

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #3/2021



„Ein alter Mann vor seiner Ladentür. Steht und ist alt. Hat gewusst, dass man alt wird, alle, er auch. Aber warum so schnell und warum nur gerade ausgerechnet jetzt muss ihm das passieren?“

Hat noch was vorgehabt und weiß nicht mehr was.“

Peter Kurzeck

Aus dem Inhalt:

(Ab) wann ist eine Beschädigung eine Beschädigung?
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: Schadensverdacht, Substanzschaden, Beschädigung, sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung, sonstige Kosten aus Anlass des Schadens, BGH, § 425 HGB, Art. 17 CMR, § 432 HGB, Art. 23 Abs. 4 CMR

Verlust/Totalbeschädigung oder Lieferfristüberschreitung bei verspäteter Anlieferung von nicht mehr vermarktungsfähigen Gütern
von Angela Schütte **Seite 3**

Schlagworte: fehlende Vermarktungsfähigkeit, Verlust/Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung, qualifiziertes Verschulden, Art. 17, 29 CMR

AGB-Klausel über Frachtzahlung nur gegen Ablieferbelege ist wirksam
von Frank Geissler **Seite 7**

Schlagworte: Fracht, Fälligkeit, Original-Ablieferbelege, Verzug, § 420 HGB, §§ 242, 305c, 307 BGB

Haftung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur für Schäden an mit der Eisenbahn beförderten Gütern
von Folkert Baars **Seite 8**

Schlagworte: kein Anspruch nach dem Haftpflichtgesetz für Schäden am Gut, das auf der Eisenbahn befördert wird; der zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geschlossene Nutzungsvertrag als Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter; Ansprüche des Auftraggebers des mit dem Eisenbahntransport beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens wegen der Schäden am beförderten Gut gegen den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aus § 823 Absatz 1 BGB; Ansprüche des Auftraggebers des mit dem Eisenbahntransport beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens wegen der Schäden am beförderten Gut gegen den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aus § 823 Absatz 1 BGB i.V.m. § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und § 2 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Ihre Ansprechpartner **Seite 15**

(Ab) wann ist eine Beschädigung eine Beschädigung?

Nach den Bestimmungen des HGB und der CMR (nach § 425 Abs. 1 HGB und Art. 17 Abs. 1 CMR) haftet der Frachtführer für die Überschreitung der Lieferfrist, den Verlust oder die Beschädigung des Gutes.

Gemäß § 432 HGB, Art. 23 Abs. 4 CMR gilt grundsätzlich, dass nur solche (weiteren) Schäden zu erstatten sind, welche *anlässlich der Beförderung* entstanden sind.

Nicht aber Ansprüche, welche (erst) *anlässlich des Schadens* entstanden sind.

Wobei bei nationalen Beförderungen nach § 430 HGB (jedenfalls) auch noch die (erst) aus Anlass des Schadens entstehenden Schadensfeststellungskosten ersatzfähig sind.

Welche nach den Bestimmungen der CMR der Frachtführer nur bei einem qualifizierten Verschulden nach Art. 29 CMR, §§ 249 ff. BGB zu erstatten hat.

Aber!

Der BGH hat bereits zweimal entschieden, dass ein sog. *Substanzschaden*, d. h. eine *Beschädigung* des Guts im Sinne des § 425 HGB bzw. Art. 17 Abs. 1 CMR auch (bereits) bei einem *hinreichend konkreten Schadensverdacht* zu bejahen ist (vgl. BGH, Urteil vom 11.07.2002, Az.: I ZR 36/00 = Transportrecht 2002, Seite 440 sowie BGH Urteil vom 24.05.2000, Versicherungsrecht 2001, Seite 127; so auch im Ergebnis OLG Karlsruhe, Transportrecht 2011, Seite 238 (242) und OLG Frankfurt, Urteil vom 22.11.2010, Az.: 13 U 33/09).

Mit der Folge, dass auch (erst anlässlich des Schadens entstandenen) Überprüfungskosten zur (schadensmindernden) Ausräumung des Schadensverdachtes erstattungsfähig sind.

Oder aber die Güter einen sog. *wirtschaftlichen Totalschaden* genommen haben, wenn die schadensbedingten Überprüfungskosten den Wert des Gutes übersteigen.

Obwohl eine Substanzverletzung, d. h. *Beschädigung* des Guts (bis dahin) gar nicht feststeht.

Mit Hinweisbeschluss vom 26.08.2021, Az.: 1 O 194/21, hat aktuell auch das OLG Bamberg bestätigt, dass eine Sachbeschädigung auch ohne festgestellte Substanzverletzung *allein aufgrund eines der betroffenen Sache anhaftenden Schadensverdachtes in Betracht* komme.

Da der potenzielle Erwerber einer mit einem Schadensverdacht behafteten Sache [...] im Allgemeinen nicht bereit sein (wird), ohne vorheriger Ausräumung des Verdachts für die betroffene Sache den vollen Marktpreis zu zahlen bzw. diesen anzunehmen.

