

Aufsätze

Dr. Frank Wilting*

Ausgewählte Rechtsprechung zum Verkehrsträger Schiene aus den Jahren 2021 bis 2023

In den vergangenen Jahren rückte der Verkehrsträger Schiene vermehrt in den Fokus von Rechtsprechung und Literatur, so jedenfalls der Eindruck, den die zahlreichen Veröffentlichungen vermitteln. Die RdTW hatte hieran einen nicht unerheblichen Anteil. Die Auswertung der veröffentlichten Urteile zeigt die Vielfalt der Rechtsfragen und -probleme auf, die rund um den Verkehrsträger Schiene auftreten und einer Entscheidung bedürften, wobei alle gerichtlichen Instanzen einen wichtigen Beitrag geleistet haben. Wenngleich auch Urteile der Straf- und Verwaltungsgerichte der Betrachtung wert wären, konzentriert sich insbesondere die RdTW auf die zivilrechtlichen Entscheidungen. Diese betreffen schwerpunktmäßig den Schienengüterverkehr, aber auch Entscheidungen zur Personenbeförderung sind zu finden. Ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu reklamieren, arbeitet der vorliegende Beitrag die in den Jahren 2021 bis 2023 swveröffentlichten zivilrechtlichen Entscheidungen erstmalig in der RdTW auf und versucht, die ausgewählten Urteile und Beschlüsse thematisch zu ordnen und zusammenzufassen, um dem Leser einen schnellen Überblick zu ermöglichen.

I. Haftung des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU)

1. Beschädigung von beförderten Eisenbahn-Güterwagen – das Verhältnis zwischen Wagenhalter und EVU

[1] Die Hauptaufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens (nachstehend: „EVU“) im Güterverkehr ist naturgemäß die Beförderung von Eisenbahn-Güterwagen (nachstehend: „Wagen“), seien diese leer oder beladen. Angesichts der in der Regel freizügigen und grenzüberschreitenden Verwendung von europaweit hunderttausenden¹ Wagen sind Haftungsfragen anlässlich der Beschädigung von Wagen ebenso alltäglich wie deren massenhafte Beförderung selbst. Mit Rechtsfragen zum Eisenbahn-Wagenrecht befassen sich die in diesem Abschnitt genannten Urteile. Nicht Gegenstand der ausgewerteten Rechtsprechung ist das im Eisenbahntransportwesen ebenso bedeutsame Verhältnis zwischen Vermietern und Mietern von Wagen, welches dem Vermieter, wenn er gleichzeitig Wagenhalter ist, in Schadensfällen Ansprüche grundsätzlich sowohl gegen den Mieter als auch gegen das den Wagen verwendende EVU eröffnet.² Der Vermieter muss hier besonders beachten, dass seine Ansprüche unterschiedliche Verjährungsfristen unterliegen – 6 Monate ab Rückgabe der Mietsache gemäß Mietrecht (§ 548 Abs. 1 S. 1 BGB) und 3 Jahre ab Schadensfeststellung gemäß Wagenverwendungsrecht (Art. 33.2 lit. b AVV).

a) Abgrenzung Frachtrecht – Wagenrecht

[2] Das OLG Celle³ führt zutreffend aus, dass für die Unterscheidung zwischen Frachtrecht und Wagenverwendungsrecht und damit für Ermittlung der zutreffenden Anspruchsgrundlage entscheidend sei, ob der Wagen als Beförderungsmittel oder als befördertes Gut einzuordnen ist.

Die Unterscheidung zwischen einer Wagenverwendung (als Beförderungsmittel) und einer Wagenbeförderung (als Gut) sei nach der Zweckbestimmung des Vertrags vorzunehmen.⁴ Diese Abgrenzung ergibt sich für die grenzüberschreitende Beförderung aus den Regelwerken der CUV⁵ zur Wagenverwendung und der CIM⁶ zur Güterbeförderung. National wird das Verhältnis zwischen Wagenhalter und EVU im Rahmen der Wagenverwendung im AVV⁷ geregelt, sofern beide Vertragsparteien des AVV sind oder dessen Anwendung bilateral vereinbart haben.⁸ Das OLG Celle stellt klar, dass auch die Rückbeförderung entladener Wagen noch Teil der Wagenverwendung unter dem Regelungsregime des AVV darstellt, sofern die Vertragsparteien nicht ausdrücklich deutlich gemacht haben, dass sie vom AVV abweichen und die Leerbeförderung der Wagen als Gegenstand eines Frachtvertrags verstehen wollten.⁹ Konsequentermaßen bejahte das OLG Celle eine Haftung des EVU gegenüber dem Wagenhalter für die Beschädigung der Wagen aus Art. 22.1 AVV.¹⁰ Je nach Ergebnis der Abgrenzung zwischen einem Anspruch aus Wagenrecht und dem aus Frachtrecht ist zu beachten, dass ersterer gemäß Art. 33.2 lit. b AVV der 3-jährigen Verjährung unterliegt im Gegensatz zur kurzen frachtrechtlichen Verjährung von einem Jahr gemäß § 439 Abs. 1 S. 1 HGB.

b) Haftung nach Art. 22.1 AVV

[3] Über Ansprüche aus einem schweren Eisenbahnunfall bei Cuxhaven hatte das LG Stade¹¹ zu entscheiden. Ein Zug mit auf offenen Doppelstockwagen beladenen neuen PKW, der vom unterbeauftragten EVU befördert wurde, war mit einem in den Bereich einer Weiche hineinragenden abgestellten Zug eines anderen EVU kollidiert, weil der Fahrdienst-

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

1 Das AVV-Büro gibt auf seiner Webseite www.gcubureau.org ca. 600.000 registrierte Wagen der AVV-Mitglieder an.

2 Vgl. Wilting/Langenkamp, Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis, RdTW 2021, 81, Rn. 56, 57. Vgl. ergänzend die Ausführungen von Wilting, Ukraine, Belarus und die Verwendung von Eisenbahn-Güterwagen, RdTW 2022, 178.

3 RdTW 2021, 199, Rn. 35 ff.

4 Zur Abgrenzung vgl. auch Evtimov/Guillaume/Wilting, Der Vertrag über die Verwendung von Güterwagen im internationalen Eisenbahntransportrecht, RdTW 2023, 298, Rn. 9-10.

5 Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – Anhang D zum COTIF 1999.

6 Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises – Anhang B zum COTIF 1999.

7 Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, siehe www.gcubureau.org. Zur Konkretisierung und Umsetzung der CUV durch den AVV vgl. Evtimov/Guillaume/Wilting, RdTW 2023, 298, Rn. 20 ff.

8 Vgl. die ausführliche Darstellung bei Wilting/Langenkamp RdTW 2021, 81, Rn. 15 ff.

9 RdTW 2021, 199, Rn. 38.

10 Zu den Haftungsvoraussetzungen des EVU gemäß Art. 22 AVV vgl. Wilting/Langenkamp RdTW 2021, 81, Rn. 26 ff.

11 RdTW 2022, 286.

leiter des EIU dem erstgenannten EVU unachtsam freie Fahrt erteilt hatte. Erhebliche Schäden entstanden sowohl an den beförderten PKW wie auch an den Güterwagen der Klägerin, die beide beteiligten EVU wie auch das EIU verklagte.

[4] Die Entscheidungsgründe befassen sich zunächst eingehend mit Ansprüchen der Klägerin als Wagenhalter gegen das die mit PKW beladenen Wagen befördernde EVU, die beide dem AVV beigetreten waren. Die Haftungsvoraussetzungen des Art. 22.1 AVV waren unproblematisch zu bejahen, da die Beschädigung der Wagen in der Obhut des EVU nicht nur festgestellt,¹² sondern sogar offensichtlich eingetreten waren. Beachtenswert sind sodann die Ausführungen des LG Stade zur scheiternden Entlastung des EVU nach Art. 22.2 S. 1 Spiegelstrich 1 AVV, wonach sich das EVU von seiner Haftung für vermutetes Verschulden bei nachgewiesenem Drittverschulden befreien kann. Nach Art. 28 AVV haftet das EVU für alle Personen, deren es sich zur Erfüllung des Wagenverwendungsvertrags bedient, soweit diese in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Das Landgericht geht zunächst zutreffend davon aus, dass das EIU als Betreiber der Infrastruktur insoweit Erfüllungsgehilfe des EVU ist. Das EIU als Erfüllungsgehilfe des EVU kann somit kein Dritter im Sinne des Entlastungstatbestandes des Art. 22.2 AVV sein, was in einem anderen Fall zutreffend auch der OGH Wien¹³ festgestellt hatte.

