

Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung

– zugleich Besprechung des Urteils des OLG Celle vom 10. Februar 2021 – 14 U 12/20 (RdTW 2021, 238, in diesem Heft) und mit Hinweisen auf eine aktuelle Ergänzung des AEG

Dr. Frank Wilting*

Alle Jahre wieder berichten die Medien insbesondere nach orkanartigen Wetterlagen von Behinderungen des Schienenverkehrs durch umgestürzte Bäume. Aber nicht nur solche Extremfälle beschäftigen die Gerichte, wie das hier besprochene Urteil des OLG Celle zeigt. Der Autor führt zudem weitere Urteile zur Frage der Verkehrssicherungspflicht der Infrastrukturbetreiber an und bezieht eine soeben erfolgte Ergänzung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zur Vegetationskontrolle auf Bahn- und Nachbargrundstücken in seine Betrachtungen ein.

I. Problemstellung

1 Oft witterungsbedingt, nicht zuletzt klimabedingt aber auch durch unzureichende Vorsorge kann der Eisenbahnverkehr durch umgestürzte Bäume und auch andere Gegenstände auf der Schiene behindert werden. Neben Zugverspätungen und -ausfällen sind nicht selten Schäden an Bahneinrichtungen und Schienenfahrzeugen die Folge; auch Personen können gefährdet werden. Von daher verwundert es nicht, dass der auf diesem Gebiet beratende Anwalt inzwischen auf eine größere Anzahl von Gerichtsurteilen zurückgreifen kann. Gleichwohl spielen immer wieder Einzelfallkonstellationen eine entscheidende Rolle, vor allem bei der Quotelung der Haftungsanteile zwischen dem Betreiber der Schienenwege, also dem Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (nachfolgend: „EIU“), und dem durch Kollision oder Entgleisung geschädigten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (nachfolgend: „EVU“). Von einer pauschalen Haftungsverteilung kann also keineswegs ausgegangen werden. So hat jüngst das OLG Celle¹ dem EIU wegen schwerwiegender Verletzung seiner Überwachungspflichten die alleinige Haftung zugewiesen, obwohl sich der umgestürzte und unfallursächliche Baum auf dem an die Schienenwege angrenzenden Grundstück eines Dritten befand.

2 Der nachfolgende Beitrag unternimmt den Versuch, die Rechtsprechung zur Haftung des EIU gegenüber dem EVU anlässlich solcher Hindernisse auf der Schiene darzustellen und das genannte Urteil des OLG Celle entsprechend einzuordnen. Der Autor möchte damit eine Schneise durch das „rechtliche Baumdickicht“ schlagen. Gleichzeitig soll de lege ferenda auf einen Entwurf zur Änderung des AEG zwecks Regelung der Vegetationskontrolle eingegangen werden.

Wilting: Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung(RdTW 2021, 214)

215

II. Urteil des OLG Celle vom 10. Februar 2021

1. Ausgangssituation

3 Jedes EIU muss seine Schienenwege sicher betreiben und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand halten. Diesbezügliche Regelungen finden sich im AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz), in der EBO (Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung) sowie in landesrechtlichen Vorschriften. Pflichtverletzungen des EIU haben dann auch eine

zivilrechtliche Komponente und führen insbesondere zur gesetzlichen Haftung nach § 1 Abs. 1 HaftpflG. Auch EIU zählen zu den Eisenbahn-Betriebsunternehmen, die unter die strenge Gefährdungshaftung fallen². Sie übernehmen im schienengebundenen Bahnverkehr die Teilaufgabe des Bereithaltens und Eröffnens eines Verkehrs auf der von ihnen unterhaltenen Trasse. Wenn es durch den vom EIU zu verantwortenden Teil des Eisenbahnbetriebs zu einem Schaden an Personen oder Sachen kommt, haftet mithin das EIU auch ohne Verschulden, solange es sich nicht um ein Ereignis höherer Gewalt handelt. In Betracht kommt ferner eine Haftung des EIU gemäß § 280 Abs. 1 BGB bei schuldhafter Verletzung von Pflichten aus dem mit dem EVU abgeschlossenen Trassenvertrag, der im Wesentlichen Mietrechtscharakter³ hat, des Weiteren eine Haftung gemäß § 823 Abs. 1 BGB bei schuldhafter Verletzung von Verkehrssicherungspflichten.

4Das OLG Celle hatte über eine Haftungsverteilung zwischen EIU und EVU wegen der Beschädigung einer Lokomotive zu entscheiden, die mit einem auf die Bahntrasse gestürzten Baum kollidiert war. Die Besonderheit bestand darin, dass der Baum auf einem Nachbargrundstück stand, welches zwar nicht dem EIU gehörte, ihm allerdings bei einer ordnungsgemäßen Vegetationskontrolle als durch Schwamm und Fäule vorgeschädigt hätte auffallen müssen⁴. Gegeneinander abzuwägen waren die Betriebsgefahren, die sowohl das EIU als auch das EVU gemäß § 1 Abs. 1 HaftpflG treffen, und es war eine Haftungsquotelung nach § 13 HaftpflG vorzunehmen.