Um dann einen entsprechenden Schadensverdacht zu bejahen, wenn durch die undichte Plane eines Aufliegers Feuchtigkeit ins Innere des Aufliegers gelangt und sich Feuchtigkeit auf zwar umfassend folierter, jedenfalls aber nicht wasserdicht verpackter *sensibler Ware für den sanitären Gebrauch* auf der Verpackung niederschlägt und nicht auszuschließen ist, dass Feuchtigkeit auch in das Innere der Verpackung gelangt ist.

So dass nach dem Hinweis des OLG Bamberg die Kosten einer mikrobiologischen, zur (tatsächlich erfolgreichen) Ausräumung eines Schadensverdachts von dem Frachtführer zu ersetzen sind.

Auf die entsprechenden Hinweise des OLG Bamberg hat der beklagte Frachtführer die Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil des Landgericht Hof vom 26.04.2021, Az.: 1 HKO O 1/19, zurückgenommen.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: Schadensverdacht, Substanzschaden, Beschädigung, sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung, sonstige Kosten aus Anlass des Schadens, BGH, § 425 HGB, Art. 17 CMR, § 432 HGB, Art. 23 Abs. 4 CMR

Verlust/Totalbeschädigung oder Lieferfristüberschreitung bei verspäteter Anlieferung von nicht mehr vermarktungsfähigen Gütern

Der Entscheidung des Landgerichts Bonn vom 05.03.2021, 11 O 65/19 lag folgender Sachverhalt zugrunde.

Die von uns vertretene Klägerin ist Assekuradeurin der Transportversicherer der Firma XY (im weiteren VN). Als Assekuradeurin war sie von den Versicherern ermächtigt, Regressansprüche unter der Police im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen.

Den streitgegenständlichen Schaden hatte sie reguliert und zudem hatte die

VN die Schadensunterlagen zur Regulierung/Regressierung an die Klägerin übersandt.

Die VN verkauft regelmäßig bestimmte Lebensmittel an ihre Kundin. Zwischen diesen Vertragsparteien war vereinbart, dass die Sendungsgüter bei Ablieferung ein MHD von 21 Tagen haben müssen. Zudem war in der Rahmenvereinbarung unter der Überschrift „Eigenmarke“ folgender Passus vereinbart:

„Die Veräußerung oder Weitergabe von Eigenmarkenartikeln ohne Zustimmung des Käufers stellt eine Markenverletzung dar. Verkäufer, Spediteur, Lagerhalter oder Sonstigen mit Eigenmarkenartikeln betraut, ist es nicht gestattet, vertragsgegenständliche Ware zum Beispiel (...) mit verkürzter Restlaufzeit (...) zu veräußern oder anderweitig in Verkehr zu bringen.“

Die Beklagte stand seit langem in Geschäftsbeziehung zu der VN. Die VN beauftragte regelmäßig die Beklagte mit dem Transport der streitgegenständlichen Güter bis zu dem Lager der Streithelferin in Österreich. Von ihrem Lager in Österreich transportierte die Streithelferin die Ware regelmäßig die restliche Strecke bis zum Zielort.

Bei dem Lager der Streithelferin handelt es sich allein um ein Umschlaglager. Es war der Streithelferin nicht gestattet, die Ware selbst auf Lager zu halten.

Jede der kommissionierten Paletten der VN war bei Abholung mit einem formelmäßig erstellten Palettenschein versehen. Auf diesem unter anderem steht: „Anlieferung bei ..., Warenannahme: 07:00 Uhr bis 11:00 Uhr“.

Bei dem streitgegenständlichen Transport beauftragte die VN die Beklagte zu festen Kosten mit dem Transport von 874 kg Sendungsgüter zu einem Preis von ca. EUR 6.400,00.

In dem Transportauftrag war das Lieferdatum 03.09. ausgewiesen. Dieses Lieferdatum ergab sich ebenfalls aus dem Verladeavis.

Die Beklagte übernahm das streitgegenständliche Sendungsgut am 30.08.2018 vollständig und unbeschädigt. Das MHD der Sendungsgüter war bis zum 25.09.2021.

Eine Ablieferung der Ware bei der Streithelferin erfolgte nicht.

Am 05.09. teilte die Beklagte der VN mit, dass die Sendung vom Empfänger annehmeverweigert worden war und zwar mit der Begründung, dass der Lkw zu spät bei der Warenübernahme gewesen sei.

Die VN teilte der Beklagten sodann am Folgetag mit, dass die Beklagte für die Sendung aufgrund der „wiederholten verspäteten Anlieferung und der daraus resultierenden Annahmeverweigerung“ auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden würde und die Ware aufgrund der Eigenmarke vernichtet werden müsse.

Mit E-Mail vom 12.12.2019 wies die Beklagte die Forderung der Klägerin bei Ausgleich der kompletten Ware mit der Begründung zurück, dass „die Nichteinhaltung des Liefertermins kein Schadensgrund“ sei, erst ein nachweislich belegter Schaden an der Ware bedinge die Haftung des Frachtführers.

