

## Aufsätze

Dr. Frank Wilting\*

### Der Trassennutzungsvertrag in der zivilgerichtlichen Praxis – Zugleich Besprechung des BGH-Urteils vom 2. April 2025, XII ZR 15/23 (in diesem Heft S. 174)

Zur Haftung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens (im folgenden „EIU“) aufgrund verspäteter Bereitstellung von Zugtrassen ist inzwischen eine kleine Rechtsprechungshistorie entstanden, die in diesem Beitrag dargestellt wird. Diese Historie erhält mit dem im April erlassenen Urteil des BGH einen vorläufigen Abschluss. Im Ergebnis bekräftigt der BGH, dass der zwischen dem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (im folgenden „EVU“) und dem EIU abgeschlossene Trassenvertrag ein Mietvertrag gemäß § 535 BGB sei, und dass das EIU für Vermögensschäden, die dem EVU aufgrund verspäteter Trassenbereitstellung entstehen, hafte – „sei es aus § 536a oder aus § 280 BGB“, so der BGH. Sein jüngstes Urteil bietet einige Ansatzpunkte für vertiefende Betrachtungen.

#### I. Entwicklung in der Rechtsprechung

##### 1. Sachverhalt und Vertragsgrundlagen

[1] Die hier angesprochenen Urteile befassen sich mit Vermögensschäden, die Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch die verspätete Bereitstellung von Zugtrassen durch das EIU erlitten haben. Im Grundsatz sind die zu erörternden Rechtsfragen auch auf Ansprüche von EVU des Güterverkehrs anwendbar, jedoch schlagen gerade bei SPNV-Betreibern Vermögensschäden in besonderer Größenordnung zu Buche. Denn in den zu besprechenden Urteilen geht es um erhebliche Entgeltkürzungen, die die Auftraggeber der SPNV-Betreiber diesen gegenüber vorgenommen haben. Bei den Auftraggebern handelt es sich in der Regel um öffentliche Aufgabenträger wie Kommunen, Landkreise oder größere Verkehrsverbände, die die SPNV-Leistungen nach öffentlicher Ausschreibung an ein oder mehrere EVU vergeben. Regelungsbestandteil der Verkehrsverträge sind üblicherweise Entgeltkürzungen oder Pönalen, wenn definierte Pünktlichkeitsquoten nicht erreicht werden. Und um eben solche Verspätungen geht es in den besprochenen Urteilen, wobei es jeweils darauf ankommt, ob die Verspätungsursachen dem EIU zuzurechnen sind und eine Ersatzpflicht des EIU begründen.

[2] Vertraglich ist das EVU mit dem EIU über Trassenverträge verbunden. Unter einer Zugtrasse versteht man den Anteil der Schienenwegkapazität eines EIU, der erforderlich ist, damit der Zug des EVU in einem bestimmten Zeitfenster zwischen zwei Orten verkehren kann.<sup>1</sup> Beklagte in den besprochenen Urteilen war – wenig überraschend – das in Deutschland marktbeherrschende EIU, die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG). Die DB InfraGO AG betreibt nach eigenen Angaben ca. 87,5 % des deutschen Schienennetzes. Sie schließt mit den Zugangsberechtigten (ZB), mehrheitlich EVUs, Grundsatz-Infrastrukturnutzungsverträge (Grundsatz-INV) ab, unter denen wiederum Einzelnutzungsverträge (ENV) geschlossen werden; gleichzeitig unterwirft sich das EVU im Grundsatz-INV der Geltung der Geschäftsbedingungen des EIU. Diese Geschäfts- bzw. Nutzungsbedingungen der DB InfraGO hatten in den vergangenen Jahren unterschiedliche Bezeichnungen wie SNB (Schienennetz-Nut-

zungsbedingungen), NBN (Nutzungsbedingungen Netz) und seit 2025 INB (Infrastrukturnutzungsbedingungen).

[3] Im Rahmen des im ERegG<sup>2</sup> verankerten Anreizsystems erfasst das EIU die Verspätungen von Zügen nach einer in seinen Nutzungsbedingungen geregelten Kodierungslogik. Die Ursache der jeweiligen Verspätung wird danach definiert und eingeordnet, ob sie dem EIU oder dem EVU zuzurechnen ist, oder ob es sich (nur) um sog. externe Einflüsse oder um sekundäre Ursachen handelt. Allein das EIU ist in der Lage, die unterschiedlichen Verspätungsursachen aus den ihm vorliegenden Informationen über Zustand und Nutzung seiner Infrastruktur herauszufiltern. Ferner gewähren die Nutzungsbedingungen dem EVU das Recht, das Trassenentgelt zu mindern, wenn die dem EIU zuzurechnende Verspätung des EVU mindestens 6 Minuten beträgt.

##### 2. Die Urteile

[4] Bedingt durch den Sitz der DB InfraGO AG in Frankfurt am Main und gemäß der entsprechenden Gerichtsstandsklausel in den Netzbedingungen war erstmalig das **LG Frankfurt am Main**<sup>3</sup> mit einer Klage eines EVU des SPNV auf Ersatz der durch Verspätungskürzungen des Aufgabenträgers erlittenen Vermögensschäden befasst.<sup>4</sup> Mit Urteil vom 3.8.2018 wies es die Klage des EVU im Wesentlichen mit der Begründung ab, den Einzelnutzungsverträgen mit dem beklagten EIU und seinen Nutzungsbedingungen sei nicht zu entnehmen, dass es auch für die Pünktlichkeit einzustehen habe. Es schulde dem zugangsberechtigten EVU zunächst und hauptsächlich die Gewährung des räumlichen Nutzungsrechtes an der Infrastruktur. Darüber hinaus schulde das EIU ergänzende Dienstleistungen, die das Nutzen des Schienennetzes ermöglichen, sei es die Stromversorgung, die Weichenstellung, Melde- und Sicherheitssysteme etc. Nicht aber schulde das EIU einen bestimmten Erfolg der Leistung des klagenden EVU, wie etwa die pünktliche Ankunft des Zuges. Diese Zugleistung habe das EVU im Wesentlichen in eigener Verantwortung zu erbringen. Dabei bezieht sich das LG Frankfurt am Main auf die Entscheidung des KG Berlin vom 9.4.2009,<sup>5</sup> welches erstmalig in einem Urteil den Trassenvertrag als Mietvertrag qualifizierte, jedoch einschränkte, dass aus der Verpflichtung des EIU zu einer diskriminierungsfreien Leistungserbringung keine vertraglich verankerte

\* 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 Vgl. § 1 Abs. 20 ERegG und BGH, BeckRS 2025, 6062, Rn.27.

2 Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist.