[5] Das LG Stade geht dann noch einen Schritt weiter und subsumiert unter den Begriff des Erfüllungsgehilfen im Sinne des Art. 28 AVV zutreffend auch den Fahrdienstleiter des EIU, der schuldhaft die unfallursächliche Fehlentscheidung getroffen hatte.¹⁴ Dieser Auffassung war offenbar auch das LG Ingolstadt,¹⁵ welches den Fahrdienstleiter des EIU ausdrücklich nicht zum Erfüllungsgehilfen des klagenden Wagenhalters im Rahmen der Prüfung eines etwaigen Mitverschuldens erklärte.

[6] Das LG Stade schließt die Prüfung der AVV-Haftungsvoraussetzungen mit Ausführungen zur Haftungshöhe ab, was in dieser ausführlichen Form ersichtlich erstmals in einem Gerichtsurteil zu finden ist. Die von der Klägerin geltend gemachten Schadenspositionen werden entweder als unmittelbarer Sachschaden oder am „Maßstab der Differenzhypothese“ als durchweg ersatzfähig gewertet. Auf die weiteren umfangreichen Ausführungen des LG Stade zur Gefährdungshaftung von EVU und EIU nach § 1 HaftpflG sowie zur frachtrechtlichen Haftung des EVU gegenüber der Klägerin als auftraggebendem Absender für die beschädigten PKW gemäß §§ 425, 431 HGB sei ergänzend hingewiesen; hierauf wird an geeigneter Stelle in diesem Aufsatz noch zurückzukommen sein.

2. Haftung des EVU für Schäden des EIU

[7] Untereinander haftpflichtig im Sinne des § 1 HaftpflG sind auch das EVU und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (nachstehend: „EIU“). Beide sind haftende Betriebsunternehmer im Sinne dieser Vorschrift.¹⁶ Ihr Haftungsanteil untereinander und die wechselseitige Regressquote bei einer Inanspruchnahme durch Drittgeschädigte hängt gemäß § 13 Abs. 1 und 2 HaftpflG davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen Haftpflichtigen verursacht worden ist.

[8] Dies stellte das OLG Celle¹⁷ klar und nahm eine Haftungsquote des EVU in Höhe von 80 % an, weil nicht bewiesen war, ob der Mitverursachungsbeitrag des EIU über das bloße Zurverfügungstellen der Gleisinfrastruktur hinausging, insbesondere also weder ein Mangel oder sonstiger

Zustand der Gleise oder gar eine Pflichtverletzung des EIU feststand.¹⁸

[9] Gegen dieses Urteil legte das EVU erfolgreich Nichtzulassungsbeschwerde zum BGH ein, der die Sache wegen Verletzung des Rechts auf Gewährung rechtlichen Gehörs (Art. 103 Abs. 1 GG) zurückverwies.¹⁹ Das EVU hatte einen Mangel der Gleisinfrastruktur als mögliche Schadensursache behauptet; es sei denkbar, dass ein auf dem Gleis liegender Gegenstand die streitgegenständliche Entgleisung ausgelöst habe. Über diese Behauptung habe das OLG nicht hinweggehen dürfen.²⁰ Wie es überhaupt möglich sein soll, dass ein an 16. Stelle des Zuges eingereihter Wagen durch ein angeblich auf dem Gleis liegenden Gegenstand zur Entgleisung gebracht werden kann, war für den BGH offenbar keiner Betrachtung wert.

[10] Das LG Frankfurt am Main²¹ nahm in einem Grundurteil zur Haftungsverteilung zwischen EVU und EIU eine Haftungsquote von 2/3 zulasten des klagenden EVU an. Die Streithelferin, ebenfalls ein EVU, hatte von der Klägerin eine Rangierlok nebst Triebfahrzeugführer gemietet (Miete mit Arbeitnehmerüberlassung). Der Triebfahrzeugführer kollidierte mit der Lok grob fahrlässig mit einem in das Rangiergleis hineinragenden Gegenstand. Das Landgericht erkannte in der Streithelferin den verantwortlichen EVU-Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 HaftpflG, der mit der gemieteten Lok und dem überlassenen Triebfahrzeugführer das Fahrzeug auf eigene Rechnung und durch seine Einwirkungsmöglichkeit eigenverantwortlich betrieben habe. Da die Klägerin als Eigentümerin und Vermieterin nicht selbst haftpflichtige Betriebsunternehmerin war, sei ihr aber das Fehlverhalten ihres an das EVU überlassenen Triebfahrzeugführers über § 4 Hs. 2 HaftpflG zuzurechnen.

3. Kollision zwischen EVUs

[11] Untereinander haftpflichtig gemäß § 1 HaftpflG sind nicht nur – wie zuvor dargestellt – EVU und EIU; auch zwischen EVUs gilt das Haftpflichtgesetz mit seiner Haftungsverteilung nach Verursachungsanteilen gemäß § 13 Abs. 1 und 2 HaftpflG. Klassische Fälle sind Zusammenstöße oder Flankenfahrten zwischen zwei beteiligten EVUs.

[12] Über die Haftungsverteilung bei einer Kollision zweier EVU in einem Werksgelände – im Gleisanschluss eines großen Natursteinproduzenten – hatte das LG Hannover²² zu befinden. Anlässlich einer Rangierfahrt fuhr das beklagte EVU 1 auf Wagen auf, die vom klagenden EVU 2 über eine Weiche hinaus abgestellt waren und in den Rangierweg hineinragten. Die Sicht des EVU 1 war durch tiefstehende Sonne behindert. Das Landgericht verurteilte das EVU 1 in voller Höhe auf Schadensersatz. Gemäß dem einschlägigen Eisenbahn-Regelwerk habe die Beklagte gegen die Pflicht, beim Rangieren auf Sicht zu fahren und die Geschwindigkeit so zu wählen, so dass jederzeit vor Hindernissen angehalten

12 Was für die Haftung des EVU ausreicht, vgl. Wilting/Langenkamp RdTW 2021, 81, Rn. 28.

13 RdTW 2018, 270, Rn. 34. Siehe zur Zurechnungsfrage auch die Ausführungen von Hermeling, Das Verhältnis von EVU und EIU nach CIM, HGB und AVV, RdTW 2023, 170.

14 RdTW 2022, 286, Rn. 29.

15 RdTW 2020, 436, Rn. 50.

16 Vgl. auch LG Stade RdTW 2022, 286, Rn. 42 sowie Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, 10. Aufl., § 1 Rn. 56.

17 RdTW 2021, 231.

18 RdTW 2021, 231, Rn. 75.

19 RdTW 2021, 236.

20 RdTW 2021, 236, Rn. 12.

21 RdTW 2022, 415 (Ls.); vollständig in BeckRS 2022, 24896.

22 RdTW 2022, 293.

werden könne, verstoßen. Der Klägerin sei kein Mitverschulden anzulasten. Einerseits sei in den einschlägigen Regelwerken kein Verbot enthalten, eine Zugeinheit über Grenzzeichen hinaus abzustellen. Zudem regle die hier anwendbare BOA²³ Sachsen-Anhalt als für Anschlussbahnen geltende übergeordnete Vorschrift, dass der Rangierleiter und der Triebfahrzeugführer bei jeder Rangierfahrt den Rangierweg und die Signale ständig zu beobachten haben; vor und während der Rangierfahrt sei festzustellen, dass die Rangierwege frei, die Weichen und sonstigen Rangiereinrichtungen richtig eingestellt sind und bei einmündenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaussteht.

4. Kollision zwischen EVU und Straßenfahrzeugen

[13] Eine recht umfangreiche Kasuistik findet sich zu Haftungsfragen, wenn es – insbesondere auf Bahnübergängen – zur Kollision zwischen einem EVU und einem Straßenfahrzeug kommt.²⁴

[14] Sogleich mit zwei Entscheidungen war das OLG Celle²⁵ vertreten. Zum einen steht im Vordergrund die Haftungsverteilung zwischen EVU und PKW-Halter, die beide dem Grunde nach im Rahmen ihrer Gefährdungshaftung verantwortlich sind. Im Innenverhältnis zwischen EVU und EIU wiederum ist ebenfalls eine Haftungsquotelung nach § 13 HaftpflG je nach Gewichtung der Verursachungsanteile vorzunehmen. Dies ist immer eine Frage der Beurteilung des Einzelfalls. Wenn grobes Verschulden eines Beteiligten feststeht, kann durchaus eine alleinige Haftung dieses Beteiligten in Betracht kommen.²⁶

[15] Auch wenn Gegenstand der Entscheidung keine unmittelbare Kollision im Sinne eines Unfalls zwischen einem Straßen- und einem Schienenfahrzeug war, so sei ergänzend auf ein interessantes Urteil des BGH²⁷ zur Frage der Eigentumsverletzung anlässlich der Blockade einer Straßenbahnschiene durch ein verunfalltes Kraftfahrzeug hingewiesen. Eine Haftung für die Beschädigung einer Sache nach dem Straßenverkehrsgesetz setze keinen Eingriff in die Sachsubstanz voraus. Vielmehr entspreche der Schadensbegriff aus § 7 StVG dem aus § 823 BGB. Daher könnten auch sonstige Eingriffe in die Eigentümerposition, die zu einer zumindest vorübergehenden Aufhebung der Verwendungsmöglichkeit führten, Schadensersatzansprüche auslösen. Der BGH verwies die Sache an die Berufungsinstanz zurück, die nun über die von der Klägerin geltend gemachten Ansprüche u. a. auf Ersatz der Kosten für Schienenersatzverkehr zu befinden hat.