Die VN machte den Warenwert als Schaden geltend und forderte die Beklagte unter Fristsetzung zur Zahlung auf.

Die Klägerin und die Streithelferin gaben an, dass die Klägerin mit der Beklagten für die Lieferung einen fixen Anliefertermin für den 03.09.2018 bis 11:00 Uhr vereinbart hatte. Es sei seit Jahren ständige Übung, dass alle Anlieferungen bei der Streithelferin am jeweiligen Anliefertag bis 11:00 Uhr zu erfolgen haben.

Bereits aus den eingereichten Unterlagen der Beklagten würde sich jedoch ergeben, dass der Lkw am 03.09. erst gegen 12:26 Uhr eingetroffen sei. Der Frachtführer habe gegenüber der Streithelferin die Verspätung nicht angezeigt und auch keinen Kontakt aufgenommen. Erst am 05.09. und somit zwei Tage später habe der Fahrer der Beklagten versucht, die Ware im Lager der Streithelferin erneut anzuliefern.

Die Anlieferung bei der Streithelferin bis 11:00 Uhr sei jedoch notwendig, damit deren Lkw die Ladung noch am Vormittag weiter zu den jeweiligen Filialen transportieren könne. Die Lkws fahren direkt nach der Beladung los. Aufgrund des verkürzten MHD's sei die Lieferung wertlos geworden und daher von einem Verlust der Ware auszugehen.

Die erhobene Einrede der Verjährung sei zurückzuweisen.

Die Klägerin und die Streithelferin beantragten daher die Beklagte antragsgemäß zu verurteilen.

Die Beklagte beantragte Klagabweisung und vertrat die Ansicht, es sei auf den streitgegenständlichen Fall österreichisches Recht anzuwenden. Sie habe im

Transportauftrag mit der Klägerin die Geltung der AÖSp vereinbart. Nicht nur in ihrem Transportauftrag würde sie auf die Anwendung der AÖSp hinweisen, sondern auch in ihrer E-Mail Signatur.

Die Beklagte bestreitet, dass überhaupt eine bestimmte Uhrzeit für die Ablieferung vereinbart worden sei. Eine solche gäbe es allenfalls zwischen der VN und der Streithelferin. Auch würde sich dies nicht aus dem Palettenschein ergeben. Etwaige Angaben hätten insoweit auf dem Palettenschein keine Auswirkungen für die Beklagte. Im Übrigen habe sie die Ware am 03.09. zur Ablieferung angeordnet und sei bereits um 11:56 Uhr auf dem Gelände der Streithelferin angekommen.

Aus ihrer Sicht wurde die Annahme der Ware unberechtigt verweigert. Die Ware habe sie sodann zu ihrem Betriebsgelände gebracht.

Ein Warenschaden läge nicht vor. Zwischen dem Ablieferungszeitraum am 03.09. und dem MHD 25.09. lägen ausreichende 22 Tage.

Im Übrigen war die Beklagte der Auffassung, dass allenfalls ein Ersatz gegebenenfalls für erlittene Verspätungsschäden nach Artikel 23 Abs. 5 CMR zuzugestehen seien.

Die Klägerin habe gegen ihre Schadenminderungspflicht verstoßen, da sie die unbeschädigte Ware nicht verbilligt weiterverkauft habe.

Im Übrigen sei der Anspruch nach Artikel 30 Abs. 3 CMR verfristet, da binnen 21 Tage kein schriftlicher Vorbehalt erfolgt sei.

Zudem erhebt die Beklagte die Einrede der Verjährung.

Ferner seien ihr für die Vernichtung der Ware Kosten angefallen.

Das Landgericht Bonn hat der Klage in voller Höhe stattgegeben.

Das Gericht kam zu dem Ergebnis, dass der Klägerin gegen die Beklagte aus übergegangenem Recht ein Zahlungsanspruch aus Artikel 17 Abs. 1, Artikel 23 Abs. 1 bzw. Abs. 5, Artikel 29 Abs. 1 CMR in ausgeurteilter Höhe zustand.

Die Aktivlegitimation der Klägerin war nach dem ersten Termin unstrittig.

Weiter sei davon auszugehen, dass die AÖSp nicht wirksam in den Vertrag zwischen der VN und der Beklagten einbezogen worden war. Das Angebot der Beklagten sollte erst durch Unterschrift bindend werden. Eine Unterschrift erfolgte jedoch nicht. Der Hinweis auf die Anwendung der AÖSp in den Mails sei nicht ausreichend.

Im Übrigen könne es dahinstehen, ob die streitgegenständliche Fallkonstellation, in der es um den Verlust jeder Vermarktungsmöglichkeit während der Obhutszeit des Frachtführers geht, rechtlich als Verlust/Totalbeschädigung des Gutes nach Artikel 17 Abs. 1 CMR oder – wenn die Annahme der Ware verspätet noch erfolgt – als Lieferfristüberschreitung anzusehen ist. So oder so ergibt sich vorliegend die Verpflichtung der Beklagten, den Schaden der Klägerin zu ersetzen, da die Haftungsbeschränkungen aufgrund der Anwendung des Artikels 29 Abs. 1 CMR wegen anzunehmender

Leichtfertigkeit der Beklagten nicht greifen.

