

Nur eine Eisenbahn haftbar halten

SERIE Rechtsirrtümer aus Transport und Logistik /

Donnerstag, 3.2.2011

DVZ Nr. 15

Internationales Bahnrecht kennt keine Klagehäufung

Von Dr. Frank Wilting

Sind mehrere Bahnen an einem internationalen Transport beteiligt, verklage ich bei einem Schaden alle, damit mir keiner entwischt. Ein Irrtum, denn mit der ersten Klage erledigen sich die Ansprüche gegen die anderen Bahnen. Diese und andere Erkenntnisse werden nachfolgend behandelt. Die Themen: Haftung bei schlechter Gleiswartung, Waggons verschieben, Haftung für nationale Strecken.

Der Irrtum: Beim Transport mit der Eisenbahn von Italien nach Deutschland kam es zur Entgleisung des Zuges, wodurch meine Ware beschädigt wurde. Der Schienenfrachtführer will nicht zahlen und beruft sich auf höhere Gewalt. Denn dafür, dass Dritte die Gleise schlecht gewartet haben, könne er nun wirklich nichts.

Richtig ist: Der Einwand ist unzutreffend. Für den grenzüberschreitenden Schienentransport gilt zwingend das internationale Übereinkommen zum Eisenbahnfrachtverkehr CIM. Das bestimmt in Artikel 40 ausdrücklich, dass die Betreiber der Infrastruktur als Erfüllungsgehilfen des Beförderers gelten. Dieser kann dann möglicherweise gegen das Infrastrukturunternehmen Regress nehmen, jedoch nicht dem Absender den Ersatz des Schadens am beförderten Gut verweigern. Die vor der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs geltende Einheit von Netz und Betrieb wurde also in den internationalen Haftungsbestimmungen fortgeführt.

Der Irrtum: Als Gleisbauunternehmer muss ich oft schnell handeln und kurze Wege gehen. Neulich benötigte ich in unmittelbarer Nähe ein Abstellgleis für meinen Bauzug. Ich habe kurzerhand drei dort abgestellte fremde Waggons in ein anderes Gleis verschoben und meinen Zug dort abgestellt. Damit habe ich schließlich keinen Schaden angerichtet.

Richtig ist: Allerdings riskiert der Unternehmer, auf Schadenersatz wegen Eigentumsverletzung in Anspruch genommen zu werden. Mit dem Umsetzen der drei Waggons hat er in fremdes Eigentum eingegriffen. Wenn – wie dies in der Praxis vorkommt – diese Waggons dann im anderen Gleis zugestellt und nicht bei Bedarf durch deren Eigentümer verfügbar sind, entsteht diesem aus der Eigentumsverletzung ein unmittelbarer Umsatzverlust. Da der Unternehmer den Eingriff auch schuldhaft – hier vorsätzlich – vornahm, wäre er zum Schadenersatz verpflichtet.

Der Irrtum: Ich habe Maschinenteile mit der Bahn von Österreich nach Dänemark versendet. Auf dem deutschen Streckenabschnitt kam es zur Entgleisung eines österreichischen Waggons, wodurch meine Sendung erheblich beschädigt wurde. Da mein Schaden immer noch nicht reguliert ist, werde ich nun alle beteiligten Bahnen gleichzeitig verklagen, damit mir niemand entweichen kann.

Richtig ist: Eine solche Klagehäufung kennt das internationale Eisenbahnfrachtrecht nicht. Im Gegensatz zum grenzüberschreitenden Straßenfrachtrecht (Artikel 36 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr – CMR): Nach CMR

kann die Klage gegen mehrere beteiligte Frachtführer als Gesamtschuldner gleichzeitig erhoben werden. Im Eisenbahnfrachtverkehr muss sich der geschädigte Absender gemäß Artikel 45 Paragraph 7 CIM entscheiden, gegen welche Bahn er seinen vollen Schaden geltend machen will. Sein Wahlrecht zwischen mehreren am Transport beteiligten Bahnen erlischt, sobald er gegen eine Bahn Klage eingereicht hat. Diese zum Straßenfrachtrecht abweichende Regelung wird damit begründet, dass auch nach der Privatisierung der Staatsbahnen bei Bahntransporten die Gefahr der Zahlungsunfähigkeit geringer einzustufen sei als bei Frachtführern im Straßenverkehr.