5. Haftung des Wagenmeisters

[16] Das EVU ist gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG für den sicheren Eisenbahnbetrieb verantwortlich. Diese öffentlich-rechtliche Verantwortung wird ergänzt durch die Pflicht des EVU, wenn es selbst Wagenhalter ist, für die Wagen eine für die Instandhaltung zuständige Stelle – sogenannte „ECM“²⁸ – zu benennen. Die maßgeblichen Regelungen sind in § 4a AEG sowie in der DVO 779/2019²⁹ zu finden. Gleichzeitig ist das EVU als Beförderer im Güterverkehr frachtrechtlich gemäß § 412 Abs. 1 HGB für die betriebssichere Verladung des Gutes verantwortlich. Zur optischen Prüfung der Betriebssicherheit – sowohl der vom EVU zu befördernden Wägen wie in der Regel auch der Verladung – bedient sich das EVU eines Wagenmeisters oder Wagenprüfers. Da Pflichtverletzungen des Wagenmeisters dem EVU zuzurechnen sind, soll die Reichweite der Wagenmeisterhaftung hier unter dem Kapitel der EVU-Haftung betrachtet werden.

[17] Mit der Haftung des Wagenmeisters im Verhältnis zum EVU, dessen Wagen er vor Abfahrt zu prüfen hatte,

befasste sich – ersichtlich erstmals in der Zivilrechtsprechung – das LG Arnsberg.³⁰ Der Wagenmeister war bei einer Fremdfirma beschäftigt, deren Leistungen das EVU eingekauft hatte. Daher musste das Landgericht vorab die Rechtsstellung des Wagenmeisters klären und kam zu dem zutreffenden Ergebnis, dass es sich vorliegend nicht um Arbeitnehmerüberlassung, sondern um eine Werkleistung handelt, für deren Güte und Erfolg der Wagenmeister nach § 280 BGB uneingeschränkt einzustehen hat. Für eine Arbeitnehmerüberlassung fehlte es vor allem an der Eingliederung in den Betrieb des EVU, welches mit dem Wagenmeister bei seiner Prüfungstätigkeit vor Ort in der Regel nicht einmal in einen persönlichen Kontakt trat. Auch die im Schriftwechsel zwischen den Parteien gewählte Formulierung über zu leistende Dienste und die Vereinbarung eines Dienstbeginns führe nicht zur Annahme einer Dienstverschaffung oder Arbeitnehmerüberlassung; entscheidend seien die tatsächlichen Umstände. Die im entschiedenen Fall höchst unzureichende Kontrolle der ordnungsgemäßen Beladung der Wagen und die dadurch verursachten Vermögensschäden auf Seiten des EVU – die Einfahrt nach Tschechien wurde verweigert und die Wagen mussten umgeladen werden – waren im Ergebnis durch das beklagte Wagenmeisterunternehmen zu ersetzen.

II. Frachtvertrag mit EVU

[18] Nationale Beförderungsverträge zwischen Absender und dem EVU als Frachtführer unterliegen den Regelungen des HGB-Landfrachtrechts (§§ 407ff HGB). Grenzüberschreitend kommen die überwiegend zwingenden³¹ Regelungen der CIM zur Anwendung (vgl. Art. 1 § 1 und § 2 CIM), wobei der Eisenbahnfrachtführer gemäß Art. 3a CIM als Beförderer³² bezeichnet wird. Während die CIM gegenüber dem HGB einige eisenbahnspezifische Vorschriften enthält – nur beispielhaft sei auf die Regelungen zum Frachtbrief, zu Beförderungsfristen, der Tatbestandsaufnahme in Schadensfällen und die aufeinanderfolgenden Beförderer hingewiesen –, spielt zudem die Bereitstellung und Verwendung des Frachtraums in Gestalt der Güterwagen eine besondere Rolle und ist Gegenstand eisenbahntypischer Sonderbestimmungen.

1. Eignung der Wagen zur Beförderung

[19] Das OLG Hamburg³³ hatte zwar nicht über Ansprüche aus einem Güterbeförderungsvertrag zu entscheiden; wohl aber ergeben sich aus dem Urteil klare Rückschlüsse darauf, welche Anforderungen an die Eignung der für die

23 Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen – Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA).

24 Insofern kann verwiesen werden auf die Rechtsprechungsübersicht und Auswertung bei Wilting, *Vorsicht an Bahnübergängen! Eine Kollision auch von Gefährdungshaftungen*, RdTW 2023, 162.

25 RdTW 2023, 184 und 191.

26 Vgl. die Darstellung unterschiedlicher Haftungsverteilungen bei Wilting, RdTW 2023, 162.

27 TranspR 2023, 380.

28 Entity in Charge of Maintenance, vgl. dazu eingehend Wilting, 10 Jahre ECM – ohne sie dreht sich kein Rad auf der Schiene, RdTW 2023, 173.

29 Vgl. die im Amtsblatt der Europäischen Union vom 27.5.2019 verkündete „DURCHFÜHRUNGS-VERORDNUNG (EU) 2019/779 DER KOMMISSION vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission“.

30 RdTW 2023, 206; vgl. dazu auch die Urteilsbesprechung und Ausführungen von Langenkamp, *Verantwortung und Haftung des Wagenmeisters*, RdTW 2023, 171.

31 Zu den möglichen Abweichungen unter Geltung der CIM vgl. Wilting in BeckOGK/CIM, Art. 5 Rn. 2.

32 Vgl. Wilting in BeckOGK/CIM Art. 3 Rn. 4-6.

33 RdTW 2021, 205.

Beförderung von besonderen Gütern verwendeten Wagen zu stellen sind. Zu entscheiden hatte das OLG Hamburg über einen Regressanspruch des im Vorprozess zum Schadensersatz verurteilten EVU, welches zur Beförderung von „weißer Ware“ vom Beklagten gemietete gedeckte Waggons verwendet hatte, in die während der Beförderung Flugschnee eingedrungen war, was wiederum zu Nässechäden am Gut führte.

[20] Das OLG Hamburg erkannte auf einen Mangel der Mietsache, weil die gedeckten Wagen nicht absolut dicht waren. Gedeckte Wagen würden nach allgemeinem Verständnis für die Beförderung nässeempfindlicher Güter eingesetzt, die ihrerseits innerhalb des Wagens üblicherweise nicht noch gesondert abgedeckt werden. Das Eindringen selbst von feinem Flugschnee führe zu einer negativen Abweichung der Ist- von der mietvertraglich geschuldeten Sollbeschaffenheit und hebe die Tauglichkeit der Mietsache zum vertragsgemäßen Gebrauch auf.³⁴ Das Urteil ist somit nicht nur unmittelbar für die Mietbeziehung relevant; es strahlt auch auf das Frachtverhältnis zwischen Absender und EVU als Beförderer aus. Wenn das EVU gedeckte Wagen zur Beförderung nässeempfindlicher Güter selbst zur Verfügung stellt, nicht also vom Absender besorgte Wagen befördert, hat es deren Dichtheit sicherzustellen und haftet für Nässechäden. Auf einen Haftungsausschluss nach § 427 Abs. 1 HGB oder nach Art. 23 § 3 CIM könnte sich das EVU demnach nicht berufen.

2. Frachtrechtliche Haftung

a) HGB

[21] Das oben bereits besprochene Urteil des LG Stade³⁵ ist auch an dieser Stelle erwähnenswert. Das Gericht bejahte die Voraussetzungen der §§ 437, 425, 431 HGB für die von der Klägerin geltend gemachten Freihaltungsansprüche gegenüber Forderungen der Nebenintervenientin, dem Transportversicherer der bei der Beförderung beschädigten PKW; das beklagte EVU sei zumindest ausführender Frachtführer im Sinne des § 437 HGB gewesen. Ein haftungsausschließendes unabwendbares Ereignis nach § 426 HGB verneinte das Gericht; in diesem Zusammenhang müsse sich das EVU über § 428 HGB das Fehlverhalten des Infrastrukturbetreibers und seines Fahrdienstleiters zurechnen lassen. Eine Durchbrechung der Haftungsgrenze von 8,33 SZR verneinte das Gericht ebenfalls, da dem Fahrdienstleiter, der trotz eines Hindernisses den Fahrweg freigegeben hatte, aufgrund der Gesamtumstände nur leichte Fahrlässigkeit, nicht aber ein qualifiziertes Verschulden nach § 435 HGB, vorzuwerfen sei.