Die Beklagte hat die Ware nicht bei der Streithelferin abgeliefert. Ob sie eine solche Ablieferung am 03.09. oder 05.09. erfolglos versucht hat, spielt keine Rolle. Dies deswegen nicht, da sie die VN hierüber erst am 05.09. unterrichtet hat. Zu diesem Zeitpunkt betrug die MHD nur noch 19 weitere Tage und nicht mehr die erforderlichen 21 Tage. Somit war die Ware am 05.09. aufgrund der dargestellten vertraglichen Absprachen zwischen der VN und der Kundin nicht anderweitig abzusetzen und somit wertlos.

Im Übrigen ergaben die Gesamtumstände, dass die Beklagte die Waren am 03.09. bis 11:00 Uhr abzuliefern hatte. Dies ergab sich bereits daraus, dass in einer eigenen Mail der Beklagten vom 05.09. nicht die Rede davon gewesen war, dass der Empfänger die Annahme der Ware unberechtigt verweigert hatte, sondern war die Rede davon, dass der Lkw zu spät gewesen sei. Im Übrigen hatte die Beklagte auch im Weiteren den geltend gemachten Anspruch zurückgewiesen, da ihrer Ansicht nach die Nichteinhaltung des Abliefertermins kein Schadensgrund sei.

Zudem sei weiter zu berücksichtigen, dass die Beklagte zum Teil auch selbst für die Kundin direkt fährt und ihr daher die festen Anlieferzeiten bei der Streithelferin, die über dies auf jedem Palettschein der VN, deren Rundschreiben und auch den von der Beklagten eingereichten anderweitigen Lieferscheinen zu entnehmen sind, entgegen ihrem Vortrag im Rechtsstreit und auch für die Anlieferung verbindlich waren.

Die Beklagte kann sich auf keine Haftungsbeschränkung berufen. Es fehlt jeglicher Vortrag dazu, weshalb keine rechtzeitige Ablieferung erfolgte bzw. weshalb keine frühzeitige Mitteilung erfolgte, wenn ein Versuch am 03.09. stattgefunden haben sollte. Die Beklagte ist somit ihrer bestehenden sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen, so dass die Haftungsbeschränkung nach Artikel 29 Abs. 1 CMR entfällt.

Der Warenwert war somit vollständig zu erstatten und dies sowohl bei Annahme einer Lieferfristüberschreitung als auch im Fall der Annahme des Verlustes/Beschädigung der Ware.

Die VN hatte nach Kenntnis am 05.09. die Ware nicht noch anderweitig abzusetzen. Auch war es ihr nicht möglich, eine Rückholung und Umverpackung der Ware vorzunehmen und noch einen anderen Abnehmer für die Ware mit einem weit geringeren MHD zu finden.

Ein Verstoß der VN gegen die Schadensminderungspflicht war daher nicht anzunehmen.

Die Verjährungseinrede konnte schon bereits nicht durchgreifen, da die Verjährungsfrist drei Jahre betrug.

Im Übrigen war der geltend gemachte Gegenanspruch der Vernichtungskosten nicht feststellbar. Die Beklagte ist insoweit beweisfällig geblieben.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: fehlende Vermarktungsfähigkeit, Verlust/Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung, qualifiziertes Verschulden, Art. 17, 29 CMR

AGB-Klausel über Frachtzahlung nur gegen Ablieferbelege ist wirksam

Vielfach enthalten Allgemeine Vertragsbestimmungen (AGB) in Transportaufträgen eine Klausel, wonach die Fälligkeit des Frachtanspruchs davon abhängt, dass der Auftragnehmer zuvor seinem Auftraggeber die schadensfreie Ablieferung durch Übersendung des Belegs hierüber im Original nachgewiesen hat. Dies betrifft zumeist nationale oder auch CMR-Frachtbriefe, Lieferscheine, Borderos oder sonstige Empfangsquittungen.

Für den Fall einer ausbleibenden oder nicht rechtzeitigen Übersendung wird zudem die Erstattung einer sog. Bearbeitungsgebühr verlangt.

Die rechtliche Wirksamkeit dieser verbreiteten Klauseln macht in der Praxis oft Schwierigkeiten und wurde auch in der Kommentarliteratur unterschiedlich beurteilt. Veröffentlichte Gerichtsurteile höherer Instanzen sind darüber hinaus rar.

Umso erfreulicher ist, dass das Landgericht (LG) Traunstein in einer kürzlich von uns auf Beklagtenseite erstrittenen Entscheidung (Urteil vom 06. August 2021, Az. 1 HKO 831/20) diese rechtliche Bewertung schlüssig und transparent vorgenommen hat.

