

Herausgeber: Rechtsanwalt Dr. Jan Albers, Rechtsanwalt Dr. Lothar Harings, Rechtsanwalt Dr. Hubert Holland, Prof. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke, Richter am BGH a.D. Günther Pokrant, Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming, Richter am LG Dr. Fabian Reuschle, Rechtsanwalt Reinhart Rüsken, Richter am BFH a.D., Rechtsanwalt Prof. Dr. Dieter Schwampe, Rechtsanwalt Dr. Frank Wilting

Schriftleitung: Prof. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke, Universität Hamburg
Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming, Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr

5 2021
Seiten 169–208
9. Jahrgang
14. Mai 2021

Editorial

Im Fokus: Der Verkehrsträger Schiene

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

obergerichtliche Entscheidungen zum Verkehrsträger Schiene sind Mangelware, doch wenn sie erscheinen, sind sie nicht selten spektakulär. Weiterhin anhängig sind Verfahren zur kartellrechtlichen Überprüfung der Trassenpreise der DB Netz AG, nachdem der EuGH (RdTW 2020, 453) der jahrelang von den Gerichten durchgeführten Billigkeitsprüfung nach § 315 BGB eine Absage erteilte. Klarstellend zum EuGH haben der BGH (NJW 2020, 1436) und ihm folgend das OLG Frankfurt am Main (BeckRS 2020, 36891) betont, dass das Kartellrecht als europäisches Primärrecht nicht durch das Eisenbahn-Regulierungsrecht verdrängt wird. Das KG Berlin hat kürzlich diese Frage dem EuGH vorgelegt, obwohl aus meiner Sicht bereits vom EuGH im vorgenannten Sinne entschieden. Mit etwas geringerem rechtlichen Tiefgang aber umso „handfester“ hat das OLG Celle am 10.2.2021 dem Betreiber der Infrastruktur die alleinige Haftung für den Schaden einer Schienenbahn zugewiesen, die mit einem von einem Nachbargrundstück auf die Gleise umgestürzten Baum kollidierte, weil dessen Vorschädigung übersehen wurde (dazu im nächsten Heft). Bemerkenswert in der vorliegenden Ausgabe ist das Urteil des BGH vom 3.2.2021, das sich gleich mit mehreren für den Verkehrsträger Schiene bedeutsamen Rechtsfragen befasst und von Prof. Ostendorf kommentiert wird. Mit der Einordnung des Trassenvertrags als mietrechtliches Verhältnis zwischen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Betreiber der Infrastruktur bestätigt der BGH die dazu erstmals vom Kammergericht (BeckRS 2010, 8307) getroffenen Rechtsausführungen. Darüber hinaus wird das Urteil des BGH ganz erhebliche Auswirkungen auf die Haftung des Infrastrukturbetreibers haben, wenn dieser die vereinbarten Trassen nicht fristgerecht zur Verfügung stellt. Der BGH erteilt der bisherigen Auffassung der DB Netz AG und der Vorinstanzen eine klare Absage, wonach eine pünktliche Trassenbereitstellung nicht vom Infrastrukturbetreiber geschuldet sei wegen der Komplexität des Schienenverkehrs, und weil es insoweit am Rechtsbindungswillen fehle. Auch die AGB-rechtlichen Ausführungen des BGH sind lesenswert; eine Beschränkung des Trassennutzers auf Minderungsansprüche und der Haftungsausschluss für Vermögensschäden seien unwirksam. Interessant ist auch der Hinweis zur sekundären Darlegungslast im Rahmen der Pflichtverletzung des Infrastrukturbetreibers am Schluss der Urteilsbegründung. Das Urteil wird erhebliche Auswirkungen haben, nicht zuletzt monetärer Art. Wenn es eine Qualitätsoffensive des großen Infrastrukturbetreibers auslöst, wird dies dem politischen Ziel des „mehr Verkehr auf die Schiene“ zugutekommen; Trassenpreiserhöhungen als Folge des BGH-Urteils wären kontraproduktiv.



Einen weiteren Schwerpunkt widmet dieses Heft dem Assekurateur. Schwampe schlägt einen Bogen von der Historie des Assekurateurs bis zur aktuellen Rechtsprechung, befasst sich mit dessen Vollmachten und beleuchtet die vielfältigen Aufgaben des Assekurateurs und seine Prozessstandschaft. Mit der Erweiterung der internationalen Strafverfolgung von luftfahrtspezifischen Delikten und dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu den neuesten völkerrechtlichen Abkommen setzt sich Lüsing auseinander und gibt einen Überblick über weitere einschlägige internationale Abkommen auf diesem Sektor. Der elektronische CMR-Frachtbrief hält endlich Einzug ins deutsche Transportgeschehen; Saive berichtet über das zur Ratifizierung anstehende eCMR-Zusatzprotokoll. Der Rechtsprechungsteil wird nach dem bereits genannten BGH-Urteil ergänzt durch zwei weitere Urteile aus dem Eisenbahnsektor: Das OLG Celle urteilte zur Haftung des EVU für die Beschädigung beförderter Waggons (vgl. dazu Wilting/Langenkamp, RdTW 2021, 82), und das OLG Hamburg setzte sich mit der Anforderung an die Dichtigkeit von geschlossenen Waggons auseinander. Zur Haftung des Frachtführers nach Art. 17 CMR für Güterschäden, aufgrund einer zurechenbaren schuldhaften Beistellung eines untauglichen Containers führt der OGH Wien aus. Abgeschlossen wird der Rechtsprechungsteil mit einem Urteil des LG Hamburg zur Reichweite der Obhut des Luftfrachtführers.

Rechtsanwalt Dr. Frank Wilting