[22] Auf die Berufung des EVU erging ein Hinweisbeschluss des OLG Celle.³⁶ Dieses hatte die rechtlichen Ausführungen des LG Stade nicht zu beanstanden; lediglich der Freistellungsantrag der Klägerin sei wegen mangelnder Bezifferung in einen Feststellungsantrag zu ändern. Allerdings bestätigte das OLG Celle geradezu schulmäßig und lesenswert die Zurechnung des Verschuldens des EIU und seiner Fahrdienstleiter auf das haftende EVU; dieses habe sich im Rahmen der Güterbeförderung sowohl des EIU als auch dessen Fahrdienstleiter im Rahmen des § 428 S. 2 HGB bedient.³⁷

b) CIM

[23] Seltenheitswert haben Urteile, die sich mit der frachtrechtlichen Haftung des EVU in grenzüberschreitenden Verkehren gemäß den Regelungen des COTIF/CIM auseinandersetzen. Hierzu bedarf es ergänzend der Anleihe in unse-

rem Nachbarland Österreich. Erwähnenswert ist daher ein Urteil des OGH Wien,³⁸ das sich vordergründig mit versicherungsrechtlichen Fragen befasst wie auch mit dem Umfang des gesetzlichen Übergangs von Schadensersatzansprüchen und der Einbeziehung von mitversicherten Personen in den Schutz der Transportversicherung. Regelungen der CIM waren sodann zu prüfen im Rahmen der Feststellung der Aktiv- und Passivlegitimation sowie Klagebefugnis, wobei der OGH auch die Personen des aufeinanderfolgenden Beförderers (Art. 26 CIM) und des ausführenden Beförderers (Art. 27 CIM) abzugrenzen hatte. In diesem Zusammenhang stellte der OGH klar, dass die Schadensverteilung zwischen aufeinanderfolgenden Beförderern nach Art. 50 CIM nicht im Verhältnis zu einem eingesetzten ausführenden Beförderer anwendbar ist.

3. Stornierung des Frachtvertrags

[24] Das LG Berlin³⁹ hatte über die Klage eines deutschen EVU gegen das dieses mit der Beförderung auf dem deutschen Streckenabschnitt beauftragende polnische EVU auf Zahlung von Stornierungsentgelt zu entscheiden. Das Landgericht bejahte seine internationale Zuständigkeit aus Art. 7 Nr. 1 lit. b Brüssel-Ia-VO, da der Erfüllungsort der beauftragten bzw. stornierten Transportleistung in Deutschland lag. Es bejahte auch eine wirksame Einbeziehung der AGB der Klägerin. Gegenüber ausländischen Kaufleuten bedürfe es zwar grundsätzlich eines ausdrücklichen Hinweises auf die Geltung der AGB. Vorliegend hätte es dies nicht einmal bedurft, da der Beklagten der Hinweis der Klägerin auf ihre AGB aus bereits in der Vergangenheit abgeschlossenen Frachtverträgen bekannt war. Die Hinweise erfolgten wirksam in deutscher Sprache, da diese zwischen den Parteien zuvor immer als Vertragssprache verwendet wurde.

[25] Auch die streitgegenständliche Stornoklausel aus den AGB der Klägerin, wonach der Absender 85 % der Fracht zu zahlen hat, wenn er – wie hier – weniger als 24 Stunden vor geplanter Abfahrt den Beforderungsauftrag storniert, erachtete das LG Berlin als wirksam, da die Beträge nach Stornierungszeiträumen gestaffelt waren, und da eine kurzfristige Absage im Eisenbahnverkehr – im Gegensatz zum LKW-Verkehr – aufgrund der komplizierteren logistischen Abläufe (Bereitstellung des Zuges, Besorgung der Trassen etc.) mit höheren Aufwendungen verbunden sei; diese könnten durch ein kurzfristiges Umdisponieren nur schwerlich erspart werden.

[26] Die Urteilsbegründung lässt allerdings eine konkretere Auseinandersetzung mit der Frage vermissen, welcher tatsächliche Schaden bei einer kurzfristigen Stornierung neben den anfallenden Trassengebühren nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge tatsächlich beim EVU verbleibt, und ob vor diesem Hintergrund eine AGB-Klausel mit einer Pauschale von 85 % der Fracht diesen Schaden nicht unbillig übersteigen könnte.⁴⁰

III. Haftung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU)

[27] Das EIU haftet sowohl aus Vertrag wie auch aus gesetzlichen Vorschriften, wobei dort vor allem die Gefähr-

34 RdTW 2021, 205, Rn. 29.

35 RdTW 2022, 286, hier Rn. 71 ff.

36 RdTW 2023, 106.

37 Vgl. dazu die Besprechung bei Hermeling RdTW 2023, 170.

38 RdTW 2023, 98.

39 RdTW 2022, 210.

40 Vgl. die Urteilsanmerkung von Wilting RdTW 2022, 213.

dungshaftung als Betriebsunternehmer gemäß § 1 HaftpflG im Vordergrund der gerichtlichen Entscheidungen steht. Eine vertragliche Haftung des EIU gegenüber den Nutzern der Fahrtrassen und Anlagen ergibt sich aus § 280 BGB, wenn die aus dem Trassen- oder Anlagenvertrag geschuldeten Leistungen nicht, fehlerhaft oder verspätet erbracht werden.

1. DB InfraGO – der (neue) Unternehmenszweck

[28] Mit Abstand größtes EIU in Deutschland ist die seit dem 27.12.2023 als DB InfraGO AG firmierende DB-Konzerngesellschaft mit 33.400 km Schienennetz und 5.400 Bahnhöfen, so zu lesen auf der Webseite des Staatsunternehmens Die DB InfraGO ist aus der Verschmelzung der beiden Gesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG hervorgegangen und bezeichnet sich als „die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG“. Im Handelsregister B des Amtsgerichts Frankfurt am Main⁴¹ findet sich neben dem bekannten „Unternehmensgegenstand“ (also Neu- und Ausbau der Infrastruktur, Trassenvergabe etc.) nun ergänzend eine Eintragung zum „Unternehmenszweck“, an dem die DB InfraGO sich wird messen lassen müssen. Aufgrund seiner unverzichtbaren Bedeutung für die Leistungsqualität des Verkehrsträgers Schiene soll der Unternehmenszweck an dieser Stelle zitiert werden:

„Zweck des Unternehmens ist, Eisenbahninfrastruktur (insbesondere Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen) als Wirtschaftsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung der folgenden gemeinwohlorientierten Ziele zu betreiben:

1. Schaffung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und effizienten Eisenbahninfrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz;
2. Schaffung einer hohen Qualität im Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie bei Ausbau und Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur;
3. Schaffung eines effizienten, gesamtnetzbezogenen, nutzerorientierten und diskriminierungsfreien Eisenbahninfrastrukturmanagements;
4. Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen an Transparenz und Beteiligung der Nutzer und sonstiger Dritter in Bezug auf das Infrastrukturangebot sowie bei Planungen und Entscheidungen des Unternehmens in möglichst wirksamer Art und Weise.
5. Ermöglichung des diskriminierungsfreien Wettbewerbs auf der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere durch Gleichbehandlung beim Zugang und bei Entgelten;
6. Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs;
7. Förderung von Innovationen im Rahmen des Unternehmensgegenstands;
8. Förderung des Klimaschutzes durch Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen.

Diese gemeinwohlorientierten Ziele sind im Rahmen des geltenden Rechts, insbesondere der Vorgaben des Artikel 87e Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes (Führung als Wirtschaftsunternehmen) sowie des Europarechts und unter Berücksichtigung der jeweils gegebenen Finanzierungsgrundlagen und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen.“

[29] Man darf gespannt sein, wie sich das „GO“, also die Gemeinwohlorientierung, bei ersichtlich noch gleichbleibenden Strukturen und handelnden Personen sowie einer noch nicht abschließend geklärten Finanzausstattung für Investitionen und Sanierungen bemerkbar machen wird.

2. Vertragliche Haftung für Ausfälle und Verspätungen

[30] Eine im Sektor viel beachtete Entscheidung fällt der BGH im Februar 2021⁴² zur Haftung des EIU für die Einhaltung vereinbarter Trassenzeiten.⁴³ Die Klägerin, ein EVU des Personenverkehrs, musste ihren öffentlichen Auftraggebern eine Entschädigung wegen der Nichteinhaltung vereinbarter Fahrpläne zahlen. Diesen Betrag forderte das EVU von der DB Netz AG zurück. Die beiden Vorinstanzen (LG und OLG Frankfurt am Main) wiesen die Klage ab, weil den Netzverträgen und -bedingungen nicht zu entnehmen sei, dass das EIU auch für die Pünktlichkeit der Fahrpläne einzustehen habe.