In dem zugrunde liegenden Rechtsstreit klagte ein Frachtführer insgesamt 10 Frachtforderungen gegenüber seinem

Auftraggeber, einer Spedition, nebst Verzugszinsen und der gesetzlichen Mahnpauschale von jeweils EUR 40,00 zur Zahlung ein.

In den zugrundeliegenden Transportaufträgen fand sich jeweils der Passus:

„Zahlungsziel 45 Werkzeuge nach Rechnungseingang, bei vorliegender Quittung mit Stempel, lesbarer Unterschrift und kompletten Transportdokumenten im Original.“

Die Beklagte war dabei ihrerseits bei der Abrechnung gegenüber ihren eigenen Auftraggebern in einer Vielzahl von Fällen vertraglich zur Vorlage der Frachtpapiere verpflichtet.

Die Beklagte bezahlte sämtliche Rechnungen – teilweise noch während des anhängigen Verfahrens – im Rahmen der 45-Tage-Frist nach Vorlage der Ablieferrachweise im Original.

In seinem Urteil bestätigte das LG die Wirksamkeit dieser Klausel und lehnt den vorherigen Eintritt des Verzuges und damit einen Anspruch auf Verzugszinsen und Kostenpauschale ab. Ferner legte es nach erfolgter Erledigungserklärung die gesamten Prozesskosten der Klägerseite auf, weil die Beklagte keine Klagveranlassung gegeben habe.

Zur Begründung verwies das Gericht darauf, die Klausel sei als eine von § 420 HGB abweichende Fälligkeitsregelung zu verstehen, wonach die Fracht 45 Werkzeuge nach Rechnungseingang fällig wird, unter der weiteren Bedingung, dass sämtliche Transportdokumente im Original vorliegen müssen.

Die Bestimmung des § 420 HGB sei nicht zwingend und erlaube abweichende Gestaltungen. Auch sei diese Klausel nicht nach § 307 BGB unangemessen. Anhaltspunkte dafür, dass die Klausel den Vertragspartner des Verwenders entgegen den Geboten von Treu und Glauben (§ 242 BGB) unangemessen benachteilige, insbesondere mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen wird, nicht zu vereinbaren sei oder wesentliche Rechte und Pflichten der Vertragsparteien so einschränken würde, dass die Erreichung des Vertragszweckes gefährdet sei, bestünden nicht (vgl. auch Koller, Transportrecht, § 420 HGB Rn. 7a; OLG Düsseldorf, Urteil vom 16.04.2014, Az. I-18 U 124/13). Die Klausel sei angesichts deren Verbreitung im Geschäftsverkehr auch nicht als überraschend im Sinne des § 305c BGB anzusehen (Koller a.a. O).

Es sei der Beklagten entgegen der Meinung der Klägerin auch nicht nach § 242 BGB (Treu und Glauben) verwehrt, sich auf diese Bestimmung zu berufen und die Fälligkeit nach dem Erhalt der Originaldokumente zu berechnen. Denn eine Berufung auf § 242 BGB sei nur im Einzelfall möglich und nur dann, wenn die Ablieferung zweifelsfrei bewiesen oder zwischen den Parteien unstrittig sei und der Auftraggeber kein besonderes rechtliches Interesse an dem Besitz der Originalfrachtpapiere darlegen könne (OLG Düsseldorf, NJW-RR 1994, 1122).

Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht

Schlagworte: Fracht, Fälligkeit, Original-Ablieferbelege, Verzug, § 420 HGB, §§ 242, 305c, 307 BGB

Haftung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur für Schäden an mit der Eisenbahn beförderten Gütern

Sachverhalt

Die Eigentümerin „E“ zweier Leercontainer hatte den Spediteur „S“ zu festen Kosten mit dem grenzüberschreitenden Eisenbahntransport dieser zwei Leercontainer von Dänemark nach Duisburg beauftragt. Der Spediteur „S“ beauftragte das private Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ mit dem grenzüberschreitenden Eisenbahntransport dieser beiden Container von Dänemark nach Duisburg. Auf Grundlage des § 1 Absatz 12 des Eisenbahnregulierungsgesetzes hatte das private Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ mit dem deutschen Betreiber „I“ der deutschen Eisenbahninfrastruktur einen Nutzungsvertrag über die Nutzung der von diesem betriebenen Eisenbahninfrastruktur geschlossen. Am 30.06.2017 wurden die beiden auf dem Zug des Eisenbahnverkehrsunternehmens „P“ verladenen Container des Eigentümers „E“ infolge einer Kollision des Zuges des Eisenbahnverkehrsunternehmens „U“ mit dem auf dem Gleis 1 wartenden Zug des Eisenbahnverkehrsunternehmens „P“ im deutschen Bahnhof „B“ beschädigt. Diese Zugkollision wurde durch eine

