

Beschluss**des Bundesrates**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr**KOM(2004) 144 endg.; Ratsdok. 7150/04**

Der Bundesrat hat in seiner 799. Sitzung am 14. Mai 2004 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat hat im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz erhebliche Bedenken gegen den Verordnungsvorschlag, soweit sich die Verordnung nicht auf den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr beschränken, sondern auch den innerstaatlichen Verkehr regeln soll. Es ist nicht ersichtlich, weshalb es die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des internationalen Schienengüterverkehrs erfordert, auch rein innerstaatliche Verkehrsdienste in die Regelung einzubeziehen. Die Begründung der Kommission, eine getrennte Regelung der innerstaatlichen und der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste sei nicht durchführbar, weil beide Verkehrstypen eng miteinander verflochten seien (Seite 13 der Vorlage, letzter Absatz), überzeugt nicht. Für diese Transportarten könnten durchaus jeweils unterschiedliche Regelungen getroffen werden. Zudem sieht die Kommission auch in ihrem Vorschlag für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (KOM(2004) 143 endg.; Ratsdok. 7149/04 (BR-Drucksache 212/04)) eine auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränkte Regelung vor. Es ist unverständlich, wieso eine derartige Regelung im Bereich des Personenverkehrs möglich, im Güterverkehr indessen nicht praktikabel sein soll. Schließlich trifft die Annahme der Kommission, die Mitgliedstaaten hätten

bisher noch keine nationalen Rechtsvorschriften über die Entschädigungen im innerstaatlichen Schienengüterverkehr getroffen, so dass eine europäische Regelung erforderlich sei (a.a.O.), zumindest teilweise nicht zu. So sind in Deutschland durch das Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) unter anderem in den §§ 425 ff. HGB detaillierte Regelungen hierzu geschaffen worden.

2. Der Bundesrat hält die Haftungsregelungen in den Artikeln 4 ff. des Vorschlags für völlig unklar. Nach den Artikeln 4 und 5 wird eine verschuldensunabhängige Haftung für Eisenbahnunternehmen bzw. Frachtkunden bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen eingeführt. Die Bedeutung des Haftungsausschlusses nach Artikel 15 für Artikel 4 und 5 muss präzisiert werden.

Nach Artikel 15 Buchstabe a wird keine Entschädigung gezahlt bei Fahrlässigkeit des Frachtkunden oder des Eisenbahnunternehmens. Diese Beschränkung könnte dahin gehend verstanden werden, dass Eisenbahnunternehmen und Frachtkunden nur bei Vorsatz haften. Eine solche Regelung wäre nicht akzeptabel. Jedenfalls für grobe Fahrlässigkeit muss die Haftung bestehen bleiben.

Der Ausschluss könnte auch dahin verstanden werden, dass eine verschuldensunabhängige Haftung dann nicht gegeben sein soll, wenn der Anspruchsberechtigte fahrlässig zu dem Schaden beigetragen hat. Dies wäre jedoch widersprüchlich, da ein vorsätzliches Verhalten unschädlich wäre. Im Übrigen sollte bei beiderseitigem Fehlverhalten auch eine anteilige Haftung entsprechend dem jeweiligen Verursachungsbeitrag (vgl. Artikel 17 Abs. 5 CMR für Beförderungsverträge im internationalen Straßengüterverkehr oder § 425 Abs. 2, §§ 426, 427 HGB für Frachtgeschäfte) vorgesehen werden.

Weiterhin sollte geprüft werden, ob zwischen dem zum Haftungsausschluss führenden Umstand und der haftungsbegründenden Tatsache ein Kausalzusammenhang vorgesehen werden muss.

In Artikel 15 Buchstabe b sollte allgemein der Begriff "Verschulden", der Fahrlässigkeit und Vorsatz umfasst, verwendet werden.

3. Nach Auffassung des Bundesrates bestehen Unklarheiten bei der Ausgestaltung des Rückgriffsrechts des Eisenbahnunternehmens gegen den Infrastrukturbetreiber. So sieht Artikel 15 Buchstabe b des Verordnungsvorschlags den Haftungsausschluss bei Verschulden Dritter vor. Dritter im Sinne des Trans-

portvertrags zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmer und Kunden ist auch der Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Trifft ihn somit ein Verschulden, zahlt das Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Entschädigung, mit der Folge, dass es keinen Rückgriff auf den Infrastrukturbetreiber gibt, da ein Rückgriff nach Artikel 18 des Verordnungsvorschlags nur dann greift, wenn das Verkehrsunternehmen entschädigungspflichtig ist. Auch sollte die Haftung des Infrastrukturbetreibers im Wege des Rückgriffs analog den Regelungen des Artikels 15 des Verordnungsvorschlags - Haftungsausschluss z. B. für den Eisenbahnverkehrsunternehmer bei Fahrlässigkeit oder höherer Gewalt - ebenfalls begrenzt werden.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass klargestellt wird, dass der Haftungsausschluss des Artikels 15 des Verordnungsvorschlags auch zu Gunsten des Infrastrukturbetreibers gilt und gleichzeitig deutlich gemacht wird, dass Dritter im Sinne des Artikels 15 des Verordnungsvorschlags nicht der Infrastrukturbetreiber ist.

4. Die Aufführung des Haftungsausschlussgrundes "höhere Gewalt" in Artikel 15 Buchstabe c ist als "force-majeure" Bestandteil geltender Handelsklauseln; der Anwendungsbereich der Buchstaben c und d dürfte sich teilweise überschneiden. Insoweit scheint eine Klarstellung des Verhältnisses beider Vorgaben zueinander oder eine Präzisierung von Buchstabe d erforderlich. Dies gilt umso mehr, als in Buchstabe d auch das für den Begriff der höheren Gewalt mitbestimmende Element der "äußersten, nach Lage der Sache billigerweise zu erwartenden Sorgfalt" nicht enthalten ist.

Der Zusatz "trotz rechtzeitiger Unterrichtung über ihr Eintreten" in Buchstabe d erscheint entbehrlich, da dieser Umstand ohnehin bei der Prüfung der Unvermeidbarkeit und Unabwendbarkeit der Folgen Berücksichtigung findet.

5. Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob darauf hingewirkt werden sollte, in die Verordnung eine Bestimmung aufzunehmen, die das Verhältnis der Verordnung zu dem Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und das Protokoll von 1999 betreffend die Änderung des COTIF klarstellt.

6. Soweit der Verordnungsvorschlag Bestimmungen enthält, die dem COTIF widersprechen, wird sich die Frage stellen, ob die Mitgliedstaaten, die sämtlich an das COTIF und das Zusatzprotokoll hierzu gebunden sind, durch die Anwendung der Verordnung im Verhältnis zu anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie im Verhältnis zu Drittstaaten, für das die Verordnung unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls gelten soll (vgl. Artikel 1 Abs. 2 Satz 2 des Verordnungsvorschlags), gegen völkerrechtliche Verpflichtungen verstoßen. Möglicherweise kann diese Frage durch den Vorrang des Gemeinschaftsrechts gelöst werden. Eine Klarstellung, dass die Verordnung in ihrem Anwendungsbereich Vorrang vor den Bestimmungen des COTIF und des Protokolls hierzu hat und insoweit von den völkerrechtlichen Verpflichtungen entbindet, könnte aber auch in diesem Fall sinnvoll sein.