3 BeckRS 2018, 55520.

4 Zu dieser Historie vgl. Ostendorf RdTW 2021, 182, sowie Wilting RdTW 2024, 82 (86).

5 BeckRS 2010, 8307.

Pünktlichkeitsgarantie hergeleitet werden könne. Das LG Frankfurt am Main ergänzte mit dem auf den ersten Blick an der Praxis orientierten, jedoch rechtlich abwegigen Hinweis, dass der Zweck des Trassenvertrags auch durch eine verspätete Beförderung erreicht werden könne, und krönte die Klageabweisung mit der „*allgemeinen Lebenserfahrung und eigener Erfahrung des Gerichts, dass es im Bahnverkehr regelmäßig zu teilweise erheblichen Verspätungen und sogar Zugausfällen kommt, gleichwohl die vertraglich geschuldete Leistung erbracht wird, die Beförderung von A nach B, oder durch Schienenersatzverkehr, ggf. später als vorgesehen*“.<sup>6</sup>

[5] Das OLG Frankfurt am Main verzichtete in seiner Berufungsentscheidung vom 12.3.2020<sup>7</sup> zwar auf allgemeine oder eigene Lebenserfahrungsgrundsätze, bestätigte aber im Ergebnis die Vorinstanz. Ein Schadensersatzanspruch aus § 280 Abs. 1 BGB oder § 536a Abs. 1 2. Alt. BGB – was hier offenbleiben könne – stehe dem EVU nicht zu. Den Trassenvertrag qualifizierte das OLG als einen „atypischen Mietvertrag“.<sup>8</sup> Im Gegensatz zum Landgericht folgte der Senat zwar der Auffassung des klagenden EVU, dass das EIU grundsätzlich eine vertragliche Pflicht verletzt, wenn es dem EVU die Einhaltung der Trassenzeiten nicht ermöglicht; denn immerhin würden in den Einzelnutzungsverträgen bestimmte Trassenzeiten genannt. Jedoch erkannte das OLG in den Nutzungsbedingungen des EIU wirksame und abschließende Regelungen, soweit dem EVU bei Verspätungen ab 6 Minuten Minderungsrechte zugestanden werden. Darüberhinausgehende Ersatzansprüche seien durch die Nutzungsbedingungen des EIU AGB-rechtlich wirksam ausgeschlossen.

[6] Die hiergegen eingelegte Revision des EVU zum BGH hatte Erfolg und führte zur Rückverweisung an das OLG Frankfurt am Main. In der Revisionsentscheidung des BGH vom 3.2.2021<sup>9</sup> ist eine Einschränkung zur Rechtsnatur des Trassenvertrags als Mietvertrag – wie etwa als „atypisch“ – nicht mehr enthalten. Die Mietsache Trasse müsse zu den vereinbarten Zeiten auch befahren werden können. Die Nutzungsbedingungen des EIU seien gerade nicht dahingehend auszulegen, dass das EVU auf Minderungsrechte beschränkt sei; weitere Schadensersatzansprüche, auch die Geltendmachung von Vermögensschäden, seien nicht ausgeschlossen. Entgegenstehende Regelungen aus den Nutzungsbedingungen des EIU hat der BGH mit ausführlicher Begründung zu Recht als unwirksam angesehen. Das Berufungsgericht habe nunmehr die Pflichtverletzungen des EIU aus dem Trassenmietvertrag zu klären und sich mit der Höhe des dem EVU zu ersetzenden Schadens zu befassen.

[7] Diesen Auffassungen und Hinweisen des BGH folgend hat sodann das OLG Frankfurt am Main<sup>10</sup> der Klage bzw. Berufung des EVU der Höhe nach teilweise stattgegeben. Auch das OLG schränkt den Trassenvertrag in seiner Rechtsnatur als Mietvertrag nicht mehr als atypisch ein. Angesichts des zwischen EVU und EIU vereinbarten Fahrplans führten Verspätungen aus dem Verantwortungsbereich des EIU zu Mängeln der Mietsache. Dabei komme es für einen Schadensersatzanspruch des klagenden EVU aus § 536a BGB nicht darauf an, ob der Mangel die in den SNB des beklagten EIU geregelte Erheblichkeitsschwelle von 6 Minuten erreicht, die „systemimmanent“ seien und dem EVU ein Recht zur Minderung des Trassenpreises gewähren. Für die Annahme eines Mangels ausreichend sei vielmehr, dass Verspätungen der Züge um mehr als 90 Sekunden im System des EIU dokumentiert werden, und dass die Verspätungsursache nach den entsprechenden Kodierungsrichtlinien dem Betreiber der Schienenwege und damit dem Verantwortungsbereich der Beklagten zugeordnet werden könne.

Es sei dann Sache des EIU, sich vom fehlenden Verschulden zu exkulpieren, was vorliegend nicht gelungen sei. Es bedürfe mithin keiner Entscheidung über die Anspruchsgrundlage, da sich zwischen § 280 Abs. 1 S. 2 BGB und § 536a Abs. 1 2. Alt. BGB keine unterschiedlichen Folgen erkennen ließen. Hier werde das Verschulden vermutet und dort habe sich der Vermieter hinsichtlich des Verschuldens zu entlasten, wenn die Ursache des Mangels aus seinem Herrschafts- und Einflussbereich herrührt.<sup>11</sup>

[8] Der BGH wies die gegen das vorgenannte OLG-Urteil eingelegten Revisionen beider Parteien mit dem nunmehr vorliegenden aktuellen Urteil vom 2.4.2025 zurück und bestätigte das OLG-Urteil dem Grunde und der Höhe nach. Auch in seinem zweiten Urteil ist die Einschränkung „atypisch“ zur Rechtsnatur des Trassenvertrags als Mietvertrag nicht mehr enthalten. Der BGH lässt auch an keiner Stelle seiner Urteilsbegründung erkennen, dass etwaige mietrechtliche Vorschriften nicht oder nur eingeschränkt auf den Trassenvertrag anwendbar seien; er hat solche Fragestellungen auch nicht etwa ausdrücklich offengelassen und damit die Anwendbarkeit des Mietrechts in irgendeiner Weise relativiert. Von den mit der Klage geltend gemachten 562.065,42 € wurden dem EVU 61.256,62 € zugesprochen, dies basierend auf den Verspätungsursachen, die nach der Kodierung des EIU diesem zuzuordnen waren.

## II. Vertiefende Betrachtungen zum BGH-Urteil vom 2.4.2025

### 1. Trassenvertrag ist Mietvertrag

[9] Nach nunmehr zwei gleichlautenden BGH-Urteilen kann gegen die Charakterisierung des Trassenvertrags als Mietvertrag kein ernsthafter Einwand mehr vorzubringen sein. Die Konsequenzen dieser rechtlichen Einordnung sind allerdings näher zu betrachten.

#### a) *Gebrauchsüberlassung*

[10] Die Gebrauchsüberlassung an den Mieter ist eine wesentliche Vertragspflicht des Vermieters. Die Besonderheit des Trassenvertrags etwa gegenüber der Vermietung eines Gegenstandes (z. B. Wohnung oder PKW) besteht jedoch darin, dass der vom Vermieter (EIU) dem EVU einzuräumende vertragsgemäße Gebrauch nur ein beschränkter ist, da er sich auf eine gelegentliche, dem jeweiligen Bedarf angepasste Nutzung der Trasse richtet; damit aber entfällt nicht das für die Miete erforderliche Element der Gebrauchsgewährung.<sup>12</sup> Sowohl im Grundsatz-INV als auch in den darunter abgeschlossenen Einzelnutzungsverträgen (ENV) ist ausdrücklich von einer „Nutzung“ der Trasse im Sinne einer Gebrauchsgewährung auf Zeit die Rede, was dem Trassenvertrag das maßgebliche mietrechtliche Gepräge gibt. Auch § 1 Abs. 20 und § 20 ERegG stellen die zeitliche Nutzung der Trasse heraus, so dass im Ergebnis das EIU als Vermieter dem EVU als Mieter gemäß §§ 535, 537 BGB die Nutzungsmöglichkeit an der Trasse schuldet.

