einbeziehung zahlreicher verbraucherrechtlicher Nebengesetze ins BGB. Daher wäre es nur konsequent, die im BGB enthaltenen Vertragstypen um den Personenbeförderungsvertrag zu ergänzen, was die Transparenz des geltenden Rechts für den Fahrgast deutlich erhöhen würde.

Dennoch ist es im Ergebnis vorzugswürdig, die bestehende Regelungsstruktur nicht zu ändern.

Insbesondere AEG und PBefG beinhalten Vorschriften, die für die Beziehung zwischen Fahrgast und Beförderer von direkter Bedeutung sind, gleichwohl aber wegen ihres öffentlich-rechtlichen Charakters nicht in das BGB übernommen werden können: Dies gilt für die Tarifgenehmigung nach § 12 AEG bzw.

⁴¹¹ So der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BT-Drucks. 16/11607, S. 20.

⁴¹² Zum Vertragstyp des Beförderungsvertrages bereits oben

⁴¹³ *Staudinger-Eckert*, Neubearbeitung 2003, Vorbem. Zu §§ 651 a - m, Rn. 33.

⁴¹⁴ BT-Drucks. 14/6040.

§ 39 PBefG und die Beförderungspflicht nach § 10 AEG bzw. § 22 PBefG.⁴¹⁵ Die Trennung würde zu einer neuen Unübersichtlichkeit führen, da sich die personenbeförderungsrechtlichen Regelungen nicht mehr in denselben Gesetzen befinden würden.

Es ist auch nicht zweckdienlich, unter Ausschluss der öffentlich-rechtlichen nur die zivilrechtlichen Regelungen in das BGB zu übernehmen. Dann müssten Regelungen für vier verschiedene Verkehrsträger (straßengebundener Nahverkehr, SPNV und SPFV, Luftverkehr) übernommen werden, was zu einer Überfrachtung des BGB führen würde.

Außerdem ist eine Verankerung der zivilrechtlichen Regelungen zum Personenbeförderungsrecht im BGB wegen ihrer Spezialität nicht sachgerecht.⁴¹⁶

III.) Integrierung von VO-ABB und EVO in das AEG bzw. PbefG ?

Zu erörtern bleibt, ob man zumindest die EVO und VO-ABB in das AEG bzw. PBefG integrieren sollte. Vorteil dieser „kleinen“ Lösung wäre, dass die Regelungsstruktur übersichtlicher gestaltet werden könnte, da anstatt vier nur noch zwei Gesetze vorhanden wären.

Die Alternative besteht darin, am gegenwärtigen Verhältnis zwischen AEG bzw. EVO auf der einen und PBefG bzw. VO-ABB auf der anderen Seite nichts zu ändern.⁴¹⁷

Wenn man die Rechtsverordnungen in das AEG und PBefG integrieren würde, müsste in der Zukunft jede Änderung der Regelungen zum Personenbeförderungsvertrag durch den Gesetzgeber erfolgen, da das AEG und PBefG als Gesetze nur durch den Gesetzgeber geändert werden können.

⁴¹⁵ *Progrtrans*, BT-Drucks. 16/1484, S. 89.

⁴¹⁶ So auch die Bundesregierung hinsichtlich der Regelungen für den Eisenbahnverkehr: BT-Drucks. 16/11607, S. 26.

⁴¹⁷ *Progrtrans*, BT-Drucks. 16/1484, S. 89.

VO-ABB und EVO haben aber den Quasi-Charakter von Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Es wäre mit einem hohen bürokratischen Aufwand verbunden, wenn Detailänderungen nicht mehr durch die Exekutive, sondern nur noch im Wege des allgemeinen Gesetzgebungsverfahrens beschlossen werden könnten. Das bestehende System, wonach die wesentlichen Regelungen in den formellen Gesetzen getroffen werden und Details den materiellen Gesetzen überlassen bleiben, hat sich bewährt.

IV.) Eigenständige Regelung der synallagmatischen Leistungspflichten ?

Für den **Reisevertrag** sind die synallagmatischen Leistungspflichten spezialgesetzlich in § 651 a Abs. 1 BGB geregelt: Der Reiseveranstalter ist verpflichtet, dem Reisenden eine Gesamtheit von Reiseleistungen (Reise) zu erbringen. Im Gegenzug muss der Reisende dem Reiseveranstalter den vereinbarten Reisepreis bezahlen. Vorteil einer solchen Regelung ist, dass der Anwendungsbereich der Sondervorschriften sehr genau vom allgemeinen Zivilrecht (insbesondere: §§ 631 ff. BGB) abgegrenzt werden kann.⁴¹⁸

Auch für das **Frachtrecht** existiert eine Sonderregelung zu den synallagmatischen Leistungspflichten: Gem. § 407 Abs. 1 HGB ist der Frachtführer verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Der Absender ist verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen. Auch durch diese Vorschrift soll der Anwendungsbereich für die §§ 407 ff. HGB näher konkretisiert werden.⁴¹⁹

Die synallagmatischen Leistungspflichten sind für den Personenbeförderungsvertrag nicht sondergesetzlich geregelt. Aus Gründen der Rechtsvereinheitlichung könnte erwägt werden, die synallagmatischen Leistungspflichten wie im Reise - und Frachtrecht zu definieren.