[31] Der BGH stellt zunächst klar, dass Trassennutzungsverträge als Mietverträge zu qualifizieren sind und folgte damit einer früheren Entscheidung des KG Berlin.⁴⁴ Die Auslegung der Trassenverträge sei so vorzunehmen, dass die Mietsache, also die Trasse, zu den vertraglich vereinbarten Zeiten auch benutzbar sein muss, also befahren werden kann. Entgegen dem OLG Frankfurt am Main seien der Trassenvertrag und die zugrundeliegenden Geschäftsbedingungen des EIU nicht dahin auszulegen, dass EVUs nur Minderungsansprüche geltend machen können und mit Schadensersatzansprüchen, zu denen auch reine Vermögensschäden zählen, ausgeschlossen seien. Entgegenstehende AGB des EIU seien zudem unwirksam. In seinen Hinweisen an das Berufungsgericht bemerkt der BGH, dass nun im Einzelnen Fragen der Pflichtverletzung des EIU und die etwaige Schadenshöhe zu klären seien.

[32] Wenig überraschend hat das OLG Frankfurt am Main in einer nachfolgenden Entscheidung⁴⁵ die zuvor dargestellten Auffassungen des BGH bestätigt und in einem weiteren Fall zugunsten des klagenden EVU zugrunde gelegt. Nach erneuter Klarstellung, dass der zwischen EVU und EIU abgeschlossene Schienennutzungsvertrag ein Mietvertrag ist, prüft das OLG schulmäßig die Anspruchsvoraussetzungen auf Schadensersatz wegen Mangelhaftigkeit der Gebrauchsüberlassung der vereinbarten Zugtrassen. Zwischen den Parteien sei verbindlich ein Fahrplan vereinbart worden, so dass die streitgegenständlichen Verspätungen, die dem Verantwortungsbereich des beklagten EIU zuzuordnen seien, einen Mangel der Mietsache (Trasse) darstellten. Hierbei wendet das OLG zugunsten des EVU, welches eine objektive Pflichtverletzung des EIU nur schwerlich darlegen könne, die vom BGH entwickelten Grundsätze zur Darlegungs- und Beweislast bei negativen Tatsachen an.⁴⁶ Wie bereits der BGH zuvor, so befasst sich auch das OLG eingehend mit Inhalt und Wirksamkeit der Schienennetz-Nutzungsbedingungen des EIU und kommt zu dem Ergebnis, dass Ansprüche auf Ersatz von Vermögensschäden nicht ausgeschlossen seien. Im Ergebnis spricht das OLG dem EVU einen konkret bezifferten Ersatzanspruch zu.

41 HRB 50879; Registereintragung Stand 4.2.2024.

42 RdTW 2021, 190.

43 Vgl. dazu Ostendorf, Die Haftung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Ausfälle und Verspätungen von Zügen, RdTW 2021, 182.

44 BeckRS 2010, 8307.

45 RdTW 2023, 196.

46 RdTW 2023, 196, Rn. 146-147 mwN.

3. Gesetzliche Haftung und Verkehrssicherungspflicht

[33] Das EIU ist einerseits öffentlich-rechtlich verpflichtet, seine Infrastruktur in einem sicheren Zustand zu halten; auf die einschlägigen Vorschriften des AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) der EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) sowie auf eisenbahnrechtliche Vorschriften der Bundesländer sei hingewiesen. Auch zivilrechtlich ist das EIU verkehrssicherungspflichtig in Bezug auf den Zustand seiner Infrastruktur. Es muss Schienen, Weichen, Stellwerke, Bahnübergänge etc. ordnungsgemäß instand- sowie Fahrtrassen hindernisfrei halten und dem Nutzer funktionsfähig zur Verfügung stellen. Zahlreiche Urteile befassten sich bereits mit der Haftung für Hindernisse auf Gleisen, seien es Tiere, Felsbrocken oder umgestürzte Bäume.⁴⁷

a) Hindernisse auf dem Gleis

[34] Das OLG Celle⁴⁸ verurteilte ein EIU zur Zahlung von Schadensersatz an das EVU, dessen Lokomotive durch Zusammenprall mit einem auf das Gleis gestürzten Baum beschädigt worden war. Das OLG kam in seiner Abwägung der Haftungsanteile von EVU und EIU im Rahmen des § 13 HaftpflG zu einem vollständigen Zurücktreten der Betriebsgefahr der Lokomotive. Zwar führten das Eigengewicht der Lokomotive, seine Bindung an die Schiene und sein sehr langer Bremsweg zur Begründung einer allgemeinen Betriebsgefahr des EVU. Im vorliegenden Fall aber habe es das EIU schuldhaft unterlassen, zweimal jährlich eine ausreichende Vegetationskontrolle durchzuführen. Der umgestürzte Baum stand zwar auf einem Nachbargrundstück, allerdings so nahe am Trassengrundstück des EIU, so dass ihm die offensichtliche Vorschädigung des Baumes hätte auffallen müssen.

b) Fehler von Fahrdienstleitern und Weichenwärtern

[35] Menschliches Versagen auf Seiten des EIU, insbesondere durch Fehlverhalten von Fahrdienstleitern und Weichenwärtern, ist häufige Ursache von Zugentgleisungen oder Kollisionen, sei es mit anderen Zügen oder mit querenden Straßenfahrzeugen.

[36] Mit einer zum Unfall führenden Weichenstellung hatte sich das OLG Braunschweig⁴⁹ zu befassen. Der Weichenwärter hatte – für den Triebfahrzeugführer des EVU nicht ersichtlich – eine Weiche umgestellt und damit den Fahrweg, den das EVU auf dem Hinweg des Rangiervorgangs genutzt hatte, verändert. Hierüber hatte der Weichenwärter den Triebfahrzeugführer, der auf die unveränderte Weichenstellung vertrauen durfte, nicht informiert. Das OLG stellt Ausführungen zur Eigenschaft von EVU und EIU als Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 HaftpflG voran, stellt klar, dass beide Dritten gegenüber als Gesamtschuldner haften, und dass die Haftungsquote im Innenverhältnis von EVU und EIU nach § 13 HaftpflG zu bestimmen sei. Insoweit bestätigte das OLG die von der Vorinstanz entschiedene Quote von 2/3 zulasten des EIU, weil es mit der für das EVU nicht erkennbaren Entscheidung über die geänderte Weichenstellung das Fahrzeug „gelenkt“ habe.

[37] Ferner ist das oben bereits besprochene Urteil des LG Stade⁵⁰ auch an dieser Stelle zu nennen. Im Anschluss an die Bejahung der Betriebsunternehmer-eigenschaften von beklagtem EVU und EIU stellte das Gericht klar, dass der Unfall für das EVU kein unabwendbares Ereignis war; denn das Auffahren auf einen auf einer Weiche stehenden Zug sei eine typische Bahngefahr, die sich durch Freigabe des Fahrwegs durch den Fahrdienstleister des EIU verwirklicht habe. Dies müsse sich das EVU zurechnen lassen, und es sei unerheb-

lich, dass das EVU selbst keinen Einfluss auf die Sicherung der Bahnanlagen nehmen kann. Im Ergebnis nimmt das LG Stade eine Gesamtschuld der beiden Bahnbetriebsunternehmer EVU und EIU entsprechend § 840 BGB an. Der Höhe nach weist das LG Stade auf die Haftungsgrenze des § 10 HaftpflG von 300.000 Euro hin, wobei diese aber nur für Sach- und Sachfolgeschäden gelte, konkret die Beschädigung der Güterwagen sowie die Kosten ihrer Bergung und die Gebühr für die Abmeldung der verschrotteten Wagen beim Eisenbahn-Bundesamt. Zusätzlich seien die von der Klägerin geltend gemachten Gutachterkosten zu ersetzen, da sie keinen Sachfolgeschaden darstellten.