#### b) *Rückgabe der Mietsache*

[11] Für die nachfolgend noch zu betrachtende Frage der mietrechtlichen Verjährung ist ergänzend zu fragen, wann das

6 BeckRS 2018, 55520, Rn. 20.

7 BeckRS 2020, 43849.

8 BeckRS 2020, 43849, Rn. 47.

9 RdTW 2021, 190.

10 RdTW 2023, 196.

11 OLG Frankfurt, RdTW 2023, 196, Rn. 48.

12 BGH, BeckRS 2025, 6062, Rn. 26 und zuvor OLG Frankfurt, RdTW 2023, 196, Rn. 121.

EVU die Mietsache Trasse an den Vermieter EIU zurückgibt, mithin der mietrechtlich dem EVU eingeräumte, wenngleich eingeschränkte Besitz endet. Dabei könnte entweder auf die Regelungen des Grundsatz-INV oder auf den jeweiligen ENV abzustellen sein. Bereits dem Grundsatz-INV spricht der BGH mietrechtlichen Charakter zu.<sup>13</sup> Der Grundsatz-INV wird jedoch in aller Regel für eine Laufzeit von mindestens einem Jahr, oft auch wesentlich länger, abgeschlossen. Er wiederum verweist auf die hierunter jeweils abzuschließenden ENV. Erst in den ENV sind die Zeiten konkretisiert, in denen der jeweilige Zug auf der Trasse zu verkehren hat, was auch der BGH ausdrücklich herausstellt.<sup>14</sup> Nur der ENV verpflichtet das EVU konkret zur zeitlichen Überlassung der Mietsache Trasse an das EVU. Mit Ankunft des unter dem ENV fahrenden Zuges am Zielort gilt mithin die Trasse im mietrechtlichen Sinne als an das EIU zurückgegeben.

### c) Vermietung von Anlagen

[12] Was für die Überlassung von Trassen gilt, das gilt – man ist geneigt zu sagen: erst recht – für die Nutzung von Anlagen (Serviceeinrichtungen) des EIU. Die DB Netz AG stellte bis vor wenigen Jahren gesonderte Bedingungen für die Nutzung von Trassen und Anlagen auf. Wie schon in Vorgängerversionen, so sind auch in den aktuellen INB 2025<sup>15</sup> der DB InfraGO AG die Nutzungsbedingungen für Trassen und Serviceeinrichtungen in einem Bedingungsmerk zusammengeführt; an die Trassennutzungsbedingungen schließen sich ab S. 187 in Kapitel 7 unter dem Titel „Serviceeinrichtungen“ die Bedingungen für sonstige Anlagen der Infrastruktur an. Der Begriff der Serviceeinrichtungen folgt der Definition aus § 2 Abs. 9 AEG<sup>16</sup>: „Serviceeinrichtungen sind die Anlagen, unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung, um eine oder mehrere der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen erbringen zu können.“ In den in Bezug genommenen Regelungen des ERegG sind Serviceeinrichtungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen definiert; die Zugangsregeln finden sich in den §§ 10-14 ERegG. Zu den Serviceeinrichtungen gehören ua Güterterminals, Rangierbahnhöfe und Abstellgleise. Auch die Überlassung solcher Serviceeinrichtungen an Zugangsberechtigte ist eine entgeltliche Gebrauchsüberlassung auf Zeit und zweifellos eine Vermietung im Rechtssinne. Konsequenter wird in Ziffer 7.3.1.1.1.4 der INB 2025 klargestellt, dass die vertragliche Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen über sog. „Nutzungsobjekte“ erfolgt. Ein Nutzungsobjekt wiederum besteht im Regelfall aus einem Gleis nebst zugeordneten Weichen. Die Nutzung wird bedingungsgemäß nur im Rahmen des vertraglich vereinbarten Nutzungszwecks gestattet, und am Ende der Nutzungszeit ist das Nutzungsobjekt fristgerecht zu räumen. Die INB 2025 bedienen sich mithin einer artreinen mietrechtlichen Terminologie.

[13] Die Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen erfordern und setzen gleichermaßen eine Gleisnutzung voraus. Konsequenter sind die Bedingungen über die Gebrauchsüberlassung von Trassen und Serviceeinrichtungen in einem Bedingungsmerk zusammengefasst. Neben der inhaltlichen Ausgestaltung als Mieta kann dies auch als äußeres Zeichen für die einheitliche Unterstellung von Trassen und Serviceeinrichtungen unter die Regeln des Mietrechts verstanden werden.

## 2. Konsequenz: kurze mietrechtliche Verjährung

### a) Problemstellung

[14] Im Massenverkehr Eisenbahn sind Schadensereignisse nicht ungewöhnlich. Insbesondere bei der Entgleisung von

Zügen oder einzelnen Waggons werden Gleise, Weichen und/oder andere Einrichtungen der Gleisinfrastruktur beschädigt. EVU und EIU sind auch untereinander haftpflichtige Eisenbahn-Verkehrsunternehmen im Sinne von § 1 HaftpflG; auf einige dazu veröffentlichte Urteile und Besprechungen darf an dieser Stelle verwiesen werden.<sup>17</sup>

[15] Kommt es in der Praxis zur Beschädigung der Gleisinfrastruktur, wobei die Ursache hier außer Betracht bleiben soll, gibt das EIU in aller Regel unverzüglich die Instandsetzung in Auftrag, um die Strecke schnellstens wieder befahrbar zu machen und für den Verkehr freizugeben. Reparaturrechnungen der Baufirmen, Materialrechnungen der Lieferanten und interne wie externe Kostennachweise für Transporte und Baustellenlogistik müssen quasi eingesammelt werden, um einem Dritten, wie z. B. dem schädigenden EVU die Gesamtkosten präsentieren zu können; dies nimmt naturgemäß Zeit in Anspruch. Hat das EVU die Gleisinfrastruktur beschädigt, so werden ihm oft erst nach Ablauf von ein oder zwei Jahren die angefallenen Kosten in Rechnung gestellt, und kurz vor Eintritt einer – angenommenen – Regelverjährung nach § 195 BGB bei Nichteinigung verjährungshemmende Maßnahmen eingeleitet.

