

„Eine Entlastung dürfte DB Netz nicht gelingen“

Rechtsanwalt Dr. Frank Wilting zum Rechtsstreit zwischen der Deutschen Bahn und den durch die Unterbrechung der Rheintalbahn bei Rastatt 2017 geschädigten Eisenbahnen und Eisenbahnkunden

Herr Wilting, der Einsturz der Tunnelbaustelle in Rastatt liegt jetzt fünf Jahre zurück, Eisenbahnen und Eisenbahnkunden ist durch die Unterbrechung der Bahnstrecke über 51 Tage erheblicher Schaden entstanden, der aber offenbar noch nicht reguliert wurde. Hält die DB die Klägerinnen und Kläger hin?



Frank Wilting

Foto: privat

Wir begehen hier tatsächlich ein denkwürdiges Jubiläum, das mich bis heute auf der rechtlichen Seite intensiv beansprucht. Ich unterstütze seitdem Eisenbahnen und Speditionen aus der Schweiz, Belgien, Österreich und den Niederlanden bei der Prüfung und Durchsetzung ihrer Ersatzansprüche, gerichtlich wie außergerichtlich. Entgegen den öffentlichen Ankündigungen der DB kurz nach der Havarie kann in der Tat von einer zügigen Regulierung berechtigter Ansprüche keine Rede sein. Die geltend gemachten Ansprüche müssen durch die Anspruchssteller nachgewiesen werden, was natürlich Zeit und Aufwand bedeutet. Für den Austausch der Nachweise hatte die DB ein DV-gestütztes „Tool“ entwickelt und den EVU, mit denen Trassenverträge bestehen, zur Verfügung gestellt. Diese sollten dort alle eigenen und Drittansprüche eingeben. Allein dieses Verfahren hat rund zwei Jahre gedauert. Aktuell befinden wir uns mit der DB in konkreten Verhandlungen. In den nächsten Monaten wird sich entscheiden, ob die DB weitere Gerichtsverfahren durch angemessene Zahlungsangebote wird verhindern können.

Abgesehen von der Frage, ob fünf Jahre ausreichen, um die Ursache mit heutigen Untersuchungsmethoden festzustellen, stellt sich Außenstehenden die Frage, wie lange es den Klägerinnen und Klägern zumutbar ist, auf das Ergebnis zu warten. Warum dauert das so lange?

Ich denke, dass die Ursache der Havarie für alle Außenstehenden von Anfang an auf der Hand lag. In einem aus Kies und Sand bestehenden Boden

wurde ein nicht ausreichend erprobtes Tunnelvortriebsverfahren angewendet. Zwischen Oberkante Tunnel und der mit schweren Zügen intensiv befahrenen Trasse befand sich nur eine Schicht von 4 m. Die Vereisung dieser Schicht war unzureichend. Von oben drang bei hochsommerlichen

Temperaturen warmes Regenwasser ein, während die Bohrmaschine von unten entsprechende Wärme abgab. Den Rest kennen wir. Die von Ihnen angesprochenen Untersuchungen sind Teil eines Schlichtungsverfahrens zwischen der DB und der Bau-ARGE. Hieran sind auch die jeweiligen Versicherer beteiligt, die am Ende die Zeche zu zahlen haben. Angeblich ist das Verfahren immer noch nicht abgeschlossen. Solange die DB in ihren Verhandlungen mit den EVU keine hinreichende Klarheit über die Höhe der berechtigten Ansprüche hat, steht auch der Umfang der Ansprüche der DB gegen die Bau-ARGE nicht fest, sodass auch die beteiligten Versicherer nicht wissen, welcher Betrag letztlich auf sie zukommt. Dieser Zirkelbezug kann nur durch zügige und angemessene Regulierungsangebote der DB durchbrochen werden.

Ist die Ermittlung der Ursache für die Havarie der Baustelle ein Grund dafür, Schadenersatz zu verweigern oder genügt nicht die Tatsache, dass DB Netz die Strecke vertragswidrig nicht zur Verfügung gestellt hat? Und was ist, wenn sich die Ursache nicht mit letzter Sicherheit ermitteln lässt?

Grundsätzlich haben Sie recht. Die betroffenen EVU können eine Verletzung der mit der DB geschlossenen Trassenverträge geltend machen und Ersatz aller hierdurch erlittenen Schäden verlangen. Der Bundesgerichtshof hat den Trassenvertrag in seinem Urteil vom 02.02.2021 (Az. XII ZR 29/20) erneut als Mietvertrag qualifiziert. Mithin hat DB Netz dem Trassenbesteller die Trasse pünktlich zum Gebrauch zu überlassen. Tut DB Netz das nicht, so wird sie

vertragsbrüchig. Um aus ihrer vertraglichen Haftung herauszukommen, muss DB Netz im Fall Rastatt nachweisen, dass sie oder ihre Auftragnehmer die Havarie nicht verschuldet haben. Das heißt: Auch wenn sich die Ursache nicht mit letzter Sicherheit ermitteln lässt – wovon ich aber nicht ausgehe – muss die DB für nachgewiesene Schäden aufkommen. Von höherer Gewalt kann im Übrigen keine Rede sein; die Havarie ist auf menschliche Fehler zurückzuführen.

Wofür sind Untersuchungen der Ursache erforderlich, wenn auf der Hand liegt, dass bei der Wahl der offenen Tunnelbauweise die Havarie nicht eingetreten wäre?

Diese alternative Betrachtung dürfte rechtlich keine Rolle spielen. Tatsache ist nun einmal, dass das Bohrverfahren mit Vereisung angewendet wurde. Und hier dürften die DB und die Bau-ARGE mit ihren Versicherern heftig streiten, wer welchen Anteil zu vertreten und letztlich zu übernehmen hat.

Sehen Sie die Gefahr, dass Klägerinnen und Kläger, die feste Trassenbestellungen hatten, leer ausgehen?

Diese Gefahr besteht immer, wenn man seine Ansprüche nicht konsequent verfolgt. Ich habe bereits in meinem Beitrag im *Rail Business* 39/17 vom 25.09.2017 prognostiziert, dass Anspruchssteller einen langen Atem benötigen und zeitnah Nachweise sichern sollten. Wer das nicht getan hat, wird womöglich leer ausgehen. **RB** 15.8.22 (ici)

Magistrale 51 Tage unterbrochen

Am Samstag, den 12.08.2017 um 11 Uhr senkte sich das Erdreich unter den Gleisen der Strecke Karlsruhe – Basel im Bereich einer Tunnelbaustelle in Rastatt, die unterhalb der Gleise verlief. Wasser, Sand und Kies drangen in die Oströhre des Tunnels ein. Zuvor war für den Vortrieb der Tunnelbohrmaschine das umgebende Erdreich eingefroren worden. Erst am 01.10.2017 um 23 Uhr war die oberirdische Strecke wieder nutzbar.