Nach meiner Auffassung ist dies aber nicht erforderlich, da ein nachvollziehbarer Mehrwert dieser Vorgehensweise nicht ersichtlich ist.

⁴¹⁸ BT - Drucks. 8/2343, S. 7.

⁴¹⁹ BR - Drucks. 368/97, S. 33.

Außerdem sollen nach dem hier vertretenen Standpunkt die Sonderregelungen zu der Personenbeförderung nicht wie für das Reisevertragsrecht geschehen in das BGB integriert werden. Es ist dann auch nicht angezeigt, wie im Reisevertragsrecht die synallagmatischen Leistungspflichten für die Personenbeförderung eigenständig zu regeln.

V.) Ergebnis zu Gesetzssystematik und synallagmatische Leistungspflichten

Eine Änderung der Gesetzssystematik ist nicht angezeigt. Insbesondere ist eine Verlagerung der Sonderregelungen zum Personenbeförderungsrecht in das BGB nicht sachgerecht.⁴²⁰ Dies würde zu einer Überfrachtung des BGB führen.

Die eigenständige Regelung der synallagmatischen Leistungspflichten im BGB ist mangels Mehrwertes nicht angezeigt.

⁴²⁰ Hierzu oben Kapitel K II.) S. 174.

K) Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

I.) Kontrahierungszwang

Der Kontrahierungszwang ist auch in Zukunft beizubehalten. Der öffentliche Personenverkehr gehört zum Bereich der elementaren Daseinsvorsorge und muss allen Bürgern zur Benutzung offen stehen.⁴²¹ Die Interessen der Beförderer werden dadurch nicht über Gebühr beansprucht, da sie allein aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten an der Beförderung der Fahrgäste interessiert sind.

Reformbedarf ist im Bereich Kontrahierungszwang nicht vorhanden.

II.) Vertragsschluss

Für das Zustandekommen der Einigung ist auf den Zeitpunkt des Ticketkaufes abzustellen (vor oder während der Fahrt).

Vor Fahrtantritt kommt eine Einigung durch Lösen des Fahrscheins zustande, wenn der Fahrscheinautomat ordnungsgemäß funktioniert.⁴²²

Während der Fahrt kommt die Einigung durch den Zustieg des Fahrgastes zustande.⁴²³

Dies gilt selbst für den Schwarzfahrer, der seinen entgegenstehenden Willen offen zum Ausdruck bringt.⁴²⁴

Im Falle eines defekten Fahrscheinautomaten kommt die Einigung spätestens mit dem Einstieg in das Verkehrsmittel zustande.⁴²⁵

Mit dem Minderjährigen kommt der Vertrag nur zustande, wenn er durch die Einwilligung der Eltern gedeckt ist.⁴²⁶

⁴²¹ Zum Sinn und Zweck des Kontrahierungszwanges: Kapitel B II S. 20 ff.

⁴²² Hierzu oben Kapitel C III 2.) S. 33.

⁴²³ Hierzu oben Kapitel C III 3.) S. 34.

⁴²⁴ Hierzu oben Kapitel C III 4.) S. 34.

⁴²⁵ Hierzu oben Kapitel C III 5.) S. 38.

Mit dem minderjährigen Schwarzfahrer kommt kein Vertrag zustande. Dennoch kann das Schwarzfahrgeld durch den Beförderer gefordert werden, da dieses aufgrund gesetzlicher Grundlagen (§§ 12 EVO, 9 VO-ABB) erhoben wird und nicht von einem Vertragsschluss abhängig ist.⁴²⁷

Reformbedarf ist im Bereich Vertragsschluss nicht vorhanden.

III.) AGB der Beförderer

Die bestehende Vorlagepflicht für Allgemeine Geschäftsbedingungen ist nicht abzuschaffen, da der Fahrgast nur durch eine Kontrolle der Klauselwerke ausreichend geschützt werden kann.⁴²⁸

Die Möglichkeit zur vereinfachten Einbeziehung von AGB gem. § 305 a Nr. 1 BGB ist ebenfalls nicht abzuschaffen, da nur bei einer Beibehaltung der behördlichen Vorabkontrolle die Interessen der Fahrgäste ausreichend gewahrt werden.⁴²⁹

Die Privilegierung des straßengebundenen Nahverkehrs bei Haftungsbeschränkungen (§ 309 Nr. 7) und 8 a) BGB) ist nicht erforderlich und ist abzuschaffen.⁴³⁰

Eine Ungleichbehandlung zwischen bodengebundenen Verkehrsträgern und dem Luftverkehr wegen unterschiedlicher Regelungen bei den AGB ist nicht gegeben.⁴³¹ Wegen der fehlenden vollständigen Liberalisierung bei den bodengebundenen Verkehrsträgern sind diese nicht mit dem Luftverkehr vergleichbar. Außerdem geht die erleichterte Einbeziehungsmöglichkeit bei den bodengebundenen Verkehrsträgern einher mit einer verschärften behördlichen Kontrolle.