[16] Sind Ersatzansprüche des EIU unter konsequenter Anwendung der oben dargestellten BGH-Rechtsprechung nach § 548 Abs. 1 S. 1 und 2 BGB verjährt, wonach die kurze 6-monatige Verjährung für Ersatzansprüche des Vermieters wegen Veränderungen oder Verschlechterungen der Mietsache ab dem Zeitpunkt des Zurückerhalts der Mietsache zu laufen beginnt? Oder gilt die Regelverjährung von 3 Jahren, weil neben der mietrechtlichen Anspruchsgrundlage des EIU aus § 280 Abs. 1 S. 1 BGB in Verbindung mit dem Trassenvertrag zweifellos auch die gesetzliche Anspruchsgrundlage des § 1 Abs. 1 HaftpflG einschlägig ist, die an die Gefährdungshaftung des EVU anknüpft? Ober- oder höchstrichterliche Entscheidungen finden sich zu dieser auf Bahntrassen bezogenen Verjährungsfrage noch nicht. Der BGH hat in seinen beiden Urteilen aber auch keine Einschränkung insoweit anklingen lassen.

### b) Regelungszweck und Anwendungsbereich des § 548 BGB

[17] Zum Regelungszweck der kurzen mietrechtlichen Verjährung führte der BGH<sup>18</sup> schon zur Vorgängervorschrift § 558 BGB wörtlich aus:

„Die Vorschrift ist nach ihrem Sinn und Zweck weit auszulegen. § 558 BGB a. F. verfolgt den Zweck, eine rasche Auseinandersetzung zwischen den Mietparteien zu gewährleisten und eine beschleunigte Klarstellung der Ansprüche wegen des Zustands der überlassenen Sache bei ihrer Rückgabe zu erreichen. Eine möglichst schnelle Abwicklung erscheint deshalb erwünscht, weil Mieta und Pacht häufig wechselnde Interessen berühren und der Zustand der überlassenen Sache umso schwerer festzustellen ist, je länger dieser Zeitpunkt zurückliegt.“

[18] Nun könnte man einwenden, da dem EVU ja nur ein beschränkter Gebrauch an der Trasse gewährt wird (s. o.), erfolge keine körperliche Rückgabe der Mietsache Trasse,

13 BeckRS 2025, 6062, Rn. 27.

14 BeckRS 2025, 6062, Rn. 27.

15 Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH.

16 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist.

17 Vgl. etwa die Zusammenfassung von Wilting RdTW 2024, 82.

18 NJW 2006, 1963, Rn. 11, ferner ua BGHZ 61, 227 = NJW 1973, 2059.

im Gegensatz etwa bei Beendigung eines Mietvertrags über bewegliche Sachen oder Wohnungen. Tatsache ist, dass das EIU die unmittelbar zuvor vom EVU genutzte Trasse nicht auf Mängel untersucht, etwa, indem es die genutzte Trasse abläuft, was an sich schon absurd klingt. Vielmehr wird kurz nach „Rückgabe“ der Trasse schon das nächste EVU über dieselben Gleise fahren.

[19] Diese durch den Massenverkehr auf dem Schienennetz bedingte Praxis spricht hingegen nicht gegen die Anwendung der kurzen mietrechtlichen Verjährung. Durch ein EVU bei Trassenbenutzung verursachte Schäden an der Infrastruktur werden in aller Regel sofort festgestellt. Entweder ist die Ursache eine Entgleisung oder gar ein Unfallereignis, so dass die Schadensverursachung dem EIU unmittelbar bekannt wird und dem konkreten EVU eindeutig zugeordnet werden kann. Oder es werden Schienen durch blockierende Räder von Waggons beschädigt; dann bilden sich sogenannte Heißläufer, die durch die entsprechenden Ortungsgeräte des EIU oder durch am Eisenbahnbetrieb Beteiligte festgestellt und ebenfalls dem betreffenden EVU zugeordnet werden können. Hinzu kommt, dass das EIU bei Unfällen ausnahmslos sofort eine Untersuchung anordnet und durchführt und zu diesem Zweck die Strecke sperrt. Die Trasse wird erst freigegeben, wenn diese wieder betriebsicher und die Strecke geräumt ist. Für diesen Vorgang hält das EIU eigens Notfallmanager vor. Das EIU macht sich somit immer unverzüglich ein Bild vom Unfallgeschehen, seinen Ursachen und Auswirkungen.

[20] Dass Schäden an der Infrastruktur unentdeckt bleiben und keinem Verursacher angelastet werden können, dürfte ohne weiteres eine für die hier zu betrachtende Rechtsfrage vernachlässigbare Ausnahme sein.

[21] Des Weiteren muss konstatiert werden, dass die kurze mietrechtliche Verjährung des § 548 Abs. 1 BGB *lex specialis* ist und auch anderweitige vertragliche und gesetzliche Anspruchsgrundlagen – mit Ausnahme des § 826 BGB – erfasst, wenn es um die vorgenannten Ersatzansprüche des Vermieters geht.<sup>19</sup> Für Ansprüche aus Gefährdungshaftung, die mit mietrechtlichen Ersatzansprüchen des Vermieters konkurrieren, ist dies für die Haftung des Einleiters in ein Gewässer gemäß § 89 WHG<sup>20</sup> und für die Haftung des Kfz-Halters gemäß § 7 StVG<sup>21</sup> höchstrichterlich entschieden. In einem anderen Fall zum BBodSchG, in dem der BGH<sup>22</sup> die Anwendbarkeit der kurzen mietrechtlichen Verjährung ausgeschlossen hat, ist in der Begründung zu lesen, dass § 548 BGB zwar auch Ansprüche außerhalb des eigentlichen Mietrechts erfasse, aber nur, wenn diese auf demselben Sachverhalt<sup>23</sup> beruhen, nämlich auf einem nicht vertragsgemäßen Gebrauch der Mietsache, oder wenn der Schaden jedenfalls „durch den Mietgebrauch“<sup>24</sup> entstanden ist. Schon von daher drängt sich kein sachlicher Grund auf, für die Gefährdungshaftung des EVU nach dem Haftpflichtgesetz bzw. umgekehrt für Ersatzansprüche des die Trasse vermietenden EIU anlässlich der Beschädigung der Infrastruktur während der Trassennutzung eine Ausnahme gegenüber § 548 BGB zuzulassen.

### c) Keine Ausnahme für Trassenverträge

[22] Die Anwendbarkeit des § 548 BGB auf Ansprüche des EIU nach § 1 HaftpflG kann auch nicht mit historischen, systematischen oder teleologischen Gesichtspunkten oder einer ansonsten unausgewogenen Wertung der Interessen der Parteien begründet werden, so wie es der BGH in einer weiteren Entscheidung zum BBodSchG<sup>25</sup> ausgeführt hat. In der dortigen Entscheidung stellte der BGH ua heraus, dass

eine kurze mietrechtliche Verjährung dem Gesetzeszweck der streitgegenständlichen Norm, nämlich einen Rückgriff des in Anspruch genommenen Eigentümers gegen den früheren Verursacher der Altlast zu ermöglichen, zuwiderlaufen würde. In Fällen der Trassennutzung jedoch geht es nicht um die Sicherung von Regressansprüchen gegen Dritte, sondern um primäre Ersatzansprüche des Trassenvermieters EIU gegen den unmittelbaren Vertragspartner EVU.