5Das EIU vertrat die Auffassung, dass sich das EVU eine Betriebsgefahr von einem Drittel anrechnen lassen müsse. Damit nahm die Beklagte offenbar Bezug auf entsprechende Urteile⁵, die – nahezu standardmäßig – von einer solchen Haftungsverteilung auch in solchen Fällen ausgingen, in denen besondere gefahrerhöhende Umstände aus dem Betrieb der Infrastruktur auszumachen waren. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf eine Entscheidung des Landgerichts Frankfurt am Main⁶, die vom Grundsatz bei Fehlen besonderer haftungserhöhender Umstände von einer Gleichgewichtung der Betriebsgefahren von EIU und EVU ausging, im konkreten Fall aufgrund grober Fahrlässigkeit des Fahrdienstleiters des EIU allerdings auf eine Alleinverantwortung des EIU erkannte.

6Das OLG Celle hat das EIU ebenfalls zum Schadensersatz in voller Höhe verurteilt und die Betriebsgefahr des EVU vollständig zurücktreten lassen.

2. Aktivlegitimation

7Eingangs geht das Gericht auf die von der Beklagten bestrittene Aktivlegitimation der Klägerin ein. Diese war nicht Eigentümerin der beschädigten Lokomotive, sondern hatte sie geleast. Nach den Vereinbarungen im Leasingvertrag war die Klägerin jedoch verpflichtet, das Leasingobjekt im gebrauchsfähigen Zustand zu erhalten sowie fachgerechte Reparaturen durchführen zu lassen, und hatte die Unfallreparatur auch unstreitig bezahlt. Diese Feststellungen des OLG sind von klarstellender Bedeutung auch für künftige Fälle, weil Lokomotiven eben vielfach geleast werden und der Leasinggeber in aller Regel kein technischer Betrieb, sondern ein Finanzgeber ist, der alle auf das Fahrzeug bezogenen Unterhaltsverpflichtungen dem Leasingnehmer aufbürdet. Insofern bedarf es in vergleichbaren Fallkonstellationen nicht einmal einer Forderungsabtretung durch den Leasinggeber an das EVU. Abgesehen davon reicht für eine Aktivlegitimation des EVU im Sinne von § 1 Abs. 1 HaftpflG – wie auch von § 823 Abs. 1 BGB – der berechtigte unmittelbare Besitz aus⁷.

3. Gewichtung der Betriebsgefahren

8Der Baum war im Fall des OLG Celle während eines Gewitters auf den Schienenweg gestürzt. Gerade aufgrund von Unwetterauswirkungen auf Gleise umgestürzte Bäume haben die Rechtsprechung vielfach beschäftigt, worauf noch im nächsten Abschnitt dieses Beitrags eingegangen wird. Im Fall des OLG Celle wurden Fragen eines etwaigen Haftungsausschlusses aufgrund eines Ereignisses höherer Gewalt allerdings nicht ernsthaft thematisiert.

9So legte das OLG Celle den Schwerpunkt seiner Urteilsbegründung auf die Abwägung und Gewichtung der aufeinandertreffenden Betriebsgefahren von EIU und EVU gemäß § 13 Abs. 2 HaftpflG, wonach die nach dessen Absatz 1 zu treffende Abwägung auch für die Haftung von Ersatzpflichtigen untereinander vorzunehmen ist. Zulasten des EVU berücksichtigt das OLG Celle die ein jedes EVU üblicherweise anzulastende Betriebsgefahr, die sich darin manifestiert, dass ein schienengebundenes Unternehmen einem Hindernis nicht ausweichen kann und aufgrund seines Eigengewichts einen sehr langen Bremsweg hat. Dem stehe die allgemeine Betriebsgefahr des EIU gegenüber, die sich aus der Eröffnung des Verkehrs auf der von ihm unterhaltenen Trasse und einer möglicherweise nicht bestehenden Hindernisfreiheit ergebe. Besondere Umstände, die nicht schlechthin mit dem Trassenbetrieb verbunden seien, erhöhten dabei die in die Abwägung einzustellende Betriebsgefahr des EIU, so auf die Schiene herabfallende Bäume und sonstige auf der Schiene liegende Gegenstände, wie auch auf der Schiene befindliche Tiere.

10 Eine erhebliche weitere Steigerung der Betriebsgefahr zulasten des beklagten EIU erkannte das OLG in einer schuldhaften Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, konkret in einer unzureichenden Vegetationskontrolle, die von der Beklagten zweimal jährlich durchgeführt wird. Zwar erstreckte sich die Verkehrssicherungspflicht des Schienenwegbetreibers nicht auf Nachbargrundstücke oder auf „unauffällig im Wald stehende Bäume“, solange sie keine Eigentümlichkeiten aufweisen. Im zu entscheidenden Fall jedoch war laut gutachterlicher Feststellung schon seit einem Jahr eine Vorschädigung der nur 10 Meter von der

Wilting: Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung(RdTW 2021, 214)