⁴²⁶ Hierzu oben Kapitel C IV 2.) a) S. 43.

⁴²⁷ Hierzu oben Kapitel C IV.) 2. b) S. 44.

⁴²⁸ Hierzu oben Kapitel D I.) S. 49 ff.

⁴²⁹ Hierzu oben Kapitel D II.) S. 53 ff.

⁴³⁰ Hierzu oben Kapitel D III.) S. 57 ff.

⁴³¹ Hierzu oben Kapitel D IV.) S. 59 ff.

IV.) Informationspflichten und die Rechtsfolgen von deren Verletzung

Nach dem Vorbild von § 14 EVO 2009 (Bezugnahme auf VO (EG) Nr. 1371/2007 und teilweise abweichenden Regelungen für den Schienenpersonennahverkehr) müssen entsprechende Regelungen für den straßengebundenen Nahverkehr und den Luftverkehr erlassen werden.⁴³²

Die Regelung zu den Rechtsfolgen bei der Verletzung von Informationspflichten muss nicht reformiert werden.⁴³³

V.) Haftung bei Personenschäden

Für die Haftung bei Personenschäden besteht kein Reformbedarf, insbesondere muss diese weiterhin verschuldensunabhängig ausgestaltet sein.⁴³⁴

VI.) Rücktritt und Kündigung bei Verspätung und Ausfall

Im Schienenpersonenverkehr⁴³⁵ (Art. 16 VO (EG) Nr. 1371/2007) und Luftverkehr⁴³⁶ (Art. 6 Abs. 1 iii) VO (EG) Nr. 261/2004 hat der europäische Gesetzgeber vergleichbare Regelungen getroffen: Der Rücktritt ist ab einer Verspätung von 60 Minuten bzw. fünf Stunden möglich. Zurückzugewährt ist jeweils der vollständige Flugpreis.

Der Vorteil dieser Regelungen besteht darin, dass der Rücktritt nicht schon bei geringfügigen Verspätungen möglich ist und die Erstattungsregelung einfach zu handhaben ist.

Im straßengebundenen Nahverkehr gibt es keine vergleichbare Regelung. Aus Gründen der verkehrsträgerübergreifenden Rechtsvereinheitlichung ist zu fordern,

⁴³² Hierzu oben Kapitel E III.) S. 69.

⁴³³ Hierzu oben Kapitel E IV.) S. 71.

⁴³⁴ Hierzu oben Kapitel F I.) S. 82 f.

⁴³⁵ Hierzu oben Kapitel G I.) 1.) S. 87.

⁴³⁶ Hierzu oben Kapitel G III.) 1.) S. 95.

auch im straßengebundenen Nahverkehr ein Rücktrittsrecht ohne Erstattungsgebühr ab einer Verspätung von 60 Minuten einzuführen.⁴³⁷

Reformbedarf ist im Bereich Rücktritt und Kündigung bei Ausfall und Verspätung im Übrigen nicht gegeben.

VII.) Haftung bei Verspätung und Ausfall

Eine verkehrsträgerübergreifende Rechtsangleichung ist nicht erforderlich. Für die unterschiedlichen Regelungen bestehen nachvollziehbare Motive. Die Verkehrsträger sind insbesondere wegen Unterschieden bei der Liberalisierung des Marktes und beim Gewinnstreben nicht miteinander vergleichbar.⁴³⁸

Erforderlich ist aber eine internationale Rechtsangleichung, soweit europäische bzw. nationale Regelungen noch den internationalen Vorschriften ohne nachvollziehbaren Grund widersprechen.⁴³⁹

Im Schienenpersonenfern- und Nahverkehr bleibt abzuwarten, wie sich VO (EG) Nr. 1371/2007 in der Praxis entwickelt.

Für den straßengebundenen Nahverkehr bleibt abzuwarten, welche Vorgaben durch Europa gemacht werden. Letztlich ist eine Neuregelung zu treffen, die sich an der Regelung für den Schienenpersonennahverkehr (§ 17 EVO 2009) orientiert.

Im Luftverkehrsrecht sind Wertungswidersprüche zwischen dem Montrealer Übereinkommen und VO (EG) Nr. 261/2004 aufzuheben.⁴⁴⁰

⁴³⁷ Hierzu oben Kapitel G II.) 3.) S. 91.