[38] Aus demselben Unfallgeschehen, wie unmittelbar zuvor besprochen, resultiert ein weiteres Urteil des LG Stade.⁵¹ Dort ging es um die Beschädigung der Lokomotive, die das die PKW befördernde und mit dem im Weichenbereich stehenden EVU kollidierende EVU gemietet hatte. Durch Grundurteil entschied das LG Stade, dass der berechtigte Besitzer an der Lokomotive deliktischen Schutz im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB genieße. Zu ersetzen sei dem Grunde nach auch der Haftpflichtschaden, im vorliegenden Fall der Anspruch, dem der berechtigte Besitzer der Lokomotive – das klagende EVU – gegenüber dem Eigentümer der Lokomotive ausgesetzt sei. Im Weiteren ging es auch in diesem Urteil um die Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen nach § 1 HaftpflG, welcher auch im Verhältnis zwischen den Betriebsunternehmern EVU und EIU einschlägig ist, sowie um die Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verantwortungsanteile nach § 13 HaftpflG. Das Gericht stellt dabei klar, dass dem Triebfahrzeugführer auf einer Zugfahrt – im Gegensatz zur Rangierfahrt, wo auf Sicht zu fahren sei – der Fahrweg gerade nicht bekannt sein müsse, da der Fahrweg vom Fahrdienstleiter des EIU eingestellt wird.

c) Haftung des EIU auf Grundlage der CUI

[39] Ein richtungsweisendes Urteil zum Umfang der Haftung des EIU für Vermögensschäden bei Anwendbarkeit der CUI⁵² fällt der EuGH⁵³ auf ein Vorabentscheidungsersuchen des OGH (Oberster Gerichtshof Österreich). Zu entscheiden war die Frage, ob die Kosten für die Anmietung der auf der Infrastruktur der beklagten ÖBB verunfallten Lokomotiven unter den Begriff des nach Art. 8 § 1 lit. b CUI zu ersetzenden Sachschadens fallen. Zunächst widmet der EuGH viel Raum⁵⁴ der Prüfung und letztlich Bejahung seiner Zuständigkeit zur Auslegung der CUI, da ein „klares Interesse“ an einheitlicher Auslegung der CUI bestehe. Die eingeklagten Mietkosten seien jedoch als Vermögensschäden keine Sach(folge)schäden im Sinne der anzuwendenden Norm, da diese aufgrund der in der CUI vorgesehenen verschuldensunabhängigen Haftung des EIU eng auszulegen sei. Allerdings eröffne Art. 8 § 4 CUI den Vertragspartnern im Rahmen der jeweils abzuschließenden Trassennutzungsverträge die Möglichkeit, Haftungserweiterungen zulasten des EIU zu

47 Siehe die Zusammenfassung und Auswertung bei Wilting, Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung, RdTW 2021, 214.

48 RdTW 2021, 238.

49 RdTW 2021, 391.

50 RdTW 2022, 286, hier Rn. 40 ff.

51 RdTW 2022, 213.

52 Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr („CUI“) = Anhang E zum COTIF.

53 RdTW 2022, 316; vgl. dazu die Urteilsbesprechung von Wilting, Die Haftung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens (auch) für Vermögensschäden, RdTW 2022, 303, ferner die Urteilsanmerkung von Freise TranspR 2022, 395.

54 RdTW 2022, 316, Rn. 38-52.

vereinbaren. Dies wiederum kann durch Individualvereinbarung wie schließlich auch durch Verpflichtung des EIU im Rahmen seiner AGB erfolgen.⁵⁵

IV. Kartellrecht versus Eisenbahnregulierungsrecht sowie Infrastrukturzugang

[40] Erheblichen Umfang nahmen im Betrachtungszeitraum die Veröffentlichungen von höchstrichterlichen Urteilen zu Problemen des Kartellrechts und des Eisenbahnregulierungsrechts ein. Ausgangspunkt der rechtlichen Erörterungen war ein Urteil des EuGH vom 9.11.2017,⁵⁶ der der zivilgerichtlichen Billigkeitsprüfung von Trassen- und Stationsentgelten im Sinne des § 315 BGB eine Absage erteilte. In Folge dieses Urteils stützten EVU, die mit Trassen- und Anlagenkosten durch die marktbeherrschenden Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und DB Station&Service AG belastet wurden, ihre Argumente auf insbesondere kartellrechtliche Verstößen und meldeten Rückzahlungsansprüche aus ihrer Sicht überhöhter Infrastrukturkosten an. Die Gegenseite vertrat die Auffassung, dass das Kartellrecht durch das europäische Eisenbahnregulierungsrecht verdrängt werde, was wiederum kartellrechtliche Entscheidungen in Einzelfällen, also zugunsten der (wenigen) Kläger, verbiete. Der BGH entschied zugunsten des Kartellrechts, was letztlich durch ein weiteres Urteil des EuGH⁵⁷ bestätigt wurde.

[41] Erstmals betonte der BGH⁵⁸ und ihm folgend das OLG Frankfurt am Main,⁵⁹ dass es sich beim Kartellrecht des Art. 102 AEUV um europäisches Primärrecht handele, welches nicht durch das auf europäischen Richtlinien (Sekundärrecht) basierende Eisenbahnregulierungsrecht verdrängt werde. Im Rahmen der durch das EIU gegen das vorgenannte OLG-Urteil eingelegten Revision hatte der BGH⁶⁰ Gelegenheit, seine Rechtsposition noch einmal deutlich zu unterstreichen. Der BGH erklärte das für die Entscheidung maßgebliche Preissystem des marktbeherrschenden EIU für intransparent und damit kartellrechtswidrig. Das intransparente Preissetzungsverhalten wiederum sei als Indiz zu werten für ein marktmissbräuchliches Verhalten des EIU im Sinne des Art. 102 Abs. 1 AEUV, dessen Missbrauchstatbestände durch den BGH im Einzelnen beleuchtet werden. Der BGH bezieht das Eisenbahnregulierungsrecht in seine Argumentation insoweit mit ein, als es eine diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gewährleisten soll, zu beachtende Entgeltgrundsätze aufstellt und einer weiteren Differenzierung nach Marktsegmenten nicht entgegensteht; bei Vornahme solcher Differenzierungen unterliege das marktbeherrschende EIU jedoch dem Gebot effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Entgeltgrundsätze.⁶¹

[42] Nachdem das Urteil des EuGH vom 9.11.2017 in den sich anschließenden Zivilprozessen zwischen den in Deutschland marktbeherrschenden EIUs und diversen EVUs, die auf Rückzahlung von Trassen- und Stationsentgelten klagten, mit unterschiedlichen Interpretationen belegt worden war, erhielt der EuGH⁶² nach Vorlage durch das KG Berlin quasi eine zweite Chance, für Klarheit im Zusammenspiel zwischen einzelstaatlichem Wettbewerbsrecht und europäischem Eisenbahnregulierungsrecht zu sorgen. Immerhin legt sich der EuGH insoweit fest, als dass die einschlägigen europäischen Richtlinien über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und Zuweisung von Fahrwegkapazität so auszulegen seien, dass nationale Gerichte gleichzeitig Art. 102 AEUV und nationales Wettbewerbsrecht anwenden dürften. Gleichzeitig aber wirft das EuGH-Urteil neue Fragen auf, wenn es die Anwendung dieser zivilrechtlichen Anspruchs-

grundlagen an die Voraussetzung knüpft, dass die zuständige Regulierungsstelle – in Deutschland also die Bundesnetzagentur – vorher über die Rechtmäßigkeit der streitigen Entgelte entschieden hat, wobei aber verwaltungsrechtliche Rechtsmittel gegen die Entscheidung nicht abgewartet werden müssten. Die nationalen Zivilgerichte seien zur „loyalen Zusammenarbeit“ mit der Regulierungsbehörde verpflichtet, indem sie Entscheidungen der Regulierungsbehörde berücksichtigen und sich mit dem vorgelegten Akteninhalt auseinandersetzen müssen. Wie dies alles in der Praxis von der Regulierungsbehörde und den Zivilgerichten umgesetzt werden wird, welche Art der behördlichen Vorabentscheidung zu verlangen ist⁶³, ob sich diese auch rückwirkend mit nicht mehr aktuellen Entgeltsystemen zu befassen hat – was im Sinne des EuGH-Urteils anzunehmen ist – und ob die Regulierungsbehörde eine eigene Entscheidungsbefugnis über die Rückzahlungspflicht des EIU haben soll,⁶⁴ mag durch künftige Verwaltungsentscheidungen und Urteile der Zivil- und Verwaltungsgerichte klargestellt werden.

V. Eisenbahngrundstücke

[43] Grundstücke, auf denen Eisenbahnbetrieb stattfindet, finden in der Rechtsprechung aus unterschiedlichen Gesichtspunkten Beachtung. Grundstücke können infolge von Eisenbahnunfällen beschädigte Sache sein, vor allem natürlich die auf dem Grundstück befindlichen Einrichtungen der Gleisinfrastruktur wie Schienen, Fahrleitungsmasten und andere betriebliche Gegenstände. Damit ein Grundstück dem Eisenbahnbetrieb dienen kann, muss es für „Bahnbetriebszwecke“ öffentlich-rechtlich gewidmet sein. Die Widmung, also die Freistellung von Bahnbetriebszwecken, ist ausdrücklich in § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) geregelt. Die Widmung strahlt aber auch auf das Zivilrecht aus; als Belastung ist sie untrennbar mit dem Grundstück verbunden.

1. Einordnung im Rahmen des Haftpflichtgesetzes

[44] § 10 Abs. 1 HaftpflG begrenzt die Ersatzpflicht des Eisenbahn-Betriebsunternehmers für alle Sachschäden aus demselben Schadensereignis auf 300.000 Euro. Diese Begrenzung gilt nach § 10 Abs. 3 HaftpflG nicht für Grundstücke. Bei der Regulierung von Eisenbahnunfällen, bei denen es zu erheblichen Beschädigungen des Gleiskörpers und anderer Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur kommt, stellt sich regelmäßig die Frage, ob die beschädigten Sachen unter den vorgenannten Abs. 3 zu subsumieren sind.