216

Trasse entfernt stehenden Rotbuche mit Zunderschwamm „augenfällig“. Das hätte bei einer pflichtgemäß durchgeführten Vegetationskontrolle auffallen müssen. Insofern bejaht das OLG Celle die haftungsbegründende Kausalität zwischen unterlassener bzw. nicht ordnungsgemäß durchgeführter Kontrolle und dem Schadenseintritt. Das OLG hätte in diesem Zusammenhang auch auf § 17 EBO hinweisen können, wonach Bahnanlagen bereits präventiv so zu überwachen sind, dass Gefahren rechtzeitig erkannt werden. *„Erforderlichenfalls hätte die Beklagte mit dritten Grundstückseigentümern eine Begehungs- und Kontrollmöglichkeit aushandeln müssen“*, so das OLG weiter. Zum Verschulden des EIU wurde zusätzlich angeführt, dass sein Fahrdienstleiter kurz vor der Kollision eine Oberleitungsstörung erkannt, hingegen die Strecke nicht gesperrt hatte. Unklar bleibt an dieser Stelle, ob und wie das OLG Celle diesen Umstand gewichtet hat, um auf eine alleinige Haftung der Beklagten zu erkennen, zumal das OLG dies nur mit einem einzigen Satz erwähnt und es wie ein zusätzliches Ausrufzeichen klingen lässt.

4. Ersatz von Vorhaltekosten

11Von weiterer Bedeutung für die Schadenspraxis bei Eisenbahnunfällen sind die Ausführungen des OLG Celle zur Schadenshöhe, dort insbesondere zur Ersatzfähigkeit von Vorhaltekosten für eine Ersatzlokomotive.

12Regelmäßig kommen nach der Rechtsprechung des BGH⁹ für den gewerblichen Unternehmer bei Beschädigung und Ausfall seines Fahrzeugs drei Möglichkeiten des Schadensnachweises in Betracht:

Mietkosten eines Ersatzfahrzeugs,

- Vorhaltekosten eines Reservefahrzeugs oder entgangener Gewinn.

• **13**In der Praxis stößt die Darlegung des entgangenen Gewinns auf wenig Begeisterung beim Anspruchsteller, weil er diesen in der Regel konkret darlegen muss¹⁰. Dieses erfordert letztlich eine Offenlegung der Kalkulation, die der Anspruchsteller vermeiden will, vor allem dann, wenn es sich beim Anspruchsgegner um einen Wettbewerber handelt. Mietkosten für ein – mit dem beschädigten vergleichbaren – Ersatzfahrzeug sind in der Regel am einfachsten nachzuweisen. Wenn Lokomotiven schwer beschädigt werden, bedarf es Reparaturzeiten, die insbesondere wegen der Beschaffung nicht vorgehaltener Ersatzteile nicht selten ein Jahr übersteigen. Dann werden in der Praxis des Schienengüterverkehrs ebenso häufig Ersatzfahrzeuge gemietet. Bei kürzeren Ausfällen kann es bereits problematisch und ggf. auch unwirtschaftlich sein, eine Ersatzlokomotive anzumieten, sofern diese überhaupt für Kurzzeitmieten am Markt verfügbar ist. Mittelgroße und größere EVU halten daher vielfach eine oder mehrere Reservelokomotiven vor. Für deren Ersatzfähigkeit im Schadensfall – so das OLG Celle – sei es grundsätzlich unschädlich, wenn das Reservefahrzeug aus einer „allgemeinen Betriebsreserve“ eingesetzt werde. Allerdings müsse die Reservevorhaltung im Hinblick auf fremdverschuldete Unfälle „messbar erhöht“ sein.

14 Das OLG verwendet einigen Raum, um die Höhe der von der Klägerin berechneten Vorhaltekosten zu plausibilisieren. So wurde Beweis zu der Frage erhoben, wie hoch der prozentuale Anteil der Vorhaltung für fremdverschuldete Ausfälle in den letzten 5 Jahren vor dem streitgegenständlichen Ereignis war. Die Tatsache, dass das OLG hierbei maßgeblich auf das Ergebnis einer Anhörung des Geschäftsführers der Klägerin abstellte, mag als untrügliches Zeichen gewertet werden, dass der Nachweis von Vorhaltekosten dem geschädigten EVU einiges an Vortragslast abverlangt.

III. Haftungsverhältnis zwischen EIU und Grundstücksnachbarn

15 „Erforderlichenfalls hätte die Beklagte mit dritten Grundstückseigentümern eine Begehungs- und Kontrollmöglichkeit aushandeln müssen.“ Diese Randbemerkung des OLG Celle wirft die Frage auf, wie das EIU mit widerspenstigen Grundstücksnachbarn verfahren soll oder darf und wie es mit der Kostenverteilung steht. Zu beachten ist, dass typischerweise – und so auch im Fall vor dem OLG Celle – dem Grundstücksnachbarn der Streit verkündet wird.