[23] Auch mit dem Argument einer ansonsten bestehenden Ungleichbehandlung zwischen EVU und EIU kann die Anwendbarkeit des § 548 BGB nicht zu Fall gebracht werden. Eine gewisse Ungleichbehandlung besteht zwar darin, dass wechselseitige Ansprüche zwischen EVU und EIU aus demselben Eisenbahnunfall unterschiedlichen Verjährungsfristen unterliegen. Unterstellt, eine Ursachenabwägung gemäß § 13 Abs. 1 und 2 HaftpflG<sup>26</sup> führt zu einer im Zweifel jeweils hälftigen Haftung – also beispielsweise Ersatzpflicht des EVU für EIU-Schäden an der Infrastruktur und Ersatzpflicht des EIU für EVU-Schäden an den entgleisten Waggons –, so verjähren Ersatzansprüche des EIU wegen der Schäden an der Infrastruktur in 6 Monaten, während Ansprüche des EVU wegen der entgleisten Waggons der Regelverjährung von 3 Jahren unterliegen. Das aber ist dem Mietrecht immanent. Was die Ansprüche des Mieters – vorliegend des EVU – anbetrifft, werden von der kurzen Verjährung des § 548 Abs. 2 BGB nur Ansprüche auf Ersatz von Aufwendungen oder Gestattung der Wegnahme einer in der Mietsache belassenen Einrichtung erfasst. Andere Ansprüche des Mieters aus dem Mietverhältnis, etwa nach § 280 Abs. 1 BGB, unterliegen selbstverständlich der Regelverjährung. Für Ansprüche des Vermieters – vorliegend des EIU – wiederum, ergibt sich eine Einschränkung zugunsten des Vermieters daraus, dass nur diejenigen Ersatzansprüche des Vermieters innerhalb von 6 Monaten ab Rückgabe verjähren, die sich gemäß § 548 Abs. 1 BGB wegen der Veränderungen und Verschlechterung der Mietsache ergeben; sonstige Ansprüche des Vermieters aus dem Mietverhältnis, so zB Ansprüche auf Miete, unterfallen nicht der kurzen Verjährung. Abgesehen davon, kann der Vermieter gegenüber einer Inanspruchnahme durch den Mieter mit verjährten Ersatzansprüchen gemäß 215 BGB aufrechnen oder ein Zurückbehaltungsrecht ausüben, und wäre trotz unterschiedlicher Verjährungsfristen nicht rechtlos gestellt.

[24] Ä propos Ungleichbehandlung. Eine solche zwischen EVU und EIU findet sich – hier nun zulasten des EVU – im Haftpflichtgesetz selbst, nämlich in § 10 Abs. 2 und 3 HaftpflG. Hiernach sind Ersatzansprüche des EVU wegen Sachschäden auf 300.000 € begrenzt, die bei Beschädigung von Loks und Waggons sehr schnell überschritten werden, während das EIU wegen Beschädigung seiner Bahngrundstücke Ersatz in unbegrenzter Höhe verlangen kann, womit auch Scheinbestandteile erfasst sein sollen.<sup>27</sup>

[25] Weitere Rechtsargumente gegen die Anwendbarkeit des § 548 BGB zu finden, fällt zugegebenermaßen schwer.

19 Vgl. Weidenkaff in Grüneberg, § 548 BGB, Rn. 7 mwN.

20 BGHZ 98, 235 (zu § 22 WHG a. F.).

21 BGHZ 61, 227 = NJW 1973, 2059.

22 NZM 2008, 933 = BeckRS 2008, 22769, Rn. 25.

23 So auch BGH NJW 1987, 187.

24 BGH NJW-RR 2005, 381.

25 BeckRS 2008, 22769, Rn. 24.

26 Vgl. zur Haftung der Haftpflichtigen untereinander BGH NJW-RR 2004, 959; zu diversen Haftungsfällen zwischen EVU und EIU vgl. Wilting RdTW 2021, 214 sowie RdTW 2024, 83 (83 f.).

27 Vgl. dazu die Nachweise mit kritischen Anmerkungen von Wilting RdTW 2023, 162, Rn. 14.

Die Probleme auf Seiten des EIU dürften eher tatsächlicher Natur sein.

[26] Denn wie schon ausgeführt, sind Schäden an der Infrastruktur in aller Regel sofort sichtbar und bekannt und werden auch sofort instandgesetzt, während eine endgültige Bezifferung eines Ersatzanspruchs häufig erst weit nach Ablauf der kurzen Verjährung möglich ist. Aber auch hier ist das EIU nicht rechtlos gestellt. Aus anwaltlicher Erfahrung hält sich in der Praxis hartnäckig der Rechtsirrtum, dass eine Haftbarhaltung den Lauf der Verjährung hemme. Diese Wirkung entfaltet aber nur die in Textform erklärte frachtrechtliche Haftbarhaltung gemäß § 439 Abs. 3 S. 1 HGB, Art. 32 Nr. 2 S. 1 CMR oder Art. 47 § 2 CIM. Der Aufforderung des EIU, für einen gewissen Zeitraum auf die Einrede der Verjährung zu verzichten, dürfte jedoch ein in Anspruch genommenes EVU zwecks Vermeidung eines Gerichtsverfahrens in der Regel nachkommen. Diese Einigung müsste allerdings innerhalb der kurzen Verjährungszeit zustande kommen, da die Erklärung eines Verjährungsverzichts durch das EVU nach Verjährungseintritt eher unwahrscheinlich sein dürfte. Eine solche Einigung ist aus Gründen der Rechtsicherheit und Rechtsklarheit einer möglichen Hemmung durch Verhandlung nach § 203 BGB vorzuziehen, wengleich die Rechtsprechung an die Annahme einer Verhandlung keine allzu strengen Maßstäbe anlegt.<sup>28</sup> Auch die Zurückweisung eines Anspruchs mit dem Hinweis, es sei zunächst noch ein Unfallgutachten abzuwarten, dürfte eine verjährungshemmende Verhandlung in Gang setzen.<sup>29</sup>

[27] Und schließlich bliebe dem EIU immer noch die Möglichkeit, innerhalb von 6 Monaten ab „Rückerhalt der Trasse“, also Beendigung des ENV (s. o.) eine verjährungshemmende Feststellungsklage einzureichen. Zwar setzt der Verjährungsbeginn grundsätzlich voraus, dass der Anspruch entstanden und fällig ist, was aber nicht bedeutet, dass der Anspruchsteller in der Lage sein muss, den Anspruch zu beziffern. Vielmehr genügt die Möglichkeit, eine Feststellungsklage zu erheben;<sup>30</sup> diese Möglichkeit hat das EIU in aller Regel sofort nach Schadenseintritt. Auch angesichts des Massengeschäfts Eisenbahn erscheint dies dem EIU auch nicht unzumutbar, wengleich die Frage der Zumutbarkeit rechtlich irrelevant ist.