[45] Das OLG Celle⁶⁵ hat eine unbeschränkte Haftung eines EVU nach § 10 Abs. 3 HaftpflG für Grundstücke und deren wesentlichen Bestandteile im Eigentum des EIU bejaht. Die Notwendigkeit einer teleologischen Reduktion dieser

55 Vgl. dazu die Schlussfolgerungen aus dem EuGH-Urteil für Trassenverträge und die EIU-Haftung in Deutschland bei Wilting RdTW 2022, 303, Rn. 20 ff.

56 CTL-Entscheidung, RdTW 2020, 453.

57 RdTW 2023, 179 mit Urteilsbesprechung von Uhlenhut, Der EuGH bestätigt die Anwendbarkeit des Wettbewerbsrechts auf Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte, RdTW 2023, 168.

58 NJW 2020, 1436.

59 BeckRS 2020, 36891.

60 RdTW 2021, 461.

61 RdTW 2021, 461, Rn. 32-35.

62 RdTW 2023, 179.

63 Der BGH hatte bereits entschieden, dass es dem Schadensersatzanspruch des EVU nicht entgegenstehe, wenn die Bundesnetzagentur dem ihr im Rahmen der Vorabprüfung angezeigten Entgeltsystem nicht widersprochen hat, vgl. BeckRS 2021, 31930.

64 Vgl. die Fragestellung von Uhlenhut RdTW 2023, 168, Rn. 17.

65 RdTW 2021, 231, Rn. 77 ff.

Vorschrift im Haftungsinnenverhältnis zwischen EVU und EIU, um eine Benachteiligung des EVU im Vergleich zum EIU auszuschließen, sah das OLG Celle nicht. Im anschließenden Verfahren der Nichtzulassungsbeschwerde des EVU führte der die Sache zurückverweisende BGH⁶⁶ in seinen Hinweisen an das Berufungsgericht aus, dass die Beurteilung, ob die jeweils beschädigte Sache ein wesentlicher Grundstücksbestandteil ist, also eine feste Verbindung mit dem Grundstück vorliegt, immer anhand der Umstände des Einzelfalls zu prüfen sei. Im Übrigen fielen aber auch Scheinbestandteile im Sinne des § 95 BGB unter den Grundstücksbegriff des § 10 Abs. 3 HaftpflG.⁶⁷

2. Zivilrechtliche Ausstrahlung der Grundstückswidmung

[46] Mit der sehr speziellen Thematik der Widmung von Gleisgrundstücken und der entsprechenden Belastung des Grundstücks sowie ihrer Auswirkung auf die Verfügungsrechte des Grundstückseigentümers hatte sich der BGH⁶⁸ zu befassen. Gegenstand des Rechtsstreits war der Anspruch eines EIU auf Nutzung der fremden Gleisgrundstücke zum Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur und andererseits die Frage, ob der Grundstückseigentümer berechtigt ist, die Gleisanlagen abzubauen.

[47] Der BGH geht von der Widmung des streitbefangenen Grundstücks für Eisenbahnbetriebszwecke aus. Dies sei allein durch damalige (vor über 100 Jahren) Errichtung der Bahnstrecke und ihre Betriebsaufnahme erfolgt und auch nicht durch die Eisenbahnneuordnung zum 1.1.1994 (Fusion von Bundes- und Reichsbahn) aufgehoben worden; die früheren Widmungen setzten sich an dem Grundstück unverändert fort. Das EIU konnte daher von dem Eigentümer als Störer Unterlassung des Rückbaus der Eisenbahngleise verlangen und sich auf §§ 1004, 823 BGB stützen, die auf den Schutz dieser Sondernutzungsbefugnis anwendbar seien. Die Widmung des Grundstücks dauere an bis zu einer förmlichen Entwidmung in Form einer Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken gemäß § 23 Abs. 1 AEG. Die entsprechende Pflicht zum Betrieb der Infrastruktur⁶⁹ aus § 11 AEG könne nicht durch Veräußerung des Grundstücks an einen Dritten, der nicht am Eisenbahnbetrieb interessiert ist, unterlaufen werden – sogenannte kalte oder schwarze Stilllegung.⁷⁰ Die Widmung bindet daher einen nachfolgenden Grundstückserwerber. Von diesem kann das EIU die Unterbreitung eines Angebotes auf Erwerb oder Pacht des Bahngrundstücks verlangen.

[48] Ergänzend sind die Ausführungen des BGH zu den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften des AEG zur Unternehmensgenehmigung des EIU,⁷¹ zum Interessebekundungsverfahren bei der Veräußerung oder Stilllegung von Bahngrundstücken sowie zur Entwidmung für den am Eisenbahnrecht Interessierten lesenswert.

VI. Personenbeförderung

[49] Zivilrechtliche Ansprüche der Reisenden gegen das EVU scheinen die Gerichte seltener zu beschäftigen. Das kann zum einen mit den in der Regel niedrigen Streitwerten zusammenhängen, wenn es etwa um die Rückforderung des Reisepreises bei Zugausfällen oder um eine pauschalierte Entschädigung für große Zugverspätungen nach den Vorschriften der Fahrgastrechte-Verordnung⁷² geht. Solche Ansprüche werden in aller Regel von den haftenden EVU in einem formalisierten Antragsverfahren mehr oder weniger zügig erstattet. Kommt es gleichwohl zu Klagen vor den Amtsgerichten, machen diese in aller Regel von ihrem pro-

zessualen Gestaltungsrecht gemäß § 495a ZPO Gebrauch und urteilen im schriftlichen Verfahren und unter Verzicht auf die Urteilsbegründung, so dass Veröffentlichungen Mangelware sind. Höhere Streitwerte sind zu finden, wenn auf der Reise mitgeführte PKW beschädigt werden, die rechtlich als Reisegepäck gelten, oder wenn beispielsweise durch Verspätungen oder Zugausfälle mehrere Anspruchsteller gleichzeitig – z. B. eine Familie oder eine Reisegruppe – betroffen sind.

1. Fahrgastrechte-Verordnung

[50] Gegenstand des Rechtsstreits vor dem LG Flensburg⁷³ war die Beschädigung eines auf einem Autozug, dem „Sylt-Shuttle“, rückwärts beförderten PKW der SUV-Bauart. Das Gericht wendete die seinerzeit noch gültige Fahrgastrechte-VO Nr. 1371/2007 an und bejahte eine verschuldensunabhängige Haftung des EVU. Haftungsausschlussgründe gemäß Anhang I Art. 36 § 3 der Fahrgastrechte-VO, die das EVU einwendete, wurden vom Gericht geprüft und sämtlich verneint. Weder sei ein Verpackungsmangel ersichtlich, da auf offenen Doppelstockwagen beförderte PKW regelmäßig ohnehin keiner Verpackung bedürften. Auch sei der Schaden nicht auf die „natürliche Beschaffenheit“ des SUV zurückzuführen, da seine konstruktive Ausführung auch bei einem offenen Transport mit bis zu 100 km/h selbst widrigen Witterungsverhältnissen standhält. Der rückwärtige Transport, der zum Abriss eines Spoilers führte, sei nicht auf die natürliche Beschaffenheit des SUV, sondern auf die Entscheidung und Anordnung der Mitarbeiter des haftenden EVU zum rückwärtigen Transport zurückzuführen.

2. Unfälle von Reisenden und Fußgängern

[51] Personenunfälle, die die Rechtsprechung anlässlich von Bahnreisen befassen, ereignen sich vornehmlich in Bahnhöfen, insbesondere auf Bahnsteigen bei Ein- und Ausstiegsvorgängen. Vertragliche Ersatzansprüche hat der Reisende gegen das EVU zu richten, mit dem er den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat, so das OLG Hamm⁷⁴ in zwei gleichlautenden Beschlüssen. Der Betreiber der Bahnhöfe ist insoweit Erfüllungsgehilfe des EVU,⁷⁵ worauf es in den Fällen des OLG Hamm nicht ankam, weil der Fahrgast mit der Deutsche Bahn AG als Konzernmuttergesellschaft einen nicht Passivlegitimierten verklagt hatte. Richtiger Beklagte wäre wohl die DB Regio AG als den vorliegenden Nahverkehr betreibendes EVU gewesen. Etwaige deliktische Ansprüche hätten zudem gegen den Betreiber des Bahnhofs geltend gemacht werden können, seinerzeit übrigens die DB Station&Service AG, die zum 27.12.2023 auf die DB Netz AG verschmolzen wurde und nun insgesamt als Infrastrukturbetreiber unter DB InfraGO AG firmiert.