unzulässige Zustimmung des Fahrdienstleiters des Bahnhofes „B“ (= Mitarbeiter des „I“) zur Einfahrt des Zuges des Eisenbahnverkehrsunternehmers „U“ auf das Gleis 1 des Bahnhofes „B“ verursacht, auf dem bereits der Zug des Eisenbahnverkehrsunternehmens „P“ seit längerem ordnungsgemäß stand und auf seine Abfahrt wartete. Darüber hinaus waren am Bahnhof „B“ die bautechnischen Voraussetzungen nicht geschaffen, um einen sicheren Betrieb am Bahnhof „B“ zu gewährleisten. Der Fahrdienstleiter war der einzige Mitarbeiter im Bahnhof „B“. Er bediente allein alle Haupt- und Vorsignale und die Weichen des Bahnhofs. Eine Gleisfreimeldeanlage, die den Unfall hätte verhindern können, hatte der „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Bahnhof „B“ nicht installiert.

Der Spediteur „S“ wird von der Eigentümerin „E“ nach den Vorschriften der CIM auf Ersatz der Reparaturkosten für die beiden Container in Höhe von 7.000 EUR in Anspruch genommen. Der Spediteur „S“ nimmt neben dem Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ auch den „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in einem gesonderten gerichtlichen Verfahren auf Schadenersatz in Anspruch. „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur wendet im gegen ihn gerichteten Klageverfahren des Spediteurs „S“ ein, dem Spediteur „S“ stehe kein Anspruch auf Schadenersatz zu. Eigentum des Spediteurs „S“ sei nicht verletzt und Ansprüche des Spediteurs „S“ gegen den „I“ nach dem Haftpflichtgesetz

schieden aus, weil das Haftpflichtgesetz auf Schäden am beförderten Gut keine Anwendung fände.

Rechtslage

Bei dem geschilderten Sachverhalt handelt es sich nicht um einen fiktiven Sachverhalt, sondern um einen Sachverhalt, der sich auch tatsächlich so zugetragen hat.

Grundsätzlich finden auf Ansprüche wegen Schäden, die durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verursacht wurden, die Vorschriften des Haftpflichtgesetzes Anwendung.

Dabei wird jedoch vielfach übersehen, dass nach § 1 Absatz 3 Ziffer 2 Haftpflichtgesetz die Vorschriften des Haftpflichtgesetzes auf Schäden an Gütern, die auf der Eisenbahn befördert werden, keine Anwendung finden.

Da der „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nicht mit der Durchführung des grenzüberschreitenden Eisenbahntransportes der Container beauftragt wurde, finden auf ihn auch die Vorschriften der CIM keine Anwendung.

Dieses darf jedoch nicht zu der Annahme verleiten, dass damit dem Spediteur „S“, der lediglich Auftraggeber des Eisenbahnunternehmens „P“ ist, keine Schadenersatzansprüche gegen den „I“ als Betreiber der deutschen Eisenbahninfrastruktur zustehen, obwohl der Spediteur „S“ ebenso wie das Eisenbahnverkehrsunternehmen

„P“ gegenüber ihren eigenen jeweiligen Auftraggebern für den Schaden an den Containern nach den Vorschriften der CIM haften.

Vielmehr kann der Spediteur „S“ in diesem Fall auf die Vorschriften des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) zurückgreifen, um Schadenersatzansprüche gegen den Betreiber der deutschen Eisenbahninfrastruktur geltend zu machen.

1.) Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter

Auf Grundlage des § 1 Absatz 12 des Eisenbahnregulierungsgesetzes hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ mit dem „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen.

Sowohl der „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ sind Betriebsunternehmer im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Insofern wird auch auf das Urteil des BGH vom 17.02.2004, Az. VI ZR 69/03, verwiesen.

Hierin heißt es auf Seite 8:

„Sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nun regelmäßig als Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 Abs. 1 HPfIG anzusehen. Eine Enthaltung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

war mit der Trennung nicht beabsichtigt, etwaige Nachteile für Geschädigte wollte man keinesfalls in Kauf nehmen (vgl. BR-Drucks. 754/95, S. 8; BR-Drucks. 250/98, S. 4 und 8 f. und BT-Drucks. 13/10867, S. 5 und 6).

In das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I 2378, 2896; AEG) wurde ein dualistischer Eisenbahnbegriff aufgenommen. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG gilt das Gesetz für Eisenbahnen. Nach § 2 Abs. 1 AEG sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Beide betreiben jeweils selbständig einen Teil der Eisenbahn (§3 AEG).