#### d) Entscheidungen der Instanzgerichte

[28] Zur Frage der Anwendbarkeit des § 548 BGB auf Ansprüche des EIU gegen das EVU auf Ersatz beschädigter Infrastruktur liegt – dies behahend – bislang nur das veröffentlichte Urteil des LG Mannheim<sup>31</sup> vor, daraus wörtlich:<sup>32</sup>

*„§ 548 BGB kommt vorliegend zur Anwendung. Der Trassennutzungsvertrag ist als Mietvertrag zu qualifizieren. Wesentlicher Vertragsinhalt ist die Zurverfügungstellung der Schienen zum Befahren. Zwar sind daneben noch weitere Dienstleistungen seitens der Klägerin erforderlich wie etwa das Bedienen von Weichen und Schranken, damit die Mietsache überhaupt ohne regelmäßige Zwischenfälle genutzt werden kann. Sie sind neben der Überlassung der Mietsache notwendige, aber diese nur ergänzende Arbeiten (KG Berlin, Urteil vom 9.4.2009 – 19 U 21/08 [=BeckRS 2010, 8307]). Entscheidender Vertragsinhalt des Trassennutzungsvertrages ist die Überlassung der Mietsache. Dieser Vertrag hat mit der Überlassung der Trasse auch ohne die Dienstleistungen einen sinnvollen Inhalt, wengleich mit Störungen zu rechnen wäre. Ohne die Überlassung der Schienen wäre die Verpflichtung zur Erbringung der Dienstleistungen dagegen völlig sinnlos. ... Die Verjährung begann daher mit Beendigung*

*des Trassennutzungsvertrags am 1.8.2020 zu laufen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Klägerin aufgrund der ihr zustehenden Sachherrschaft über das Grundstück Gelegenheit, die Anlagen zu begutachten.“*

[29] Das LG Mannheim befindet sich damit auf Linie des BGH, wenn es den Trassenvertrag ohne Einschränkung als Mietvertrag einordnet. Es stellt für die Rückgabe der Mietsache Trasse auch klar auf die Beendigung des ENV ab. Spätestens mit Ankunft des die Trasse nutzenden Zuges endet der ENV. Konsequenterweise wendet das LG Mannheim den § 548 BGB an. Das Urteil des LG Mannheim wurde nicht rechtskräftig, weil in der Berufungsinstanz vor dem OLG Karlsruhe ein verfahrensbeendender Vergleich abgeschlossen wurde.

[30] Das OLG Karlsruhe<sup>33</sup> hat jedoch auf 20 Seiten einen sehr detaillierten Hinweisbeschluss in Form einer Verfügung erlassen. Unter Ziffer 2.8.6 dieses Beschlusses stellt das OLG klar, dass es die Verjährungsproblematik nach § 548 BGB nicht zu entscheiden hatte, weil es vorliegend um Fragen des Gesamtschuldnerausgleichs ging, und weil dem klagenden, ausgleichsberechtigten Gesamtschuldner nicht entgegengehalten werden könne, er habe sich gegenüber dem Gläubiger auf Verjährung berufen müssen. Denn die Einrede der Verjährung eröffne dem – ausgleichsberechtigten – Gesamtschuldner eine Verteidigungsmöglichkeit, keine Verteidigungspflicht.<sup>34</sup> Unterlässt der ausgleichsberechtigte Gesamtschuldner die Erhebung der Verjährungseinrede gegenüber dem Gläubiger, handele er nicht treuwidrig, auch wenn dadurch die anderen Gesamtschuldner belastet werden.<sup>35</sup> Weiter unter Ziffer 2.8.8 des Beschlusses bezeichnet auch das OLG Karlsruhe das betreffende EVU als Mieterin der Trasse und prüft konkret die Voraussetzungen des § 548 BGB, kommt aber zu dem Ergebnis, dass es im Streitfall nicht um Ausgleichsansprüche wegen Beschädigung der Trasse, sondern um solche der beim streitgegenständlichen Unfall verletzten Fahrgäste des EVU geht.

[31] Wengleich also das veröffentlichte Urteil des LG Mannheim nicht in Rechtskraft erwachsen ist, so lässt sich den Ausführungen des OLG Karlsruhe ohne weiteres entnehmen, dass einer Anwendung des § 548 BGB keine Rechtsgründe entgegenstehen. Wenn das OLG anderer Auffassung gewesen wäre, hätte es sich nicht mit Voraussetzungen und Wirkung einer kurzen Verjährung auseinandersetzen müssen; ein Hinweis auf die Nichtanwendbarkeit des § 548 BGB auf Ansprüche des EIU hätte genügt.

[32] Aus eigener Befassung des Autors liegt eine Verfügung des LG Wuppertal<sup>36</sup> vom 25.6.2024 vor, welches über eine Klage des EIU gegen ein EVU auf Ersatz erheblicher Schäden an der Gleisinfrastruktur angerufen wurde. Die Klage wurde unmittelbar vor Jahresende, dem Eintritt der vermeintlichen Regelverjährung, anhängig gemacht. Das LG Wuppertal wies die Parteien darauf hin, dass „nach vorläufiger Würdi-

28 Vgl. BGH BeckRS 1983, 752; Ellenberger in Grüneberg, § 203 BGB, Rn. 2.

29 Offengelassen, da nicht mehr entscheidungserheblich, durch OLG Celle, RdTW 2021, 199, Rn. 86.

30 Vgl. BGH NJW 2006, 1963, Rn. 13 unter Bezugnahme auf BGHZ 73, 363 (365) = NJW 1979, 1550, BGHZ 79, 176 (178) = NJW 1981, 814 und BGHZ 96, 290 (294) = NJW 1986, 1162.

31 RdTW 2024, 396.

32 Rn. 31 und 33.

33 Az. 1 U 139/20, BeckRS 2022, 60697.

34 dies unter Bezugnahme auf BeckOGK-Kähler, 1.8.2021, § 242 BGB, Rn. 938.

35 dies unter Bezugnahme auf BeckOGK-Kähler, 1.8.2021, § 242 BGB, Rn. 928.

36 Az. 10 O 477/23

gung des bisherigen Sach- und Streitstandes der streitgegenständliche Trassenutzungsvertrag als Mietvertrag zu qualifizieren sein und die kurze Verjährungsfrist des § 548 BGB eingreifen dürfte.“ Auch dieses Verfahren endete durch Vergleich.

[33] Im Ergebnis stehen also alle Zeichen auf „Anwendung des § 548 BGB“. Vielleicht erhält der BGH demnächst Gelegenheit, auch insoweit für Klarheit zu sorgen.

### 3. Keine Einschränkung durch das Eisenbahn-Regulierungsrecht

#### a) Problemstellung

[34] Der BGH erwähnt in dem hier besprochenen Urteil,<sup>37</sup> dass dem Gebot der „loyalen Zusammenarbeit“ mit der Regulierungsstelle im vorliegenden Fall genügt worden sei. Zur Entstehung und Bedeutung dieses Gebots sind einige EuGH-Urteile heranzuziehen.