16Wie bereits ausgeführt, ist das EIU gemäß § 17 EBO zur Kontrolle seiner Schienenwege verpflichtet, um rechtzeitig Gefahren zu erkennen und abzuwehren. Dazu gehört die in der Praxis durch das große bundeseigene EIU DB Netz AG zweimal jährlich¹¹ für seine Schienenwege durchgeführte Vegetationskontrolle. Dies ist Ausfluss der in § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG und § 2 Abs. 1 EBO geregelten Pflicht der Eisenbahnen, ihren Betrieb sicher zu führen. Solche Kontrollen müssen durch fachlich vorgebildete Baumkontrolleure durchgeführt werden, da sie sonst zur reinen Farce¹² werden. Das OLG Celle stellt klar, dass – wenn die Gefahr für die Trasse von einem auf dem Nachbargrundstück stehenden Baum ausgeht – das EIU nicht zu seiner Entlastung auf die Verkehrssicherungspflicht des Nachbarn verweisen und sich damit entlasten kann. Beide Verkehrssicherungspflichten – EIU und Nachbar – stehen gleichwertig und gleich verpflichtend nebeneinander; denn Zuständigkeitsstreitigkeiten zu Lasten des

Geschädigten sollen vermieden werden. Sie sollen vielmehr einem Gesamtschuldnerausgleich bzw. einem Regressverfahren zwischen EIU und dem dritten Grundstückseigentümer vorbehalten bleiben¹³.

17 Schon nach älterer Rechtsprechung des BGH ist jeder Grundstückseigentümer verpflichtet, seinen Baumbestand nach forstwirtschaftlichen Erkenntnissen auf Krankheitsbefall zu überwachen, um Gefahren durch Windwurf und Windbruch zu vermeiden¹⁴. Dies muss in regelmäßigen¹⁵ bzw. angemessenen¹⁶ Abständen geschehen. Bei erkannten Gefahren muss konkret gehandelt und der Baum notfalls gefällt werden. Die Überwachungspflicht hat nicht nur möglichen Krankheitsbefall zum Gegenstand; auch wenn etwa nach einem Sturm größere Äste von einem Baum abbrechen, ist dieser bei entsprechend deutlichem Schadensbild daraufhin zu kontrollieren, ob möglicherweise weitere Baumteile – auch ohne weitere Windeinwirkung – abgebrochen sind und herabfallen können¹⁷.

Wilting: Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung (RdTW 2021, 214)

217

18 Hingegen stuft der BGH das Herabfallen von Ästen bei gesunden Bäumen als allgemeines Lebensrisiko ein, so jedenfalls entschieden für Bäume an Straßen und Parkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum. Ein natürlicher Astbruch, für den vorher keine besonderen Anzeichen bestanden haben, gehöre auch bei hierfür anfälligeren Baumarten grundsätzlich zu den naturgebundenen und daher hinzunehmenden Lebensrisiken¹⁸. Ob diese vom BGH aufgezeigte Grenze der Verkehrssicherungspflicht auch für sogenannte naturbedingt bruchgefährdetere Baumarten, die an Schienenwegen stehen, gelten kann, darf jedenfalls aufgrund der besonderen Gefahren des Schienenverkehrs bezweifelt werden.

19 Nicht zu verkennen ist, dass Bahntrassen auf einigen tausend Kilometern Länge an Wald- und sonstige Nachbargrundstücke des EIU grenzen und eine Vegetationskontrolle einigen Aufwand erfordert. Aus der Pflicht zum sicheren Bahnbetrieb folgt, dass das EIU bei erkannten Gefahren nicht untätig bleiben darf, auch wenn die Gefahr vom Nachbargrundstück ausgeht. Das EIU muss also dahingehend auf den Grundstücksnachbarn einwirken¹⁹, dass dieser seiner eigenen Verkehrssicherungspflicht nachkommt. Weigert sich der Grundstücksnachbar zu Unrecht, kann – und muss wohl – das EIU nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag selbst tätig werden und den umsturzgefährdeten Baum beseitigen lassen. Dem EIU steht sodann ein Aufwendungsersatzanspruch nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677, 683, 670 BGB) gegen den verkehrssicherungspflichtigen Grundstückseigentümer zu²⁰. Der Nachbar sollte zur Gefahrenbeseitigung entsprechend aufgefordert, und es sollte ihm die Selbstvornahme durch das EIU angedroht werden, um keinen Zweifel am Vorliegen eines „fremden Geschäfts“ im Sinne von § 677 BGB aufkommen zu lassen.

20 In der Praxis können solche „Nachbarstreitigkeiten“ durchaus eskalieren. Das EIU ist in der Beweispflicht, dass vom Baum des Nachbarn eine Gefahr für den Eisenbahnverkehr ausging, und dass der Nachbar seine Verkehrssicherungspflicht verletzt hat. Nur dann kann das EIU die aufgewendeten Kosten der Selbstvornahme erstattet verlangen. Eine gütliche Einigung oder zumindest eine gerichtliche Eilentscheidung ist in solchen Fällen anzustreben, zumal eine Strafanzeige des betroffenen Nachbarn wegen Hausfriedensbruchs und Sachbeschädigung für lästige Zusatzbeschäftigung sorgen kann. Insofern ist das in dem eingangs zitierten Hinweis des OLG Celle genannte Vorgehen, mit dritten Grundstückseigentümern eine Begehungs- und Kontrollmöglichkeit auszuhandeln, erstrebenswert, in der Praxis jedoch kein Selbstläufer.