Die Beklagte nimmt im nunmehr aufgegliederten Eisenbahnsektor eine selbständige Teilaufgabe des Bahnbetriebes wahr. Das Infrastrukturunternehmen baut, unterhält und vermarktet für eigene Rechnung das in seiner Verfügungsgewalt stehende Netz an interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem es ihnen Schienenstraßen gegen Entgelt überlässt, Einfluss auf die Fahrpläne nimmt und den Netzbetrieb abwickelt. Das Infrastrukturunternehmen überlässt dem Verkehrsunternehmen nicht nur die Schienenstraße zur räumlichen Nutzung, sondern es gewährt auch die Dienstleistungen, die mit der Unterhaltung und Nutzung der Trasse verbunden sind, wie etwa das

Bedienen von Weichen, Signalen, Schranken, betriebliche Melde- und Sicherheitssystemen sowie die Stromversorgung. Weiter hat das Infrastrukturunternehmen die Sicherheit der Schienenstraße zu gewährleisten, wozu nach den in den Tatsacheninstanzen getroffenen Feststellungen auch der Schutz der Trasse vor Steinschlag gehört. Zur Erfüllung seiner Aufgaben muss das Infrastrukturunternehmen auch Personal auswählen und überwachen (zu den gesetzlich definierten Aufgaben siehe § 2 Abs. 3, § 4 Abs. 1 AEG; zur Sicherheitsverantwortung der Beklagten Hoppe/Schmidt/Busch, Schieferdecker, aaO, §§ 15 und 51; Tavakoli, aaO, S. 60 f.; Filthaut, VersR 2001, 1348, 1351; zur rechnerischen Trennung § 9 Abs. 1 AEG). Die Beklagte beeinflusst daher bei Wahrnehmung der ihr gesetzlich zugewiesenen Aufgaben wesentlich die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs.

Das Betreiben der Infrastruktur einerseits und die Durchführung der Verkehrsvorgänge mit dem Fahrzeugpark andererseits sind gleichwertige Erfordernisse des Bahnbetriebes. Ein Vorrang des Fahrbetriebs besteht nicht. Der Betreiber der Infrastruktur kann entgegen der Auffassung der Revision nicht – analog zum Straßenverkehr – lediglich als „Schienenbaulastträger“ angesehen werden. Er ist Betreiber eines selbständigen Teils des Systems Bahn. Er stellt nicht nur den Fahrweg als solchen zur Verfügung, sondern auch weitere für den Bahnbetrieb unabdingbare Voraussetzungen, wie etwa die Energieversorgung. Ferner

beeinflusst er durch die Bedienung von Signalen, Weichen, Schranken, betrieblichen Melde- und Sicherheitssystemen mit eigenem Personal aktiv den Bahnbetrieb und damit die davon ausgehenden Gefahren.“

Ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter erfordert Leistungsnähe. Der Dritte muss bestimmungsgemäß mit der vertraglichen Leistung in Berührung kommen und den Gefahren von Schutzpflichtverletzungen ebenso ausgesetzt sein, wie der Gläubiger selbst (Palandt-Grüneberg, BGB, 80. Auflage, § 328 BGB Rnr. 17 m.w.N.). Das gilt hinsichtlich des zwischen dem Verkehrsunternehmen „P“ und dem „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrages zweifelsohne sowohl für Zugreisende als auch für die von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ im Auftrag des Spediteurs „S“ beförderten Güter.

Die Drittbezogenheit muss für den Schuldner der Leistung erkennbar sein (Palandt, a.a.O. Rnr. 17 a). Auch die Drittbezogenheit ist dem „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erkennbar; denn er weiß, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie das Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“, die die Infrastruktur des „I“ nutzen, sowohl Zugreisende als auch im Auftrag Dritter Güter befördern, die auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur ebenso angewiesen sind und darauf vertrauen.

So ist z.B. auch der Vertrag zwischen einem Luftfahrtunternehmen und dem Flughafenbetreiber ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten des Fluggastes (Palandt, a.a.O. Rnr. 24).

Nichts anderes gilt demzufolge auch für den Eisenbahninfrastrukturvertrag, den das Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ mit dem „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur vereinbart hat. Dieser Eisenbahninfrastrukturvertrag ist somit ebenfalls ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten der Auftraggeber des Eisenbahnverkehrsunternehmens „P“, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“ Güter zum Eisenbahntransport übergeben und dabei auf die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur angewiesen sind und darauf vertrauen.

2.) Anspruch des Spediteurs „S“ aus § 823 Absatz 1 BGB

Zwar ist der Spediteur „S“ nicht Eigentümer der beiden Container, jedoch mittelbarer Besitzer der beiden Container, denn das Eisenbahnverkehrsunternehmen „P“, das unmittelbare Besitzerin der beiden Container war, als der Unfall eintrat, schuldete dem Spediteur „S“ die Ablieferung der Container. Da der „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur anders als das Verkehrsunternehmen „P“ - nicht unmittelbare Besitzerin der beiden Container ist, ist gegenüber dem „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur auch der mittelbare Besitz des Spediteurs „S“ an den Containern ein absolutes Recht im Sinne des § 823

Abs. 1 BGB, das bei dem Unfall verletzt wurde, so dass dem Spediteur „S“ insoweit ein Schadensersatzanspruch gegen den „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur auf Ersatz seines Haftungsschadens aus § 823 Absatz 1 BGB zusteht (Palandt-Sprau, BGB, 80. Auflage, § 823 BGB Rdnr. 13 m.w.N.).