66 RdTW 2021, 236, Rn. 15.

67 Vgl. aber auch die kritischen Anmerkungen von Wilting, Vorsicht an Bahnübergängen! Eine Kollision auch von Gefährdungshaftungen, RdTW 2023, 162, Rn. 14.

68 RdTW 2021, 468.

69 Die sich aus der Widmung ergebende Betriebspflicht spielt auch in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung immer wieder eine Rolle, so z. B. BVerwG, TranspR 2022, 113, Rn. 27 mwN.

70 RdTW 2021, 468, Rn. 27.

71 Die Unternehmensgenehmigung ist Voraussetzung für den Erwerb der Eigenschaft als EIU, so § 6 AEG; vgl. zur damaligen Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG a. F. BVerwG, TranspR 2022, 113, Rn. 20.

72 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, mit Wirkung ab 7.6.2023 ersetzt durch Verordnung (EG) Nr. 2021/782.

73 RdTW 2021 284.

74 RdTW 2021, 475 und RdTW 2021, 476.

75 So bereits OLG Nürnberg RdTW 2014, 111 zur Verkehrssicherungspflicht auf Bahnsteigen bei winterlichen Verhältnissen.

[52] Ebenfalls über die Haftung für einen Personenschaden im Bahnhof hatte das OLG Schleswig⁷⁶ zu befinden. Ein stark alkoholierter Fahrgast war zwischen zwei Waggons geraten und seine Beine wurden überrollt. Während dem ebenfalls verklagten Lokführer kein Verschuldensvorwurf gemacht werden konnte, bejahte das OLG zunächst dem Grunde nach die Gefährdungshaftung des EVU gemäß § 1 HaftpflG. Diese aber trete hinter dem ganz überwiegenden Mitverschulden des Geschädigten (Klägerin aus übergegangenem Recht war die gesetzliche Krankenversicherung) gemäß §§ 4 HaftpflG, 254 BGB vollständig zurück. Die Frage des mitwirkenden Verschuldens sei von Amts wegen zu prüfen. Eine Unzurechnungsfähigkeit des Geschädigten i. S. v. §§ 827, 104 Nr. 2 BGB sei nicht bewiesen worden.

[53] Über einen tödlichen Personenunfall befand das LG Frankfurt am Main;⁷⁷ eine Schülerin wurde von einem Personenzug erfasst, als sie grob unachtsam ein sogenanntes Drängelgitter durchschritt, um die Gleise zu überqueren. Die Ausführungen des LG zur Betriebsgefahr des EVU und zu den Anforderungen an die Sicherung von Bahnübergängen sind lesenswert. Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge gemäß § 4 HaftpflG und § 254 Abs. 1 BGB ließ das LG trotz grober Fahrlässigkeit der Fußgängerin die Betriebsgefahr des EVU nicht vollständig zurücktreten. Der regelmäßig von Schulkindern benutzte und nur durch eine Umlaufsperr gesicherte Bahnübergang rechtfertigte eine Haftungsbeteiligung des EVU mit einem Drittel. Das LG ist zutreffend davon ausgegangen, dass sich das EVU gefahrerhöhende Umstände aus dem Bereich der Infrastruktur zu rechnen lassen muss.

3. Zugverspätungen

[54] Über den Anspruch eines Reisenden auf Zahlung der Mindestentschädigung von 50 % des Reisepreises gemäß Art. 17 Abs. 1 S. 1 und S. 2 lit. b der EU-Fahrgastrechte-VO (EG Nr. 1371/2007) wegen einer 120 Minuten übersteigenden Verspätung des gebuchten Autoreisezugs entschied das AG Hamburg-Altona⁷⁸ im Sinne des Klageantrags. Kern des Rechtsstreits war die Frage der Wirksamkeit der AGB des EVU, wonach der endgültige Fahrplan wegen kurzfristiger Änderungen im Betriebsablauf – z. B. aufgrund von Netzbaustellen – spätestens einen Tag vor Abfahrt des Zuges

verbindlich bekanntgegeben wird. Das Gericht erklärte die AGB-Klausel gemäß § 134 BGB wegen Verstoßes gegen Art. 6 Abs. 1 der Fahrgastrechte-VO für nichtig, weil die EVU seine sich aus der Fahrgastrechte-VO ergebenden Pflichten gegenüber dem Fahrgast nicht einschränken darf. Auch einen Fall der Höheren Gewalt schloss das AG Hamburg-Altona aus, wobei offenbleiben konnte, ob aus Sicht des EVU zumindest ungeplante Netzbaustellen überhaupt als Fälle der Höheren Gewalt anzunehmen wären. Denn die im vorliegenden Fall noch anwendbare Fahrgastrechte-VO sieht einen Haftungsausschlussgrund für Höherer Gewalt zugunsten des EVU nicht vor. In der am 7.6.2023 in Kraft getretenen Fahrgastrechte-VO (Nr. 2021/782) hingegen ist ein Haftungsausschlussgrund des EVU für Fälle Höherer Gewalt nunmehr in Art. 19 Abs. 10 lit. a vorgesehen.

VII. Schlussbemerkung

[55] Die zivilrechtliche Kasuistik zu „Eisenbahnfällen“ ist facettenreich. Das hängt gewiss ursächlich auch mit der Anzahl der unterschiedlichen Akteure zusammen, die vertraglich und/oder haftungsrechtlich aufeinandertreffen, wie im besonderen EVU und EIU sowie deren Sicherheitspersonal und Erfüllungsgehilfen, Wagenhalter sowie Mieter und Vermieter von Fahrzeugen, Besteller von Eisenbahntrassen, frachtrechtliche Absender, schädigende oder geschädigte Dritte wie Reisende oder kreuzende Straßenfahrzeuge, Verkehrssicherer (Transport-, Verkehrshaftungs-, Haftpflicht-, Kaution-, Maschinenbruchversicherer), usw. Hier liegt gewiss ein genügend Potenzial für Meinungsverschiedenheiten, die auf künftig gerichtlicher Klärung bedürfen werden. Wenn es in den kommenden Jahren – eine gesicherte Bundesfinanzierung vorausgesetzt – zur Sanierung und Sperrung ganzer Trassenkorridore und zum wochen- oder monatelangen Abschneiden des Trassenzugangs von Gleisanschließern kommen wird, sind weitere rechtliche Fragestellungen zu erwarten. Die RdTW wird ihre geneigten Leser auch in Zukunft zu zivilrechtlichen Themen rund um den Schienenverkehr „aufgleisen“.

76 RdTW 2022, 415 (Ls.); vollständig in BeckRS 2021, 8662.

77 Vgl. becklink 2022472; TranspR 2023, 133.

78 RdTW 2022, 455.

Rechtsprechung

1 Kollision auf einem Bahnübergang

BGB § 276 Abs. 2, § 278, § 421, § 823 Abs. 1 und 2; HaftpflG § 1, § 4, § 13; StVG § 7 Abs. 1, § 8, § 12, § 17 Abs. 1, 3 und 4, § 18 Abs. 3; StVO § 8 Abs. 2 Satz 2 und 3, § 12 Abs. 1 Nr. 4 und 5, § 19 Abs. 3; VVG § 86, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und S. 4; ZPO § 138 Abs. 3, § 308 Abs. 1, § 529 Abs. 1 Nr. 1

1. Im Falle einer Kollision zwischen einem Lkw und einer Eisenbahn hängen die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des zu leistenden Ersatzes im Verhältnis der Beteiligten zueinander davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. In die gemäß § 17 Abs. 1, 2, 4 StVG vorzunehmende Haftungsabwägung, die der Abwägung aus §§ 4, 13 HPflG vorgeht, ist in Bezug auf ein Verschulden auf Seiten des Lkw ein Verstoß gegen § 12 Abs. 1 Nr. 4, § 19 Abs. 3 StVO einzustellen. Im Rahmen der Abwä-

gung der Verursachungsbeiträge sind auch die erhöhten Betriebsgefahren des Lkw und der Eisenbahn zu berücksichtigen (Rn. 28)

2. Konkrete Anhaltspunkte im Sinne des § 529 Abs. 1 Nr. 2 ZPO sind alle objektivierbaren rechtlichen oder tatsächlichen Einwände gegen die erstinstanzlichen Feststellungen. Solche können sich unter anderem aus dem Vortrag der Parteien vorbehaltlich der Anwendung von Präklusionsvorschriften aus dem Vortrag der Parteien in der Berufungsinstanz ergeben. Zweifel im Sinne von § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO liegen schon dann vor, wenn aus der für das Berufungsgericht gebotenen Sicht eine gewisse – nicht notwendig überwiegende – Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Fall der Beweiserhebung die erstinstanzliche Feststellung keinen Bestand haben würde, sich also deren Unrichtigkeit herausstellt. Bei der Berufungsinstanz handelt es sich um eine zweite – wenn auch eingeschränkte – Tatsacheninstanz, deren Aufgabe in der Gewinn-