IV. Schadensursache durch Ereignisse höherer Gewalt

21Sowohl im Verhältnis des vermeintlich verkehrssicherungspflichtigen Grundstücksnachbarn zum EIU als auch im Verhältnis des EIU zum geschädigten EVU wird je nach vorherrschenden Witterungsbedingungen Unvermeidbarkeit aufgrund von höherer Gewalt eingewendet. Ob Kollisionen des EVU mit umgestürzten Bäumen – sei es durch Sturm oder Schneelast – für die Eisenbahnen als Ereignisse höherer Gewalt gelten, hat die Gerichte mehrfach beschäftigt. Gleiches gilt für Kollisionen mit herausgefallenen Felsbrocken nach einem Starkregen oder auch für den Zusammenprall mit auf den Gleisen stehendem Weidevieh.

22Zur Definition der Höheren Gewalt führt der BGH²¹ regelmäßig aus:

„Nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist höhere Gewalt i. S. d. § 1 Abs. 2 Satz 1 HPfIG ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung 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 (Senatsurteile vom 15. November 1966 – VI ZR 280/64 – VersR 1967, 138, 139; vom 15. März 1988 – VI ZR 115/87 – 1988, 910; BGH BGHZ 7, 338, 339; RGZ 171, 104, 105 f. m. w. N. und RG JW 1918, 176).“

23Im zitierten Urteil hat der BGH einen Haftungsausschluss des EIU für den Schaden des EVU anlässlich einer Kollision mit einem Felsbrocken abgelehnt; es handele sich nicht um ein Ereignis höherer Gewalt. Denn es sei weder außergewöhnlich noch unabwendbar, dass sich aus einer steilen Felswand durch Witterungseinflüsse und infolge des Durchdringens mit Baumwurzeln Felsbrocken ablösen und so auf die Schienentrasse gelangen können. In einem Nachbarrechtsstreit zwischen Privatpersonen allerdings hatte der BGH²² auf eine Duldungspflicht des Grundstückseigentümers erkannt, dessen Haus nach einem Gewitter durch einen Felsbrocken vom Nachbarhang beschädigt wurde. Dabei stellte der BGH darauf ab, wer die eigentliche Gefahrenquelle bzw. den Verkehr eröffnet habe. Dies sei nicht der Eigentümer des (unbewohnten) Felsgrundstücks, sondern der Erbauer des Hauses auf dem tiefer gelegenen Nachbargrundstück gewesen. Gleichzeitig hebt der BGH in diesem Urteil unter Verweis auf RGZ 149, 205, 213 hervor, dass, wenn von einem Felshang Steine auf den Gleiskörper einer Schienenbahn fallen, nicht der Eigentümer des Felsgrundstücks, sondern das Bahnunternehmen für die Sicherung des Bahnverkehrs verantwortlich sei. In solchen Fällen dürfte mithin ein Haftungsausschluss des EIU gegenüber dem durch Kollision geschädigten EVU aufgrund höherer Gewalt regelmäßig nicht in Betracht kommen.

24Anders sind die „Baumfälle“ zu betrachten, die durch hohe Windgeschwindigkeiten verursacht werden. Die Rechtsprechung hat in Schadensfällen durch Windbruch ersichtlich nie allein auf die Windstärke als solche abgehoben. Entscheidend für eine Haftung des EIU ist vielmehr im konkreten Einzelfall die Frage, ob das Umstürzen des Baumes vorhersehbar war und mit vernünftigen Mitteln hätte verhindert werden können. Weil bei schwerem Sturm – wohl ab Windstärke zehn – auch gesunde Bäume zur Gefahr für den Schienenverkehr werden können, dürfte eine Haftung des EIU wegen höherer Gewalt auszuschließen sein, wenn es nachweist, dass es seine Bahnstrecke in angemessenen Abständen auf mögliche Gefahren hin kontrolliert, also seine Vegetationskontrollen ordnungsgemäß durchgeführt hat. Sind hingegen erkennbar vorgeschädigte Bäume durch Windbruch betroffen, dürfte unabhängig von der Windstärke kein Haftungsausschluss in Betracht kommen, wenn das EIU seine Kontrollpflichten verletzt hat²³. Einen weiteren Aspekt selbst bei Orkanshäden hält das OLG Celle²⁴ dem EIU entgegen.

Das EIU könne sich nicht mit dem Einwand höherer Gewalt entlasten, denn in Anbetracht des für das EIU nicht minder vorhersehbaren Orkans mit den damit verbundenen Risiken und zu erwartenden Beeinträchtigungen hätte es ggf. den Verkehr auf seinem Schienennetz untersagen müssen.

25Der BGH²⁵ hat übrigens eine anteilige Haftung des EIU auch bei einer Kollision des EVU mit Weidevieh auf der Schiene angenommen und höhere Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 HaftpflG verneint. Das Entlaufen einer Kuh von eingezäuntem Gelände und deren Auftauchen auf der Bahntrasse in ländlichen Gebieten sei nicht derart ungewöhnlich, dass dies als außergewöhnlich und schicksalhaft einzustufen sei.