Der Irrtum: Als kleinere private Eisenbahn fahre ich nur in meiner Region Güterverkehre. Ab und zu bringe ich auch mal ein paar Güterwagen bis an die Grenze zum Weitertransport nach Polen. Meine frachtrechtliche Haftung nach dem Handelsgesetzbuch (HGB) begrenze ich immer auf zwei Rechnungseinheiten je Kilo.

Richtig ist: Mag sein, ist aber unwirksam. Wenn ein einheitlicher Frachtvertrag von Deutschland nach Polen (oder etwa in ein anderes Nachbarland) vorliegt, innerhalb dessen eine Teilstrecke übernommen wird, gilt: Es ist ein grenzüberschreitender Transport. Daraus folgt: Der Transport fällt zwingend unter die CIM, also das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Damit gelten im Vergleich zur Haftung nach dem Handelsgesetzbuch nicht nur höhere Haftungsgrenzen für Güterschäden (17 statt 8,33 Rechnungseinheiten) und für Verspätungen (vierfache statt dreifache Fracht). Auch gibt es vertraglich keine Möglichkeit, die Haftung zu begrenzen.

Der Irrtum: Mein Spediteur hat Schäden an Pkw entdeckt, die ich ihm auf Bahnwaggons mit meiner Lok ab einem deutschen Grenzbahnhof zu einem deutschen Umschlagplatz transportiert hatte. Die Waggons wurden in Tschechien beladen und im Auftrag eines anderen Spediteurs mit einer tschechischen Bahn bis zum Grenzbahnhof gebracht. Nun verlangt mein Auftraggeber, dass ich eine förmliche Tatbestandsaufnahme mit ihm durchführe.

Richtig ist: Einen Anspruch auf eine förmliche Tatbestandsaufnahme hat der Spediteur hier nicht, denn der Transport ab Grenze zu einem deutschen Umschlagplatz unterliegt den Regeln des Handelsgesetzbuchs (HGB) und nicht etwa dem internationalen Eisenbahnfrachtrecht CIM. Denn im Gegensatz zum vorangegangenen Beispiel handelt es sich eben nicht um einen durchgängigen Frachtvertrag, sondern um zwei gesonderte Frachtverträge mit unterschiedlichen Bahnen und Spediteuren als Vertragspartner. Unter der Geltung der CIM hätte die Eisenbahn eine Tatbestandsaufnahme durchzuführen, wenn diese einen Güterschaden entdeckt oder bei beziehungsweise unmittelbar nach Ablieferung vom Berechtigten (Absender oder Empfänger) dazu aufgefordert wird (Artikel 42 CIM). Die Tatbestandsaufnahme hat nach internationalem Recht die besondere Bewandnis, dass mit ihrer Hilfe verhindert werden kann, dass Ansprüche wegen Güterschäden mit Annahme des Gutes sofort erlöschen (Artikel 47 CIM). Hier aber handelt es sich um einen gebrochenen Verkehr mit unterschiedlichen Absendern und Frachtführern, also um einen national-tschechischen Transport und einen anschließenden national-deutschen Transport, der dem HGB unterfällt. Und dieses kennt nicht die Pflicht der Eisenbahn zur Tatbestandsaufnahme. DVZ 3.2.2011



Dr. Frank Wilting, Rechtsanwalt –
Fachanwalt, Niedernhausen.
Kontakt über hector@dvz.de

SERIE „RECHTSIRRTÜMER“	
Darstellungen von Rechtsirrtümern sind geeignet, den eigenen Wissens- oder zumindest Meinungsstand kritisch zu hinterfragen. Was sich in Transport und Logistik an Rechtsirrtümern entwickelt hat, soll diese Serie zeigen:	
Geschäftsbedingungen	16.12.2010
Verkehrshaftung	23.12.2010
Formen und Fristen	11.1.2011
Vertragsabschlüsse	20.1.2011
Aus der Spedition	27.1.2011
Aus der Eisenbahn	3.2.2011
Folgeschäden	10.2.2011