[35] Nutzungsvereinbarungen mit dem EIU sind zwar zivilrechtlicher Natur, jedoch „durch das Eisenbahnregulierungsrecht öffentlich-rechtlich überformt“.<sup>38</sup> Auch zum Verhältnis zwischen den zivilrechtlichen Wettbewerbsregeln und den öffentlich-rechtlichen Regulierungsvorschriften hat sich in den vergangenen acht Jahren eine Rechtsprechungshistorie geformt, beginnend mit der CTL-Entscheidung des EuGH vom 9.11.2017 (C-489/15),<sup>39</sup> die auf europarechtlicher Ebene mit verbindlicher Ausstrahlung auf die nationalen Gerichtsentscheidungen das Ende der Billigkeitskontrolle regulierter Infrastrukturnutzungsentgelte eingeleitet hat. In diesem ersten von drei Urteilen stellte der EuGH fest, dass es gegen europäisches Eisenbahn-Richtlinienrecht verstoße, wenn Infrastrukturnutzungsentgelte gemäß bisheriger jahrelanger Praxis von Zivilgerichten im Einzelfall auf Billigkeit überprüft und unabhängig von der Regulierungsstelle – in Deutschland die Bundesnetzagentur (BNetzA) – abgeändert werden können.<sup>40</sup>

[36] Dieses erste EuGH-Urteil ließ jedoch einige Fragen offen, insbesondere, ob es den Zivilgerichten gestattet sein soll, Infrastrukturentgelte nach kartellrechtlichen Maßstäben zu beurteilen. Während der BGH<sup>41</sup> dies in drei Entscheidungen zügig bejahte, wurde der EuGH durch Vorlageentscheidung des KG Berlin ein zweites Mal befasst und stellte mit Urteil vom 27.10.2022 (C-721/20) klar, dass die nationalen Gerichte auch in Anbetracht des europäischen Richtlinienrechts bei der Entscheidung eines EVU über eine Klage auf Rückzahlung überhöhter Infrastrukturnutzungsentgelte gleichzeitig die Kartellvorschrift des Art. 102 AEUV als europäisches Primärrecht als auch das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht anwenden dürfen. Die nationalen Gerichte seien dabei allerdings zur „loyalen Zusammenarbeit“ mit der Regulierungsstelle verpflichtet. Darunter wollte der EuGH verstehen, dass die Zivilgerichte bei der eigenen Würdigung der Sach- und Rechtslage die Entscheidungen der zuständigen Regulierungsstelle zu berücksichtigen und sich mit dem gesamten Inhalt der ihnen vorgelegten Akten der Regulierungsstelle auseinanderzusetzen haben. In einer dritten Entscheidung schließlich, in der die Regulierungsstelle zwar vorab angerufen wurde, hingegen eine Befassung aus formellen Gründen abgelehnt hatte, stellte der EuGH<sup>42</sup> klar, dass eine Befassung auch nachgeholt werden könne, weil es im dazu anwendbaren nationalen Recht keine Ausschluss- oder Verjährungsfristen gebe.

#### b) „Loyale Zusammenarbeit“ mit der Regulierungsstelle

[37] Der Begriff der „loyalen Zusammenarbeit“ der Zivilgerichte mit der BNetzA findet sich weder in europäischen

noch in nationalen Vorschriften wie insbesondere dem ERegG oder dem AEG. Wie oben dargestellt, wurde dieses Gebot vom EuGH entwickelt. Die Urteilsbegründung aus diesem zweiten EuGH-Urteil war vermutlich dadurch geprägt, dass im ersten Urteil eine Befassung der Regulierungsstelle als verbindlich und ausnahmslos angeordnet wurde, wenngleich wohl nur im Zusammenhang mit Billigkeitsentscheidungen nach § 315 BGB. Jedenfalls finden sich im ersten EuGH-Urteil insoweit keine Einschränkungen oder Aussagen zur Befassung der Regulierungsstelle im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Entscheidungen. Da der EuGH offensichtlich nicht von seinem ersten Urteil inhaltlich abrücken wollte, hat er in seinem zweiten Urteil mit seiner Anforderung an eine loyale Zusammenarbeit eine „Brücke“ geschlagen. Was der EuGH konkret unter seinem selbst kreierten unbestimmten Verfahrensrechtsbegriff verstehen will, deutet er im zweiten Urteil an, überlässt die Ausgestaltung aber wohl den nationalen Gerichten. Im Ergebnis hat eine Vorbefassung der Regulierungsstelle zu erfolgen, wenn es in anhängigen Zivilverfahren insbesondere um eine Überprüfung von Entgelten für die Nutzung der Infrastruktur oder um Ersatzansprüche wegen eines nicht diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur geht, mithin um regulierungsrechtliche (Vor-)Fragen.

[38] Im hier besprochenen Fall des BGH ging es weder um eine Überprüfung von Trassenentgelten noch um Schadensersatz wegen Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung, sondern um Ersatz von Vermögensfolgeschäden, die das klagende EVU aufgrund mangelhafter Leistungserbringung seitens des EIU erlitten hat.<sup>43</sup> Der BGH bezieht sich insoweit auf eine grundsätzliche Stellungnahme der Beschlusskammer der BNetzA vom 31.8.2018,<sup>44</sup> wonach die zivilrechtliche Geltendmachung derartiger Mangelgeschäden keinen Umstand bedeute, der einer regulatorischen Einflussnahme bedürfe, weil – so der BGH<sup>45</sup> – lediglich nach § 249 Abs. 1 BGB ein Umstand wiederhergestellt werden soll, der ohne das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Diese bereits vorliegende grundsätzliche Stellungnahme der BNetzA aus einem anderen Verfahren wertet der BGH als ausreichende Vorbefassung im Sinne einer „loyalen Zusammenarbeit“, so dass prozessual keine weitere Stellungnahme der BNetzA mehr abgewartet werden müsse.

[39] Im Ergebnis zeigt das BGH-Urteil also auf, dass es für die Annahme einer „loyalen Zusammenarbeit“ im Sinne des EuGH einen weiten Interpretationsspielraum gibt, der einer unnötigen Verschleppung zivilgerichtlicher Verfahren entgegenwirkt.

### 4. Vorlage von Tabellen zur Substantiierung

[40] Zur Begründung ihres Anspruchs der Höhe nach hatte sich das klagende EVU auf in den Vorinstanzen eingereichte Tabellen gestützt, ohne diese schriftsätzlich weiter aufzubereiten. Damit hatte die Klägerin auch nach Auffassung des BGH ihrer Substantiierungspflicht genügt, weil eine Aufnah-

37 BeckRS 2025, 6062, Rn. 36.

38 BGH, BeckRS 2025, 6062, Rn. 32.

39 RdTW 2020, 453.

40 Vgl. die Darstellung der drei EuGH-Urteile bei Hebrant, Eisenbahninfrastrukturentgelte: ex-post-Kontrolle mit ex-tunc-Wirkung. Altentgelte sind von der Regulierungsstelle zu prüfen – Besprechung des EuGH-Urteils vom 7. März 2024 – C-582/22 (RdTW 2024, 172), RdTW 2024, 169.