⁴³⁸ Hierzu oben Kapitel H IV.) 1.) S. 159.

⁴³⁹ Hierzu oben Kapitel H IV.) 2.) S. 160.

⁴⁴⁰ Hierzu oben Kapitel H IV.) 3.) S. 161.

VIII.) Haftung bei Gepäckschäden

Die Haftung für Gepäckschäden ist bei den Beförderern teilweise verschuldensabhängig und teilweise verschuldensunabhängig ausgestaltet. Darüber hinaus bestehen Unterschiede hinsichtlich der Haftungsbeschränkung.

Diese Unterschiede müssen im Ergebnis hingenommen werden.

Die Haftungsunterschiede ergeben sich insbesondere daraus, dass internationale Übereinkommen (CIV bzw. Montrealer Übereinkommen) Haftungsvorgaben für das europäische bzw. nationale Recht machen.⁴⁴¹

Eine Rechtsvereinheitlichung zwischen den Verkehrsträgern wäre nur möglich, wenn die internationalen Vorgaben teilweise missachtet würden.

Die internationale Rechtsvereinheitlichung geht aber der verkehrsträgerübergreifenden Rechtsvereinheitlichung vor.

Folglich besteht im Bereich Haftung für Gepäckschäden kein Reformbedarf.

IX.) Gesetzssystematik und synallagmatische Leistungspflichten

Eine Änderung der Gesetzssystematik ist nicht angezeigt. Insbesondere ist eine Verlagerung der Sonderregelungen zum Personenbeförderungsrecht in das BGB wegen ihrer Spezialität nicht sachgerecht.⁴⁴²

Eine eigenständige Regelung der synallagmatischen Leistungspflichten ist mangels nachvollziehbaren Mehrwerts nicht erforderlich.⁴⁴³

⁴⁴¹ Siehe hierzu Kapitel I IV.) S. 172.

⁴⁴² Hierzu oben Kapitel J V.) S. 173.

⁴⁴³ Hierzu oben Kapitel J V.) S. 173.

X.) Beantwortung der Fragen aus der Einleitung

In der Einleitung waren mehrere Fragen aufgeworfen worden, die wie folgt zu beantworten sind.⁴⁴⁴

Die eigenständigen Regelungen für die drei untersuchten Verkehrsträger sind erforderlich, da nur so die internationalen Vorgaben (insbesondere CIV für den Schienenpersonenverkehr und Montrealer Übereinkommen für den Luftverkehr) berücksichtigt werden können.

Folglich ist die alleinige Anwendung des BGB nicht angezeigt, weil das BGB nicht den internationalen Vorgaben entspricht.

Ob die jüngsten Reformen weitreichend genug sind, wird sich erst in den nächsten Jahren zeigen.

Eine gebündelte zivilrechtliche Kodifikation im BGB ist wegen der Spezialität der Rechtsmaterie obsolet.

Die bereits erstellten Gutachten zum Personenbeförderungsrecht (insbesondere dasjenige von Prograns) können bei der Weiterentwicklung von einzelnen Regelungspunkten wie der Verspätungshaftung hilfreich sein. Eine grundlegende Reform des Personenbeförderungsrechts ist seit der Einführung von VO (EG) Nr. 1371/2007 nicht mehr erforderlich.

⁴⁴⁴ Zu den Fragen oben Kapitel A I S. 1.

Literaturverzeichnis

- Adams, Michael** Ökonomische Analyse der Gefährdungs - und Verschuldenshaftung, Heidelberg 1985
- Allgaier, Erwin** Wechsel der Fluggesellschaft - ein Reisemangel ?, TranspR 1989, 207- 211
- Alwart, Heiner** Über die Hypertrophie eines Unikums (§ 265 a StGB), JZ 1986, 563 - 569
- Bartl, Harald** Vertragsstrafen in Beförderungsbedingungen der öffentlichen Hand ?, BB 1978, 1446 - 1447
- ders.** Anmerkung zu AG Frankfurt, Urt. v. 4.12.1975 - 31 C 2546/75, in : NJW 1976, 852 - 853
- Bartlik, Martin** Die Kompetenz zum Abschluß von Luftverkehrsabkommen: Analyse des Open Sky Urteils und die sich daraus ergebenden Folgen, TranspR 2004, 61 - 72
- Baumbach, Adolf** Kommentar zum HGB, 33. Auflage, München 2008
- Baumeister, Hubert** Der EuGH und die Finanzierung der kommunalen Daseinsvorsorge - vor allem des öffentlichen Nahverkehrs, NZBau 2003, 550 - 553
- Bendref, Bernd** Vertraglicher Schadensersatz für vertane Urlaubszeit, JR 1980, 359 - 361
- ders.** Die Berechnung der Entschädigung wegen vertaner Urlaubszeit, NJW 1986, 1721 - 1725