26Höhere Gewalt als Haftungsausschluss zugunsten des EIU dürfte allerdings anzunehmen sein bei „betriebsfremden“ Eingriffen in das Schienennetz, so insbesondere bei kriminellen Eingriffen durch Dritte. In einem Fall des OLG Frankfurt am Main²⁶ hatten Unbekannte ein Fahrrad auf die Schienen gelegt und dadurch einen Unfall verursacht. Zwar sei mit Sabotageakten durch Dritte im Bereich von Bahngleisen nach der Lebenserfahrung zu rechnen, so dass sie im Allgemeinen nicht unvorhersehbar seien. Völlig ungewiss sei jedoch, an welchem Ort und zu welcher Zeit sie auftreten. Höhere Gewalt sei demnach anzunehmen, sofern die dadurch geschaffene Gefahr nicht ausnahmsweise rechtzeitig hätte bemerkt und beseitigt werden können. Dem entgegen steht jedoch die rechtliche Bewertung des OLG Oldenburg²⁷ in einem durchaus vergleichbaren Fall. Es ging um die Beschädigung eines Triebfahrzeugs durch Kollision mit einer von Unbekannten auf die Gleise gelegten Gleisschraubmaschine. Auch wenn ein Sabotageakt Dritter vorlag, so das OLG Oldenburg, könne das Schadensereignis im Ergebnis nicht als unabwendbar bzw. auch bei Anwendung äußerster Sorgfalt als unvermeidbar und damit als höhere Gewalt angesehen werden. Es gebe keinen Grundsatz, wonach eine Gefährdung des Bahnverkehrs durch Verbrechen nicht zu vermeiden sei. Vielmehr könne und müsse von einem EIU erwartet werden, dass Bahnkörper und Gleise regelmäßig überwacht und Unbefugte von ihnen ferngehalten werden.

V. Aktuelle Ergänzung des AEG

27Die Bundesregierung hat am 22. Januar 2021 einen „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich“²⁸ vorgelegt, und dazu folgende Problemstellung zum Anlass genommen:

„Die bisherigen Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erfüllung ihrer Pflicht zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs sowie der Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand haben sich für den Bereich der Vegetationskontrolle in der Praxis als nicht ausreichend erwiesen. Bei Extremwetterereignissen häufen sich Baumstürze, die zur Einstellung des Eisenbahnverkehrs führen und Gefahren für die Nutzer des Schienenverkehrs und Eisenbahnanlagen schaffen. Durch die Regelung der §§ 24 und 24a AEG sollen insbesondere von Grundstücken Privater ausgehende vegetationsbedingte Störungen des Betriebsablaufs verringert werden. Die bereits in § 4 AEG geregelten Sicherheitspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen aufgrund der besonderen Bedeutung der Vegetationskontrolle hervorgehoben werden. Gleichzeitig sollen die Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Forstwirtschaft berücksichtigt werden.“

28 Diese Motive wurden durch den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur in einer Beschlussempfehlung²⁹ zum „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich“ vom 21. April 2021 übernommen. Im Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde sodann eine mit „Verkehrssicherungspflicht“ überschriebene Regelung in § 24 AEG vorgesehen. Hiernach soll der Inhaber der Verfügungsgewalt über ein Grundstück verpflichtet werden, auf dem Grundstück innerhalb eines 50 Meter breiten Streifens beidseits entlang der Gleise, gemessen von der Gleismitte des außenliegenden Gleises, die geeigneten, erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs oder andere Rechtsgüter durch u. a. umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste abzuwehren. Im Entwurf des Verkehrsausschusses wurde dieser Vorschlag unverändert übernommen. Der neue § 24 AEG und ein gegenüber dem Entwurf der Bundesregierung veränderter und immer noch sehr ausführlicher, sechs Absätze umfassender Entwurf eines neuen § 24a AEG wurde vom Bundestag verabschiedet. § 24a AEG enthält – ausdrücklich zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 3 AEG – Regelungen zur Durchführung von Vegetationskontrollen. Während die EIU nach dem Entwurf der Bundesregierung zu angemessenen Vegetationskontrollen auch auf Nachbargrundstücken verpflichtet werden sollten, wird nun eine abgeschwächte Regelung vorgesehen. EIU sollen demnach „berechtigt“ sein, die Vegetation auf Nachbargrundstücken zu kontrollieren und dürfen Grundstücke zu diesem Kontrollzweck nach Ankündigung betreten, bei Gefahr im Verzug auch ohne Ankündigung. Zugleich wird insoweit ausdrücklich das Grundrecht nach Art. 13 GG eingeschränkt. Die Kontrollergebnisse sind zu dokumentieren und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Bei festgestellten Gefahren hat das EIU den Nachbarn auf seine Verkehrssicherungspflicht hinzuweisen. Im 4. Absatz des neuen Entwurfs zu § 24a AEG wird das EIU bei Gefahr im Verzug zu deren unverzüglichen Beseitigung „berechtigt“ und der betroffene Grundstückseigentümer zur Duldung verpflichtet. Der Ersatzanspruch des EIU nach §§ 677, 683 BGB erfährt hier eine spezielle Ausprägung. Auf der anderen Seite soll das EIU zum Ersatz von Schäden durch sorgfaltswidrige Durchführung von Schutzmaßnahmen verpflichtet werden. Bei diesen beiden Regelungen handelt es sich um privatrechtliche Normen innerhalb des öffentlich-rechtlich geprägten AEG, was dem AEG aber nicht unbedingt fremd ist, wenn man etwa die Kostenregelung in § 13 AEG für die Gestattung von Gleisanschlüssen betrachtet.

