

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder

am 15./16. September 2010 in Sondershausen (Thüringen)

und zur Verkehrsministerkonferenz am 6./7. Oktober 2010

auf Schloss Ettersburg bei Weimar (Thüringen)

TOP 5.1 /

**Fahrgastrechte im öffentlichen Personenverkehr**

TOP 6.1

#### a) Fahrgastrechte Eisenbahnverkehr

Maßgebliche Rechtsgrundlage ist die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, die seit dem 03.12.2009 unmittelbar GELTENDES Recht ist. Mit dem **Fahrgastrechtegesetz**, das in Deutschland bereits am 29.07.2009 in Kraft getreten ist, wurden in Deutschland die Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung geschaffen (z. B. Zuständigkeitsnormen).

Die Verordnung enthält insbesondere **Regelungen**

- zur Entschädigung bei Verspätung und Ausfall von Zügen (25 % des Fahrpreises ab 1 Stunde, 50 % ab 2 Stunden),
- über Pflichten der Eisenbahnen zur Information und Hilfeleistung,
- über die Haftung der Eisenbahnunternehmen gegenüber Fahrgästen und deren Gepäck sowie
- über besondere Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Für den **Nahverkehr** hat der deutsche Gesetzgeber in der Eisenbahn-Verkehrsordnung – über die Anforderungen der EG-Verordnung hinaus – weitere Rechte für Reisende festgelegt.

**Nationale Durchsetzungsstelle** ist für Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), im Übrigen die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden der Länder. Die Eisenbahnen des DB AG-Konzerns sowie weitere 40 nichtbundeseigene Eisenbahnen haben das „Servicecenter Fahrgastrechte“ gegründet, das die Entschädigungsforderungen der Reisenden einheitlich abwickelt.

Aufgabe der **Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V.** (söp) ist es demgegenüber, zivilrechtliche Ansprüche außergerichtlich zu schlichten und damit gerichtliche Streitigkeiten zwischen den Parteien eines Beförderungsvertrages zu vermeiden. Die Zuständigkeit der söp beschränkt sich grundsätzlich auf Auseinandersetzungen mit Verkehrsunternehmen, die Mitglied des Trägervereins und damit Finanzträger sind. Die söp steht auch Unternehmen anderer Verkehrsträger offen.

Der Deutsche Bundestag hat am 22.04.2010 eine EntschlieÙung zum Thema „Gewährleistung der Sicherheit der Eisenbahnen in Deutschland“ verabschiedet, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, ein Konzept für die **Weiterentwicklung der Gewährleistung der Sicherheit der Eisenbahnen** in Deutschland vorzulegen, das u. a. eine Verbesserung der Fahrgastrechte im Hinblick auf rechtzeitige und umfassende Informationen zu Alternativen bei Zugausfällen, zu Fahrzeugkapazitäten, zu über den Regelfahrplan hinausgehenden Angeboten sowie ggf. zum Umgang mit minderjährigen Fahrgästen zum Gegenstand hat (BT-Drs.17/1162 und 17/1459). Derzeit wird die Situation von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr durch das für die Fahrgastrechte zuständige Bundesministerium der Justiz evaluiert.

#### b) Fahrgastrechte Busverkehr

Die EU-Kommission hat am 04.12.2008 einen Vorschlag für eine Verordnung über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr vorgelegt. In dem Vorschlag ist vorgesehen,

- einheitliche Haftungsregeln für Personenschäden sowie für das Reisegepäck zu schaffen,

- Pflichten der Omnibusunternehmen bei Annullierung und Verspätung zu begründen,
- die Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu stärken,
- Informationspflichten zu normieren,
- Regelungen zum Beschwerdemanagement der Unternehmen und zur Einrichtung nationaler Durchsetzungsstellen zu treffen sowie
- den Mitgliedstaaten für den Fall von Rechtsverstößen Sanktionen vorzugeben, die u. a. abschreckend wirken sollen.