- Berger-Walliser,
Gerlinde** Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle
im deutschen, französischen und internationalen
Privatrecht, Bielefeld 2001
- Berschin, Felix** ÖPNV-Finanzierung und Wettbewerb, TranspR
2003, 333 - 336
- Bidinger, Rita/
Müller-Bidinger, Ralph** Überblick über neue Entscheidungen zum
Personenbeförderungsrecht im Jahre 2001, NZV
2002, 444 - 452
- Bidinger, Rita/
Müller-Bidinger, Ralph** Überblick über neue Entscheidungen zum
Personenbeförderungsrecht im Jahre 2002, NZV
2003, 448 - 456
- Bidinger, Rita** Überblick über neue Entscheidungen zum
Personenbeförderungsrecht im Jahre 2003, NZV
2004, 601 - 609
- Bilda, Klaus** Zur Strafbarkeit des Schwarzfahrens, MDR 1969,
434 - 438
- Bitter, Georg** Haftung der Deutschen Bahn für Zugverspätungen
und fehlerhafte Fahrgastinformationen - Neue
Fahrgastrechte durch eine Unachtsamkeit des
Gesetzgebers ?, NZV 2005, 553 - 562
- Bollweg, Hans-Georg** Das Montrealer Übereinkommen, Rückblick –
Überblick – Ausblick, ZLW 2000, 439 - 451

- Brehm, Wolfgang/
Kleinheisterkamp,
Thomas** Hypothetische Ursachen bei der Berechnung des Schadensersatzes wegen nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit Jus 2000, 844 - 848
- Brinkmann, Jan** Der Luftfrachtersatzverkehr, Mannheim 2009
- Bryde, Brun-Otto/
Kleindiek, Ralf** Der allgemeine Gleichheitssatz, Jura 1999, 36 - 44
- Bürger, Thomas** Die Haftung des Reiseveranstalters für nutzlos aufgewendete Urlaubszeit, NJW 1980, 1249 - 1254
- Canaris, Klaus-Wilhelm** Die Reform des Rechts der Leistungsstörungen, JZ 2001, 499 - 528
- ders.** Schuldrecht, 13. Auflage, München 1994
- Casper, Matthias** Geschäfte des täglichen Lebens – kritische Anmerkungen zum neuen § 105 a BGB, NJW 2002, 3425 - 3430
- Czerwenka, Beate** Kommentar zum Eisenbahnbeförderungsrecht, 4. Auflage, Berlin 2001
- Däubler, Wolfgang** Zugverspätungen als Rechtsproblem, NJW 2003, 2651 - 2652
- Eiermann, Rudolf** Die Novellierung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) durch die Verordnung vom 08.05.1991, NZV 1991, 416 -418

- ders.** Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, NJW 1998, 1846 - 1847
- Einsele, Dorothee** Inhalt, Schranken und Bedeutung des Offenkundigkeitsprinzips, in: JZ 1990, 1005 - 1014
- Epping, Volker** Grundrechte, 4. Auflage, Heidelberg 2009
- Erman, Horst** Kommentar zum BGB, 11. Auflage, Münster 2004
- Faulenbach, Daniel** Fahrgastrechte bei Zugverspätungen, NZV 2005, 398 - 403
- Fielenbach, Martin** Können Minderjährige aus zivilrechtlicher Sicht bedenkenlos schwarzfahren ?, NZV 2000, 358 - 362
- Fielitz, Karl Heinrich/
Grätz, Thomas** Kommentar zum PbefG, Loseblattsammlung, 42. Lieferung, Neuwied
- Filthaut, Werner** Kommentar zum Haftpflichtgesetz, 7. Auflage, München 2006
- ders.** Die Gefährdungshaftung nach § 1 HpfLG bei Nutzung von fremden Eisenbahninfrastrukturen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, VersR 2001, 1348 - 1354
- ders.** Haftungsausschlüsse und –beschränkungen für Schäden von Bahn- und Busfahrgästen, NZV 2001, 238 - 247

- ders.** Die neuere Rechtsprechung zur Schadenshaftung des Omnibusunternehmers und –fahrers, NZV 2004, 67 - 71
- ders.** Die neuere Rechtsprechung zur Bahnhaftung, NZV 2004, 554 - 561
- Finger, Hans-Joachim** Zustandekommen und Inhalt des Personenbeförderungsvertrages mit der Eisenbahn, TransportR 1980, 9 - 12
- Fischer, Thomas** Erschleichen der Beförderung bei freiem Zugang, NJW 1988, 1828 - 1829
- ders.,** Die Haftung des minderjährigen Schwarzfahrers gegenüber der Eisenbahn, TransportR 1992, 7 - 11
- Fischer, Thomas/
Galster, Sebastian** Auswirkungen der Schuldrechtsmodernisierung auf Telekommunikationsverträge, MMR 2002, 71 - 75
- Franke, Georg** Stiefkind der Jurisprudenz: die Namensschuldverschreibung, in: DB 1983, 377 - 380
- Frankenstein, Georg** Das Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz und die Sicherung der Luftverkehrsrechte im Rahmen der Privatisierung der Lufthansa, NJW 1998, 286 - 288
- Franzius, Claudio** Auf dem Weg zu mehr Wettbewerb im ÖPNV – Zum Altmark Trans Urteil des EuGH, NJW 2003, 3029 - 3031

- Freise, Rainer** Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999), TranspR 1999, 417 - 424
- Freise, Rainer** Auswirkungen der Bahnreform auf das Eisenbahnbeförderungsrecht und die Beförderungsbedingungen der Eisenbahn, RRA 2003, 146 - 158
- Frotscher, Werner**
Kramer, Urs Sechs Jahre nach der Bahnreform, NVwZ 2001, 24 - 34
- Führich, Ernst** Zur Umsetzung der EG-Pauschalreise-Richtlinie in deutsches Reisevertragsrecht, EuZW 1993, 347 -352
- ders.** Entschädigung bei Überbuchung von Linienflügen, NJW 1997, 1044 - 1046
- ders.** Reisevertrag nach modernisiertem Schuldrecht, NJW 2002, 1082 - 1084
- ders.** Reiserecht, 5. Auflage, Heidelberg 2005
- ders.** Die Fluggastrechte der VO (EG) Nr. 261/2004 in der Praxis, MDR 2007, Sonderbeilage zu MDR 7/2007
- Giemulla, Elmar/
Schmid, Ronald** Die Einbeziehung von Allgemeinen Beförderungsbedingungen in Luftbeförderungsverträge im Rahmen von Passagierflügen, NJW 1999, 1057 - 1063

- dieselben** Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1997-1999, ZLW 2000, 3 - 16
- Glöckner, Jochen** § 649 S.2 BGB – ein künstlicher Vergütungsanspruch ?, BauR 1998, 669 - 682
- Gursky, Karl Heinz** Wertpapierrecht, 3. Auflage, Heidelberg 2007
- Harder, Manfred** Minderjährige Schwarzfahrer, NJW 1990, 857 - 863
- Harms, Carsten/
Schuler-Harms,
Margarete** Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen, TranspR 2003, 369 - 377
- Helm, Johann Georg** Haftung für Schäden an Frachtgütern, Karlsruhe 1966
- Hennecke, Frank** Anmerkung zu AG Essen vom 20.12.1979; DÖV 1980, 884 - 885
- Hensen, Horst-Dieter** Vertragsstrafen in Beförderungsbedingungen unzulässig ?, BB 1979, 499 - 500
- Hentschel, Peter** Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage, München 2009
- Herber, Rolf** Die Neuregelung des deutschen Transportrechts, NJW 1998, 3297 - 3308
- ders.** Empfiehlt sich eine Kodifizierung des deutschen Transportrechts ?, in: JZ 1974, 629 - 634

VIII

- Hirsch, Christoph** Allgemeines Schuldrecht, 6. Auflage, Köln/München 2009
- Huster, Stefan** Gleichheit und Verhältnismäßigkeit, JZ 1994, 541 - 549
- Immenga, Ulrich/
Mestmäcker, Ernst** Kommentar zum GWB, 4. Auflage, München 2007
- Ipsen, Jörn** Grundrechte, 11. Auflage, Köln/München 2008
- Jauernig, Othmar (Hrsg.)** Kommentar zum BGB, 13. Auflage, München 2009
- Jennert, Carsten** Finanzierung und Wettbewerb in der Daseinsvorsorge nach Altmark Trans, NVwZ 2004, 425 - 431
- Joussen, Jacob** Die Rechtsgeschäfte des Geschäftsunfähigen - der neue § 105a BGB, ZGS 2003, 101 - 105
- Kaiser, Gisbert** Bürgerliches Recht, 11. Auflage, Heidelberg 2007
- Kaiser, Dagmar/
Köster, Thomas/
Werner, Jürgen** EuGH: Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr keine Beihilfe - Altmark Trans, EuZW 2003, 496 - 503
- Koller, Ingo** Schadensverhütung und Schadensausgleich bei Güter- und Verspätungsschäden nach dem Montrealer Übereinkommen, TranspR 2004, 181 - 194