29An Kritik an der ursprünglichen Gesetzesinitiative der Bundesregierung fehlte es nicht. Der VDV³⁰ hat dazu – wie schon zu einem Vorentwurf – umfänglich Stellung bezogen. Er hat u. a. entgegnet, dass den EIU systemwidrig eine Verkehrssicherungspflicht von Grundstücksnachbarn aufgebürdet werde; vielmehr sei jeder Grundstückseigentümer vollumfänglich selbst verantwortlich. Eisenbahnen dürften nicht zur Baumschau auf Nachbargrundstücken verpflichtet werden. Ausreichend und verhältnismäßig sei es vielmehr, den EIU nur das Recht zu verleihen, nicht aber die Pflicht aufzubürden, Drittgrundstücke zu betreten und Ersatzvornahmen zu tätigen.

30Offenbar hat der VDV insoweit Gehör gefunden, was sich in der Beschlussempfehlung vom 21. April 2021 durch

Wilting: Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung(RdTW 2021, 214)

219

die vorgenannte abgeschwächte Regelung ausdrückt, die unverändert durch den Bundestag³¹ verabschiedet wurde. Die Beschlussfassung durch den Bundesrat fand am 28. Mai 2021 statt; der Bundesrat hat seine Zustimmung ohne Änderungen erteilt³².

31Ob die nun beschlossene Gesetzesergänzung durch die §§ 24, 24a AEG in diesem Umfang erforderlich ist, darf allerdings bezweifelt werden. Denn es sind Regelungen enthalten, die sich bereits aus der allgemeinen Pflicht der Eisenbahnen zum sicheren Betrieb ergeben, wobei nochmals auf § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG, § 2 Abs. 1 und § 17 EBO hingewiesen wird. Zudem wurde in diesem Beitrag dargelegt, dass umfangreiche Rechtsprechung zu den Verkehrssicherungspflichten der EIU wie auch der Grundstücksnachbarn existiert, so nicht zuletzt mit wünschenswerter Klarstellung durch das hier besprochene Urteil des OLG Celle. Zudem bieten die zivilrechtlichen Vorschriften über die Geschäftsführung ohne Auftrag dem EIU bereits die Möglichkeit, seine Ersatzansprüche gegen den Nachbarn durchzusetzen. Die geplante Neuregelung macht allerdings die Prüfung einer ausdrücklichen oder vermuteten Geschäftsführung des EIU im Interesse des Nachbarn entbehrlich. Geradezu überflüssig erscheint die Regelung einer zivilrechtlichen Ersatzpflicht im AEG, wenn das EIU seine Vegetationsmaßnahmen sorgfaltswidrig durchführt und das Eigentum des Nachbarn verletzt. Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflichten – auch der Grundstücksnachbarn – sowie das Betretungsrecht des EIU bei Gefahr im Verzug sind allerdings zu begrüßen, dies gerade vor dem Hintergrund der Zunahme extremer Witterungsverhältnisse und zur Abwehr von Gefahren für Leib, Leben und erhebliche Sachwerte aus dem Eisenbahnbetrieb.

32Das OLG Celle dürfte auch unter Geltung der Neuregelung des AEG keine andere Entscheidung getroffen haben. Verkehrssicherungspflichten der Grundstücksnachbarn, die Berechtigung des EIU zur Kontrolle der benachbarten Vegetation und die Betretungsrechte bei Gefahr im Verzug ändern nichts an der primären Verpflichtung des EIU zur Gewährleistung der Sicherheit ihres Schienennetzes.

VI. Fazit

33Kollisionen von EVU mit Gegenständen auf dem Gleiskörper haben die Rechtsprechung vielfach beschäftigt. Von einer standardmäßigen Haftungsverteilung zwischen EIU und EVU kann keineswegs ausgegangen werden. Eine Einzelfallbewertung ist unumgänglich; sie kann bei entsprechend schwerer Pflichtverletzung des EIU zur Reduzierung der Betriebsgefahr des EVU auf Null führen, wie das besprochene Urteil des OLG Celle zeigt. Zumindest was die Konkretisierung der Verkehrssicherungspflichten nahe des Schienenkörpers sowie Betretungsrechte des EIU von gefahrenträchtigen Nachbargrundstücken betrifft, könnte die aktuell beschlossene Ergänzung des AEG zu mehr Rechtssicherheit führen.