Diese Regelungen sollen grundsätzlich auch für alle Inlandsverkehre einschließlich des ÖPNV gelten. Den Mitgliedstaaten soll jedoch gestattet werden, den **ÖPNV aus dem Anwendungsbereich auszunehmen**, sofern in Verkehrsverträgen zwischen den Unternehmen und dem öffentlichen Auftraggeber ein vergleichbares Schutzniveau zu Gunsten von Fahrgastrechten gewährleistet ist. Darüber hinaus sind Ausnahmen für den Gelegenheitsverkehr vorgesehen.

Nach dem **Gemeinsamen Standpunkt des Rates** in 1. Lesung am 11.03.2010 soll der ÖPNV bis auf einige Basisrechte aus dem Anwendungsbereich ausgenommen werden können. Diese Basisrechte sind:

- Diskriminierungsfreie Fahrscheine und Beförderungsbedingungen (Art. 4 Abs. 2),
- Anspruch auf Beförderung (Art. 9) und
- Verweigerung einer Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität nur unter bestimmten Voraussetzungen wie etwa auf Grund von Sicherheitsvorschriften (Art. 10 Abs. 1).

Im Übrigen sieht der Gemeinsame Standpunkt auch weitere Einschränkungen des Geltungsbereichs sowie bei Umfang und Ausgestaltung der Fahrgastrechte vor.

Das **Europäische Parlament** hat in 1. Lesung 71 Änderungsanträge und in 2. Lesung noch weitere 50 Änderungsanträge verabschiedet. Dabei wird der Vorschlag der Kommission seiner Zielrichtung nach im Wesentlichen unterstützt und an vielen Punkten ein noch weiterer Ausbau von Fahrgastrechten gefordert.

Nach Ansicht von **Deutschland** ist ein ausgewogener Ausgleich zwischen den Interessen der Fahrgäste und den überwiegend kleinen und mittelgroßen Busunternehmen notwendig. Der ÖPNV sollte aus dem Anwendungsbereich weitgehend ausgeklammert werden, Vorgaben für Infrastrukturinvestitionen sollten weitgehend vermieden werden. Die Kommission hat trotz vieler Nachfragen der Mitgliedstaaten bis heute keine Folgenabschätzung zu den Kosten im Bereich des ÖPNV vorgelegt.

#### c) Fahrgastrechte Schiffsverkehr

Das **Europäische Parlament** hat den Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum Vorschlag der Kommission zu einer Verordnung über die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr am 06.07.2010 in 2. Lesung **gebilligt**. 24 Monate nach der (noch ausstehenden) Verkündung wird die Verordnung unmittelbar geltendes Recht.

Betroffen sind die See-, Küsten- und Binnenschiffahrt sowie Hafenterminals. **Regelungsgegenstand** sind im Wesentlichen

- qualifizierte Hilfen für Personen mit eingeschränkter Mobilität,
- Informationspflichten, Fahrpreisrückerstattungen, Erfrischungen und Mahlzeiten bei Verspätungen,
- Übernachtungen bei Annullierungen und die
- Durchsetzung der Fahrgastrechte durch Beschwerdesysteme sowie Statistik- und Berichtspflichten.

Aus Sicht von **Deutschland** fehlt dem beschlossenen Text das Augenmaß und die nötige Balance zwischen den Kosten für die Verkehrsunternehmen (insbesondere kleine

und mittelgroße Unternehmen) und dem effektiven Nutzen für die Fahrgäste. Nicht einmal eine an die Schifffahrt angepasste Kostenschätzung hat die dafür zuständige Europäische Kommission vorgelegt. Deutschland konnte sich jedoch trotz umfassender Bemühungen mangels notwendiger Mehrheit nicht durchsetzen.

Bei der anstehenden **Umsetzung** der Verordnung, die hinsichtlich der Verantwortlichkeiten der Häfen die ausschließliche Kompetenz der Länder zu berücksichtigen hat, beabsichtigt BMVBS, in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten (Bund, Länder, Verbände) „schlanke“ Lösungen zu suchen, und strebt hierzu die Einrichtung einer **Bund-Länder-Arbeitsgruppe** an.