- ders.** Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport, 6. Auflage, München 2007
- ders.** Die Risikozurechnung bei Vertragsstörungen in Austauschverträgen, München 1979
- Koller, Ingo/
Roth, Henning/
Morck, Winfried** Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 6. Auflage, München 2007
- Kropholler, Jan** Studienkommentar zum BGB, 11. Auflage, München 2008
- Kühling, Jürgen/
Wachinger, Lorenz** Das Altmark Trans Urteil des EuGH – Weichenstellung für oder Bremse gegen mehr Wettbewerb im deutschen ÖPNV, NVwZ 2003, 1202 - 1205
- Kunz, Wolfgang** Zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume an Bahnstrecken, VersR 1982, 1032 - 1034
- Lackner, Karl;
Kühl, Kristian** Kommentar zum StGB, 26. Auflage, München 2007
- Leipold, Dieter** BGB I: Einführung und Allgemeiner Teil, 5. Auflage, Tübingen 2008
- Lenenbach, Markus** One digit damages: U.S. Supreme Court präzisiert und verschärft verfassungsrechtliche Schranken von punitive damages, WM 2003, 2398 - 2408

- Lipp, Volker** Die neue Geschäftsfähigkeit Erwachsener, FamRZ 2003, 721 - 729
- Löhnig, Martin/
Schärftl, Christoph** Zur Dogmatik des § 105a BGB, AcP 2004, 25 - 28
- Löwisch, Manfred;
Neumann, Daniela** Allgemeiner Teil des BGB, 7. Auflage, München 2004
- Looschelders, Dirk** Schuldrecht Allgemeiner Teil, 7. Auflage, München 2009
- Medicus, Dieter** Allgemeiner Teil des BGB, 9. Auflage, Heidelberg 2006
- ders.** Bürgerliches Recht, 21. Auflage, München 2007
- ders.** Schuldrecht BT, 14. Auflage, München 2007
- Meub, Michael** Schuldrechtsreform: Das neue Werkvertragsrecht, DB 2002, 131 - 134
- Müller, Klaus** Das Geschäft für den, den es angeht, JZ 1982, 777 - 786
- Müller, Walter** Zur Bemessung der Entschädigung wegen verlängerter Urlaubszeit, NJW 1987, 882 - 884
- Neumann, Holger** Kein Recht des Fluggastes auf Minderung bei Flugverspätung, ZLW 1997, 212 - 222
- ders.** Die unbeschränkte Haftung des Frachtführers nach § 435 HGB, TranspR 2002, 413 - 421

- Palandt, Otto** Kommentar zum BGB, 68. Auflage, München 2009
- Paulus, Christoph/
Zenker, Wolfgang** Grenzen der Privatautonomie, Jus 2001, 1 - 9
- Peters, Frank** Der verspätete Konzertbeginn, Jus 1993, 803 - 805
- Petersen, Jens** Allgemeines Schuldrecht, 4. Auflage, Heidelberg 2009
- Pieroth, Bodo/
Schlink, Bernhard** Grundrechte, 24. Auflage, Heidelberg 2008
- Pietscher, Jost** Sind Schienennahverkehrsleistungen auszuschreiben
?, NZBau 2003, 661 - 664
- Pohar, Michael** Handy-SMS, Online Ticket und Chipkarte als
Fahrschein, neue Wege zum
Personenbeförderungsvertrag, NZV 2003, 257 - 261
- ders.** Schadensersatz wegen Zugausfall und
Informationspflichtverletzungen bei Verspätungen,
NZV 2004, 72 - 76
- Prieß, Hans-Joachim** Ausschreibungspflicht für Verkehrsverträge im
Schienenpersonennahverkehr, NZBau 2002, 539 -
547
- Prütting, Hanns /
Wegen, Gerhard/
Weinreich, Gerd** BGB Kommentar, 4. Auflage, Köln 2009
- Ranft, Ottfried** Strafrechtliche Probleme der

Beförderungerschleichung, Jura 1993, 84 - 89

- Rebmann, Kurt (Hrsg.)** Münchener Kommentar zum BGB, 4. Auflage, 2005
- Recker, Wilfried** Schadensersatz statt der Leistung - oder: Mangelschaden und Mangelfolgeschaden, NJW 2002, 1247 - 1248
- Rott, Peter** Haftung des Reisenden für das Versagen von Fahrscheinautomaten ?, RRa 2003, 242 - 247
- Rott, Peter /
Butters, Beate** Öffentliche Dienstleistungen und Vertragsgerechtigkeit im Lichte des Gemeinschaftsrechts, VuR 1999, 75 - 86
- Ruhwedel, Edgar** Der Luftbeförderungsvertrag, 3. Auflage, Neuwied 1998
- ders.** Zur Haftung des Luftfrachtführers wegen Verspätungen, RRa 1998, 124 - 125
- ders.** Das Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.5.1999, TranspR 2001, 189 - 202
- ders.** Haftungsbegrenzungen und deren Durchbrechung im Luftrecht; oder: Die absolute Beschränkung der Haftung bei Schäden an Luftfrachtgütern, TranspR 2004, 137 - 141
- Schall, Hero** Der Schwarzfahrer auf dem Prüfstand des § 265a StGB, JR 1992, 1 - 8