3.) Anspruch auf Schadenersatz aus § 823 Absatz 2 BGB i.V.m. § 4 AEG und § 2 EBO

Nach § 4 Abs. 1 AEG müssen Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Betrieb genügen. Nach § 4 Abs. 3 Ziffer 1 AEG ist der „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verpflichtet, seinen Betrieb sicher zu führen. Ferner müssen nach § 2 der EBO Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Sowohl § 4 AEG als auch § 2 EBO sind Schutzgesetze im Sinne des § 823 Absatz 2 BGB.

So hat z.B. der BGH in seinem Urteil vom 17.01.2012, Az. X ZR 59/11, veröffentlicht in der Zeitschrift Transportrecht 2012, Seite 115 ff., ausgeführt:

„Zu den vertraglichen Nebenpflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens, die bei der Abwicklung des Beförderungsvertrages bestehen, gehört die Pflicht, für einen sicheren Zu- und Abgang des Fahrgastes zu sorgen. Der Umfang vertraglicher Schutz-

pflichten bestimmt sich nach dem Inhalt des Schuldverhältnisses (§ 241 Abs. 2 BGB). Eine Schutzpflicht entsteht vor allem dann, wenn die Vertragsparteien dem anderen Teil im Rahmen des Vertrages eine gesteigerte Einwirkung auf ihre Belange gestatten und daher in einem höheren Maß als sonst auf die Wahrung und den Schutz ihrer Rechtsgüter durch den anderen Teil vertrauen oder zu vertrauen gezwungen sind (BGH, Urteil vom 10. März 1983 – III ZR 169/81, NJW 1983, 2813, 2814; Roth in MünchKomm-BGB, 5. Auflage, § 241, Rn. 104). Dies ist im Rahmen eines Eisenbahnbeförderungsvertrages nicht nur während der Durchführung der eigentlichen Beförderung der Fall, sondern während der gesamten Abwicklung. Der Fahrgast muss zur Durchführung der vertragsgemäßen Beförderung die besonderen Bahnanlagen wie Bahnhöfe und Bahnsteige benutzen. Diese Nutzung erfolgt nicht nur bei Gelegenheit der Durchführung des Eisenbahnbeförderungsvertrages, sondern wird von diesem umfasst. Auch Bahnanlagen, die den Zu- und Abgang ermöglichen, dienen der Abwicklung des Reiseverkehrs, § 4 Abs. 1 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563). Durch die Nutzung der besonderen Bahnanlagen ist der Fahrgast den damit einhergehenden Gefahren im

besonderen Maß ausgesetzt. Hiermit geht die Pflicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens einher, den Fahrgast vor diesen Gefahren zu schützen und Bahnanlagen, die der Fahrgast vor und nach der Beförderung benutzen muss, verkehrssicher bereit zu stellen. Dem steht nicht entgegen, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verkehrssicherheit der Bahnanlagen wegen der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastrukturen nicht in eigener Person gewährleisten kann. Ausreichend ist, dass ihm dies durch das Infrastrukturunternehmen möglich ist, dessen er sich bei der Abwicklung des Beförderungsvertrages bedient“.

Seinen Verpflichtungen aus § 4 AEG und § 2 EBO ist der „I“ als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nicht nachgekommen, so dass er für den eingetretenen Schaden auch nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 4 AEG und § 2 EBO haftet.

Es ist demzufolge bei Güterschäden im Rahmen grenzüberschreitender und auch nationaler Eisenbahntransporte stets zu prüfen, ob neben der Haftung des mit der Güterbeförderung beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens je nach den Umständen des Falles möglicherweise auch ein Anspruch gegen den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur besteht.

Dieses ist umso wichtiger, weil die Verjährungsfrist von Schaden-

ersatzansprüchen gegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen nach der CIM und dem HGB regelmäßig nur ein Jahr beträgt, während die Verjährungsfrist für Schadenersatzansprüche gegen den Eisenbahninfrastrukturbetreiber nach den allgemeinen Vorschriften des BGB regelmäßig drei Jahre beträgt. Sollte also ein Anspruch gegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits verjährt sein, könnte demnach – je nach den Umständen des Falles – daneben auch noch ein noch nicht verjährter Schadenersatzanspruch gegen den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bestehen.

*Folkert Baars
Rechtsanwalt*

Schlagworte: kein Anspruch nach dem Haftpflichtgesetz für Schäden am Gut, das auf der Eisenbahn befördert wird; der zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geschlossene Nutzungsvertrag als Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter; Ansprüche des Auftraggebers des mit dem Eisenbahntransport beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens wegen der Schäden am beförderten Gut gegen den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aus § 823 Absatz 1 BGB; Ansprüche des Auftraggebers des mit dem Eisenbahntransport beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens wegen der Schäden am beförderten Gut gegen den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aus § 823 Absatz 1 BGB i.V.m. § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und § 2 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:
a.schuette@grimme-partner.com

Frank Geissler:
f.geissler@grimme-partner.com

Folkert Baars:
f.baars@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 9, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com



Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung