

Zum Ausschluss der Entschädigungspflicht für Bahnverspätungen bei Vorliegen höherer Gewalt; Auswirkungen der Entscheidung des EuGH mit Urt. v. 26.09.2013 - C-509/11 (ÖBB-Personenverkehr AG) -

1. Sachverhalt

Die Beförderungsbedingungen des österreichischen Eisenbahnunternehmens ÖBB-Personenverkehr-AG (nachfolgend ÖBB-Personenverkehr) enthielten unter dem Punkt Fahrpreisentuschädigung eine Klausel, nach der ein Anspruch auf Fahrpreisentuschädigung in folgenden Fällen ausgeschlossen ist:

- bei Verschulden des Reisenden;
- bei Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falls notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte;
- bei Vorliegen eines außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegenden Umstands, den der Beförderer trotz Anwendung des nach Lage des Falls notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte;
- bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde;
- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind.

Die österreichische Schienen-Control Kommission ordnete mit Bescheid vom 6. Dezember 2010 die Streichung dieser Klausel an. Hiergegen hat die ÖBB-Personenverkehr Beschwerde beim österreichischen Verwaltungsgerichtshof eingelegt und diese sinngemäß mit der Ansicht begründet, dass Art. 15 der Verordnung (EG) 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Schienenverkehr (nachfolgend Fahrgastrechte-VO)¹ auf Art. 32 der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (nachfolgend CIV)

¹ http://www.bmj.de/SharedDocs/Downloads/DE/pdfs/VO_Fahrgastrechte_Eisenbahnverkehr.pdf?__blob=publicationFile.

verweise und dieser bestimme, dass die Eisenbahnunternehmen von der Pflicht zur Entschädigung der Fahrgäste befreit seien, wenn die Verspätung auf höherer Gewalt beruhe. Die Schienen-Control Kommission ist dagegen der Auffassung, dass Art. 17 Fahrgastrechte-VO abschließend sei und die in der CIV aufgeführten Ausschlussstatbestände hier keine Anwendung finden dürften.

Der Verwaltungsgerichtshof hat das Verfahren ausgesetzt und die Frage dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

Der EuGH hat entschieden, dass Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 dahin auszulegen ist, dass ein Eisenbahnunternehmen nicht berechtigt ist, in seine Allgemeinen Beförderungsbedingungen eine Klausel aufzunehmen, wonach es von seiner Pflicht zur Fahrpreischädigung bei Verspätungen befreit ist, wenn die Verspätung auf höherer Gewalt oder einem der in Art. 32 II der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. 5. 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. 6. 1999 angeführten Gründe beruht (Leitsatz Nr. 2)².

Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr), gültig vom 15. Dezember 2013, regeln unter Punkt 9.2 den Anspruch des Fahrgastes auf Fahrpreischädigung. Danach kann ein Fahrgast - ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren – von der Deutschen Bahn AG (nachfolgend Deutsche Bahn) eine Fahrpreischädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet. Der Anspruch auf eine Fahrpreischädigung beträgt bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten 25 % und bei einer Verspätung ab 120 Minuten 50 % des gezahlten Fahrkartenwertes der vorgelegten Fahrkarte. Dabei besteht eine Bagatellschwelle von 4 Euro (zu den Einzelheiten siehe Punkt 9.2 der Beförderungsbedingungen³). Punkt 9.2.4 regelt Ausschlussstatbestände, die den oben aufgeführten, der ÖBB Personenverkehr, sehr ähneln. Ein Anspruch auf Fahrpreischädigung wegen einer Zugverspätung besteht danach nicht, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf

² EuGH, BeckRS 2013, 81871.

³ <http://www.bahn.de/p/view/home/agb/befoerederungsbedingungen/befoerederungsbedingungen.shtml>.

eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist: (i) betriebsfremde Umstände, die der den Zug betreibende Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte, (ii) Verschulden des Reisenden oder (iii) Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte.

Damit erhebt sich die Frage, welchen Einfluss die Entscheidung des EuGH auf die Beurteilung der Wirksamkeit der Klausel unter Punkt 9.2.4 der Deutschen Bahn hat, wobei insbesondere die Rechtmäßigkeit der Klausel mit Blick auf die vom EuGH vorgebrachten Argumente untersucht werden soll.

2. Rechtliche Bewertung

a) Rechtswirkungen der Entscheidung des EuGH

Da sich die Entscheidung des EuGH auf die Auslegung von Unionsrecht (Art. 17 Fahrgastrechte-VO) bezieht, verpflichtet sie nur den österreichischen Verwaltungsgerichtshof. Deutsche Gerichte sind an die Entscheidung nicht gebunden. Es steht einem deutschen Gericht offen, beispielsweise im Fall einer entsprechenden Entschädigungsklage eines Fahrgastes gegen die Deutsche Bahn, die Frage erneut dem EuGH vorzulegen, wenn es eine abweichende Auffassung als der EuGH in dem hier zugrunde liegenden Urteil vertritt. Bei dieser Gelegenheit können im Rahmen des einzuleitenden Vorabentscheidungsverfahrens (Art. 267 AEUV) neue Argumente vorgebracht werden, um den EuGH von einer abweichenden Auffassung zu überzeugen.⁴

b) Übertragung der Argumentation des EuGH bei der Überprüfung der Wirksamkeit der Klausel unter Punkt 9.2.4

Der Beförderungsvertrag ist ein Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB. Bei den „Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG“ (BB Personenverkehr) handelt es sich um Allgemeine Ge-

⁴ MüKoZPO (-Gottwald), Vorbem. zu §§. 1 ff. ZPO (2013), Rn. 39; Jesse, Einspruch und Klage im Steuerrecht (-Jesse), C. Gerichtliches Rechtsbehelfsverfahren (2009), Rn. 932 f.; Schoch/Schneider/BierVwGO (-Ehlers),

IX. Die Wirkungen der Vorabentscheidung (2013), Rn. 57.

schäftsbedingungen (AGB) im Sinne des § 305 Abs. 1 BGB. Bei Abschluss des Beförderungsvertrages werden sie durch ihre Einbeziehung gemäß § 305 Abs. 2 BGB Vertragsbestandteil. Die wirksame Einbeziehung der einzelnen AGB-Klauseln setzt voraus, dass sie einer Klauselkontrolle nach Maßgabe der §§ 307 ff. BGB standhalten.

Nach § 307 Abs. 1, sind Bestimmungen in AGB unwirksam, wenn sie den Vertragspartner des Verwenders (hier die Deutsche Bahn) entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligen. Gemäß § 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB ist eine unangemessene Benachteiligung im Zweifel anzunehmen, wenn eine Bestimmung mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen werden soll, nicht zu vereinbaren ist.

Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn enthalten unter Punkt 9 Haftungsregelungen, wobei Punkt 9.2 den Anspruch des Fahrgastes auf Fahrpreisentschädigung bei Zugverspätungen regelt. Die Klausel gibt insoweit die Fahrgastrechte aus Artikel 17 Abs. 1 Fahrgastrechte-VO wieder. Die Verordnung gilt nach Art. 288 Abs. 1 S. 2 AEUV unmittelbar in jedem Mitgliedstaat der EU. Somit lässt sich der Entschädigungsanspruch, bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen, nicht nur aus dem Beförderungsvertrag, sondern daneben auch unmittelbar aus Unionsrecht, als gesetzliche Regelung im Sinne des § 307 BGB⁵, herleiten.

Nach dem Wortlaut von Art. 17 Abs. 4 Fahrgastrechte-VO ist der Entschädigungsanspruch nach Maßgabe von Art. 17 Abs. 1 Fahrgastrechte-VO ausgeschlossen, wenn der Fahrgast bereits vor dem 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. Darüber hinaus findet sich kein Ausschlussstatbestand in der Verordnung. Somit stellt sich die Frage, ob durch die Klausel unter Punkt 9.2.4 darüber hinaus gehende Ausschlussstatbestände wirksam in den Vertrag eingeführt werden

⁵ Zur Anwendung des § 307 BGB im Zusammenhang mit Unionsrecht siehe: Wolf/Lindacher/Pfeiffer/AGB-Recht (-Pfeiffer), § 307 BGB (2013), Rn. 13, 106; Palandt/BGB (-Grüneberg), § 307 BGB (2014), Rn. 29; Staudinger/BGB (-Coester), § 307 BGB (2013), Rn. 119 ff.

können oder ob dies mit wesentlichen Grundgedanken des Art. 17 Fahrgastrechte-VO im Widerspruch steht.

Für die Möglichkeit weiterer Ausschlussstatbestände könnte angeführt werden, dass Art. 15 Fahrgastrechte-VO bestimmt, dass vorbehaltlich der Art. 16-18 Fahrgastrechte-VO die Haftung der Eisenbahnunternehmen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle in Anhang I Titel IV Kapitel II geregelt ist und sich in Kapitel II verschiedene Ausschlussstatbestände finden, die sich grob unter dem Begriff "höhere Gewalt" zusammenfassen lassen⁶. Die Anwendung des Art. 32 Abs. 2 lit. a CIV auf Art. 17 Fahrgastrechte-VO kommt jedoch nur vorbehaltlich der in Art. 17 Fahrgastrechte-VO enthaltenen Bestimmungen in Betracht. Hierbei ist zunächst der in sich abgeschlossene Regelungsgehalt des Art. 17 Fahrgastrechte-VO zu beachten, der in Abs. 4 bereits einen Ausschlussstatbestand enthält. Art. 17 Fahrgastrechte-VO verweist selbst nicht auf Art. 32 Abs. 2 CIV mit seinen verschiedenen Ausschlussstatbeständen. Somit spricht die Systematik der Art. 15- 17 Fahrgastrechte-VO gegen die Heranziehung dieser Ausschlussstatbestände im Rahmen der Anwendung des Art. 17 Fahrgastrechte-VO.

Einer Heranziehung der Ausschlussstatbestände könnten zudem Sinn und Zweck des Art. 17 Fahrgastrechte-VO entgegenstehen. Art. 32 Abs. 1 CIV ist als Schadensersatzanspruch ausgestaltet, der auf den Ersatz von individuell zu bewertenden Schäden gerichtet ist⁷. Er bezieht sich auf das Integritätsinteresse. Dagegen regelt Art. 17 Abs. 1 Fahrgastrechte-VO einen pauschalen Entschädigungsanspruch für Verspätungen, bei dem es auf eine individuelle Vermögensminderung nicht ankommt⁸. Er dient der Kompensation einer nicht erbrachten Dienstleistung und betrifft das Äquivalenzverhältnis. Damit verfolgen die Regelungen wesentlich verschiedene Regelungsziele. Die Heranziehung der in Art. 32 Abs. 2 CIV geregelten Ausschlussstatbestände über die Verwei-

⁶ Nach ihrem Wortlaut entsprechen diese den Regelungen unter Punkt 9.2.4 der Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn.

⁷ Danach haftet der Beförderer 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.

⁸ *Krüger*, NJW 2013, 3407 (3408).

sung in Art. 15 Fahrgastrechte-VO ist somit in Übereinstimmung mit der Argumentation im Urteil des EuGH abzulehnen⁹.

Möglich erscheint eine analoge Heranziehung der entsprechenden Ausschlussgründe der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über die Rechte von Flugreisenden¹⁰, der Verordnung (EG) Nr. 1177/2010 über Schiffsreisen und der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr. Das setzt eine planwidrige Regelungslücke und eine vergleichbare Interessenlage voraus. Bereits das Vorliegen einer planwidrigen Regelungslücke ist hier sehr zweifelhaft, da sich der Unionsgesetzgeber bewusst für verschiedene Verordnungen für die jeweiligen Verkehrsmittel entschieden hat. Überdies unterscheiden sich die unterschiedlichen Beförderungsformen hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit, Funktionsweise und der Aufteilung ihrer Netze maßgeblich¹¹. Das spricht gegen die Vergleichbarkeit der Interessenlagen. Die Möglichkeit einer analogen Anwendung der entsprechenden Bestimmungen der vorgenannten Verordnungen ist folglich nicht anzunehmen.

Letztlich steht auch die Entstehungsgeschichte von Art. 17 Fahrgastrechte-VO gegen der Zulässigkeit weiterer, über dessen Wortlaut hinaus gehender, Ausschlussgründe entgegen, da mit der Fahrgastrechteverordnung ein hohes Schutzniveau für die Fahrgäste angestrebt werden sollte¹².

Somit gibt sie Regelung des Art. 17 Fahrgastrechte-VO die Gründe, die für einen Ausschluss des Entschädigungsanspruchs herangezogen werden dürfen, abschließend vor.

Daraus ergibt als wesentlicher gesetzlicher Grundgedanke des Art. 17 Fahrgastrechte-VO, dass dem Fahrgast für Verspätungen auch dann eine Entschädigung gewährt werden soll, wenn das Bahnunternehmen die Verspätung nicht

⁹ MüKoBGB (-Tonner), nach § 651 BGB (2012), Rn. 8; *Staudinger*, EuZW 2013, 906 (908 f.) - Anm. zu EuGH, Urt. v. 26.09.2013 - C-509/11 (ÖBB-Personenverkehr AG); *Krüger*, NJW 2013, 3407 (3408); A.A.: *Philipp*, EuZW 2011, 689 (690); *Schmidt*, RRA 2008, 154 (159); Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz http://www.bmj.de/DE/Buerger/verbraucher/Passagierrechte/_doc/Ihre_Fahrgastrechte_doc.html?nn=146382).

¹⁰ Beispielsweise regelt Art. 5 III VO Flug einen Haftungsausschluss für Verspätungen bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände.

¹¹ EuGH, BeckRS 2013, 81871, Rn. 47; *Staudinger*, EuZW 2013, 906 (909).

¹² EuGH, BeckRS 2013, 81871, Rn. 65.

zu vertreten hat (bei Vorliegen höherer Gewalt). Die Einbeziehung der Ausschlussstatbestände unter Punkt 9.2.4 in den Beförderungsvertrag widerspricht diesem Grundgedanken im Sinne des § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB.

3. Ergebnis

Somit sprechen gewichtige Argumente dafür, dass ein deutsches Gericht die Einbeziehung der unter Punkt 9.2.4 aufgelisteten Ausschlussstatbestände gemäß §§ 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB als unwirksam ansehen würde.