41 BeckRS 2019, 39514, BeckRS 2020, 3288 und BeckRS 2020, 33927.

42 C-582/22, RdTW 2024, 172.

43 Vgl. BeckRS 2025, 6062, Rn. 36.

44 BK10-18-0014 E – S. 44, abzurufen unter [www.bundesnetzagentur.de](http://www.bundesnetzagentur.de).

45 Vgl. BeckRS 2025, 6062, Rn. 35.

me des Tabellenwerks in einen Schriftsatz den Erkenntniswert nicht erhöht hätte, und weil der Beklagten die Auswertung der Tabellen zumutbar sei. Denn die Tabellen beruhten auf eigenen Erkenntnissen und Aufzeichnungen des beklagten EIU, nämlich den eigenen Verspätungskodierungen (s. o.).<sup>46</sup> Damit stellt der BGH wiederum klar, dass an die Substantiierungspflicht keine überspannten Anforderungen zu stellen sind. Die hier besprochene Entscheidung steht im Einklang mit vorangegangenen Entscheidungen des BGH zur Substantiierung, so etwa mit einem Beschluss vom 2.10.2018.<sup>47</sup> Dort hatte der Kläger auf eine Darstellung in einer vorgelegten Anlage Bezug genommen, die lediglich aus einer Seite bestand und aus sich heraus verständlich war. Der BGH betonte aber, dass die Gerichte nicht verpflichtet seien, umfangreiche ungeordnete Anlagenkonvolute von sich aus durchzuarbeiten, um die klägerischen Ansprüche zu konkretisieren, womit dann kein Gehörsverstoß nach Art. 103 Abs. 1 GG verbunden sei.<sup>48</sup> Auf die umfangreiche Judikatur

des BGH zur Substantiierungspflicht sei hier nur pauschal hingewiesen.

### III. Ausblick

[41] Das hier besprochene BGH-Urteil bietet viele Ansatzpunkte für vertiefende Betrachtungen, von denen im Rahmen dieses Aufsatzes nur einige wesentliche angesprochen werden konnten. Zur Qualifizierung des Trassenvertrags als Mietvertrag bringt das Urteil weitere Klarheit. Aus Sicht des Verfassers ist damit auch uneingeschränkt die kurze mietrechtliche Verjährung nach § 548 BGB einschlägig. Vielleicht erhält der BGH die Gelegenheit, auch dies in einer künftigen Entscheidung zweifelsfrei klarzustellen. ■

<sup>46</sup> Vgl. BeckRS 2025, 6062, Rn. 38.

<sup>47</sup> BGH NJW 2019, 1082.

<sup>48</sup> In diesem Sinne bspw. auch BGH NJW-RR 2016, 63, Rn. 14.

Professorin Dr. Katharina Reiling und Dr. Eva Ricarda Lange\*

## Regulierung autonomer Seeschifffahrt durch internationales Verwaltungsrecht

Der Beitrag analysiert die aktuellen Vorhaben der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation, der Europäischen Union und verschiedener Nationalstaaten zur Regulierung autonomer Seeschifffahrt aus der Perspektive des internationalen Verwaltungsrechts. Es wird gezeigt, dass sich die durch diese Stellen ins Auge gefassten Rechtsinstrumente mit den bekannten Kategorien des internationalen Verwaltungsrechts beschreiben lassen. In einem zusammenfassenden Ausblick werden beispielhaft rechtliche Herausforderungen der Regulierung autonomer Seeschifffahrt diskutiert und nationale Handlungsoptionen aufgezeigt.

### I. Einleitung

[1] Die moderne Seeschifffahrt ist hoch automatisiert. Routenplanung, Kurshaltung, Frachtüberwachung und Wartungsmanagement werden von Software und sensorgestützten Programmen übernommen. Dabei erweist sich der Übergang zu autonomen Systemen, d. h. zu Systemen, die unabhängig von menschlicher Beteiligung oder vordefinierten Wenn-Dann-Schemata Entscheidungen unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Faktoren treffen,<sup>1</sup> als fließend. Auch wenn noch viele technische Fragen offen und Testphasen erforderlich sind, ist das unbemannte Frachtschiff keine Utopie mehr. So gilt die Yara Birkeland als das erste autonome Schiff, das im operationellen Betrieb eingesetzt wird. Seit 2022 pendelt dieses 80 m lange Containerschiff im Süden Norwegens zwischen seiner Produktionsstätte und dem Hafen in Brevik bzw. Horten hin und her.<sup>2</sup> Im Rahmen einer zweijährigen Testphase wurde die menschliche Besatzung an Bord der Yara kontinuierlich reduziert und der Grad an Autonomie erhöht. Im Unterschied zum Straßenverkehr findet das autonome Fahren auf Wasserwegen gleichwohl bislang wenig allgemeine Beachtung. Dabei ist zu vermuten, dass sich autonomes Fahren auf See rascher durchsetzen wird als zu Lande, da viele Probleme auf der Straße noch zu lösen sind, nicht zuletzt das der gesellschaftlichen Akzeptanz. Einen entscheidenden Antriebsfaktor für den Eingang

autonomer Systeme in die Seeschifffahrt bilden zudem Effizienzgewinne, da der maritime Transportsektor stärker als andere Verkehrsträger von internationalem Wettbewerb geprägt ist.

[2] Aus Rechtssicht wirft die autonome Seeschifffahrt zum einen zivilrechtliche Haftungsfragen auf,<sup>3</sup> zum anderen – und dem vorgelagert – stellen sich Fragen ihrer Regulierung. Aus öffentlich-rechtlicher Perspektive sind insbesondere die grundsätzliche Zulassung dieser Technologie und die Einhegung der mit autonomen Schiffen verbundenen Sicherheitsrisiken, etwa im Bereich der Cybersicherheit, bedeutsam. Die Ko-Entwicklung von Technik und Recht schafft daher bereits jetzt Regulierungsbedürfnisse, die aktuell von internationaler, supranationaler und nationaler Ebene adressiert werden. Der Beitrag gibt einen Überblick über die sich entwickelnden Regelungsvorhaben für die autonome Seeschifffahrt und verdeutlicht, dass sich dieses Rechtsregime nicht allein völkerrechtlich begreifen lässt. Vielmehr ordnet der Beitrag die Regelungsstrukturen der autonomen Seeschifffahrt dem internationalen Verwaltungsrecht zu, einer Forschungsperspektive, die immer wichtiger wird, aber noch nicht so rechtlich fundiert ist wie das nationale und europäische Verwaltungsrecht. Nach einer Analyse des tatsächlichen Entwicklungsstands dieser innovativen Technologie (II.) erfolgt daher eine rechtliche Einordnung der sich herausbildenden Regulierung autonomer Seeschiffe in das internationale Verwaltungsrecht (III., IV.).

\* Katharina Reiling ist Inhaberin des Lehrstuhls für Öffentliches Recht, insb. Verwaltungsrecht, internationales Recht und maritimes Recht an der Universität Konstanz; Eva Lange ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl von Prof. Calliess, Universität Bremen, und Referendarin.

<sup>1</sup> Siehe zum Begriff der Autonomie: IMO, MSC 108/4/4, Annex 1, S. 2.

<sup>2</sup> Siehe <https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/>; zuletzt aufgerufen am 20.12.2024.

<sup>3</sup> Siehe zur deliktischen Haftung für autonome Schiffe: Etkorn, Der Schiffszusammenstoß unter Beteiligung autonom fahrender Schiffe, 2022.