* Der Verfasser ist selbstständiger Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Verwaltungsrecht in Niedernhausen (Taunus) und zugleich Of Counsel in der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf); er ist beratend und forensisch mit Schwerpunkt rund um den Schienengütertransport und damit zusammenhängenden Verträgen und Schadensfällen tätig.

¹ In diesem Heft sowie BeckRS 2021, 1902.

² Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 1 Rn. 54 ff; *BGH*, BeckRS 2004, 6762; sehr ausführlich, auch zur Haftung von EIU und EVU untereinander vgl. *BGH*, BeckRS 2004, 2960 (Kollision mit Felsbrocken auf der Schiene); ferner *BGH*, BeckRS 2007, 1993 (Kollision mit Weidevieh).

³ Vgl. *BGH*, RdTW 2021, 190 Tz. 7 = BeckRS 2021, 4862, Tz. 12-15; *Kammergericht*, BeckRS 2010, 8307.

⁴ Einen ähnlichen Fall bezogen auf einen Straßenbaum mit Pilzbefall hatte jüngst das *OLG Hamm*, BeckRS 2020, 41424 zu entscheiden.

5 Vgl. beispielsweise *BGH*, BeckRS 2004, 6762, Tz. 4 und BeckRS 2004, 2960 (sowie jeweils die Vorinstanzen); *OLG Celle*, BeckRS 2011, 144961, Tz. 10; der *BGH*, BeckRS 2007, 19931 erachtete eine hälftige Quotelung der Betriebsgefahr zwischen EVU und EIU durch die Vorinstanz als rechtsfehlerhaft.

6 *LG Frankfurt a. M.*, RdTW 2020, 350, Tz. 22.

7 Vgl. *LG Frankfurt a. M.*, RdTW 2020, 350, Tz. 15, 16; *LG Passau*, BeckRS 2020, 22525.

8 *BGH*, NZV 1989, 346.

9 So etwa *BGH*, NJW 2019, 1064 = BeckRS 2018, 34480.

10 Vgl. *BGH*, BeckRS 2014, 3172, Tz. 1 und 3.

11 Eine zweimal jährlich durchzuführende Kontrolle – in belaubtem und unbelaubtem Zustand – entspricht auch der Rechtsprechung der Obergerichte bezogen auf Straßenbäume, vgl. *OLG Rostock*, BeckRS 2009, 20118; *OLG Celle*, BeckRS 2009, 13421; *OLG München*, BeckRS 2008, 17111; *OLG Düsseldorf*, BeckRS 1990, 362; *OLG Hamm*, BeckRS 2004, 11588.

12 So deutlich für Straßenbäume das *OLG Rostock*, BeckRS 2009, 20118; ähnlich *OLG Hamm*, BeckRS 2020, 41424, Tz. 13.

13 Vgl. *BGH*, BeckRS 1994, 1062, dort Ziffer III. 3.

14 Vgl. BGHZ 123, 102; als eine der höchstrichterlichen Pionierentscheidungen dürfte das Urteil des BGH vom 21.1.1965 – BeckRS 9998, 113093 – gelten, welches keine übersteigerten Kontrollanforderungen festlegte, dies allerdings für die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers für Bäume im öffentlichen Verkehrsraum.

15 Vgl. *OLG Dresden*, BeckRS 2001, 30164774, Tz. 2.

16 Vgl. *BGH*, BeckRS 1973, 30374418; auch *OLG Hamm*, BeckRS 2020, 41424, Tz. 7.

17 Vgl. *Thüringer Oberlandesgericht*, BeckRS 2009, 28145, zur Amtshaftung einer Gemeinde; ein wenig großzügiger scheint in solchen Fällen das *LG Köln*, BeckRS 2010 19753 mit der Kontrollpflicht umzugehen.

18 *BGH*, BeckRS 2014, 6123, Tz. 11, 12 („Pappelfälle“); so auch *OLG Karlsruhe*, BeckRS 2010, 25903 und *OLG Hamm*, BeckRS 2020, 41424, Tz. 6.

19 Siehe dazu „de lege ferenda“ im VI. Abschnitt.

20 So das *OLG Oldenburg*, Urteil vom 4.11.1994, 11 U 26/94 (soweit ersichtlich nicht veröffentlicht).

21 *BGH*, BeckRS 2004, 2960.

22 *BGH*, BeckRS 9998, 100606.

23 So etwa das Thüringer Oberlandesgericht BeckRS 2009, 9365 für einen sichtbar vorgeschädigten Straßenbaum, der am 18.1.2007 beim Organ „Kyrill“ umfiel.

24 *OLG Celle*, BeckRS 2011, 144961 (Orkan „Kyrill“).

25 *BGH*, BeckRS 2007, 19931 Tz. 14.

26 *OLG Frankfurt a. M.*, BeckRS 2013, 12323.

27 *OLG Oldenburg*, BeckRS 2007, 2923.

28 BR-Drs. 71/21.

29 BT-Drs. 19/28828 = BReg-Drs. 19/27671.

30 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Kamekestr. 37-39, 50672 Köln.

31 Beschluss veröffentlicht in BR-Drs. 372/21.

32 So unter TOP 20 der Sitzung des BR am 28.5.2021 zu BR-Drs. 372/21.