- Schellhammer, Kurt** Schuldrecht nach Anspruchsgrundlagen, 7. Auflage, Heidelberg 2008
- Schmeel, Günter** § 649 BGB: Anrechnung ersparter Aufwendungen, MDR 1997, 109 - 110
- Schmidt-Bendun, Rüdiger** Internationales Eisenbahnverkehrsrecht made in Brüssel – Zum Verordnungsvorschlag der EG-Kommission KOM (2004) 143 endg., GPR 03-04, 193 - 196
- Schmidt-Bleibtreu, Bruno/
Klein, Franz** Kommentar zum Grundgesetz, 11. Auflage, Köln/München 2008
- Schmidt, Ronald/
Müller-Rostin, Wolf** In-Kraft-Treten des Montrealer Übereinkommens von 1999: Neues Haftungsregime für internationale Lufttransporte, NJW 2003, 3516 - 3523
- Schmidt, Ronald/
Tonner, Klaus** Meine Rechte als Fluggast, München 2003
- Schollmeyer, Stefan** Die Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr zwischen Warschau, Montreal und Brüssel, IPRAX 2004, 78 ff.
- Schönke, Adolf;
Schröder, Horst** Kommentar zum StGB, 27. Auflage, München 2006
- Schreiber, Klaus** Die Haftung für Hilfspersonen, Jura 1987, 647 - 655
- Stacke, Rolf** Der minderjährige Schwarzfahrer: Sind ihm wirklich

Tür und Tor geöffnet ?, in: NJW 1991, 875 - 878

Staudinger, Ansgar

Verspätungsschaden nach
Eisenbahnverkehrsordnung: Ein
europarechtswidriger Anachronismus ?, NJW 1999,
3664 - 3668

Staudinger, Ansgar

Verbraucherrechte im Öffentlichen Schienen-
Personenverkehr, Bielefeld 2004, zitiert als:
Staudinger, Verbraucherrechte

**Staudinger, Ansgar/
Schmidt-Bendun,
Rüdiger**

Neuregelung über Ausgleichs- und
Unterstützungsleistungen für Fluggäste, NJW 2004,
1897 - 1901

**Stefula, Martin/
Thoß, Axel**

Minderungsrecht des Passagiers bei
Flugverspätungen, TranspR 2001, 248 - 256

Stoffels, Markus

AGB-Recht, 2. Auflage, München 2009

Stoppel, Jan

Der Ersatz frustrierter Aufwendungen nach § 284
BGB, AcP 2004, 81 - 85

Tavakoli, Anusch

Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, Baden -
Baden 2001

Tempel, Otto

Die Zulässigkeit von Vertragsänderungen und
Verzichtserklärungen im Reiserecht, RRA 1999, 107
- 113

- Tonner, Klaus** Der Luftbeförderungsvertrag zwischen europäischer und globaler Regulierung, NJW 2006, 1854 - 1856
- Trappe, Johannes** Zum Verspätungsschaden im Luftrecht, VersR 1975, 596 - 599
- Trittel, Manfred** Erhöhtes Beförderungsentgelt bei Schwarzfahrern, BB 1980, 497 - 502
- Tröndle, Herbert/
Fischer, Thomas** Kommentar zum Strafgesetzbuch, 56. Auflage, München 2009
- Turek, Gerhard** Die Umrechnung des Goldfrankens nach dem Warschauer Abkommen, NJW 1985, 1263 - 1264
- van Venrooy, Gerd** Kündigung des Werkvertrages durch den Besteller nach § 649 Satz 1 BGB, JR 1991, 492 - 497
- Wernicke, Stephan** Die Wirtschaftsverfassung der Gemeinschaft zwischen gemeinwirtschaftlichen Diensten und Wettbewerb, oder: Wer hat Angst vor Art. 86 II EG ?, EuZW 2003, 481 - 485
- Weth, Stephan** Zivilrechtliche Probleme des Schwarzfahrens in öffentlichen Verkehrsmitteln, Jus 1998, 795 - 801
- Wolf, Manfred/** AGB-Gesetz, 4. Auflage, München 1999, zitiert: Wolf-Bearbeiter
- Wörten, Rainer** BGB AT, Einführung in das Recht und Allgemeiner Teil des BGB, 10. Auflage, München 2008

Materialien

**Dörner, Heinrich/
Staudinger, Ansgar**

Verbraucherrechte im öffentlichen Personenverkehr, Münster 2002; zitiert: Dörner/Staudinger, Gutachten. Auf Anfrage kann das Gutachten in elektronischer Form beim Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft bezogen werden.

Hilpert, Thomas

Position des VDV zum Gesetzesantrag des Landes NRW „Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Fahrgastrechte“, auf Anfrage beim VDV erhältlich

Hilpert, Thomas

Position des VDV zur Kundenrechtsdiskussion in Deutschland, September 2003, auf Anfrage beim VDV erhältlich