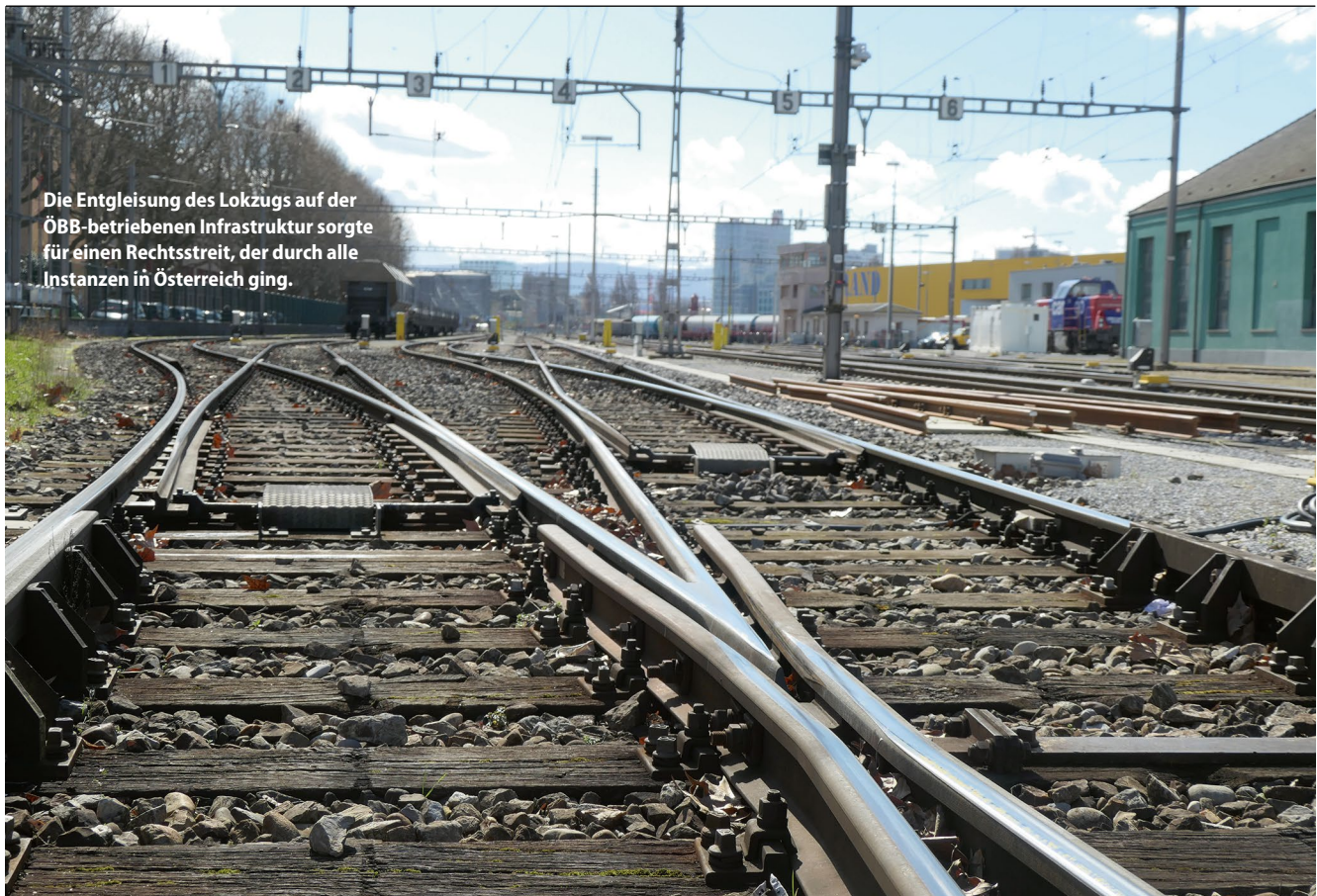




Martin Heying

Aktuelle Rechtsprechung

Wenn ein Zug entgleist oder zwei Binnenschiffe kollidieren, so sind die daraus entstehenden finanziellen Folgen häufig erheblich. Wer letztlich die Folgen zu stemmen hat, kann oft nur unter Hilfe der Gerichte, so wie in den beiden vorliegenden Fällen geschehen, geklärt werden.

Fall eins: Auf der von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) betriebenen Infrastruktur entgleiste im Bahnhof Kufstein ein aus sechs Lokomotiven bestehender Lokzug. Davon waren zwei der entgleisten Loks reparaturbedürftig und konnten deshalb für die Dauer der Reparaturen nicht beschäftigt werden. Die deutsche Lokomotiven-Gesellschaft für Schienentraktion, ein privates Eisenbahnverkehrs-Unternehmen (EVU), mietete zwei Loks an und berechnete dem ÖBB-Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen (EIU) die Mietkosten in Höhe von 629.110 Euro. Das EVU habe die Auffassung vertreten, dass die Ursache der Zugentgleisung auf die mangelhafte Qualität der Eisenbahninfrastruktur zurückzuführen gewesen sei. Allerdings lehnten es die ÖBB ab, die Rechnung des EVU zu bezahlen. Denn sie teilten die Position des EVU nicht und entgegneten, dass die Eisenbahninfrastruktur mangelfrei gewesen sei. Vielmehr sei der Unfall durch einen „ausgezogenen Kupplungshaken der entgleisten“ Lok ausgelöst worden. Dieser sei, so die ÖBB weiter, schon bevor der Zug entgleiste, „überbeansprucht“ worden. Dafür, so die ÖBB weiter, obliege ihnen nicht die Verantwortung. Im Übrigen mache der Kläger einen reinen

Vermögensschaden geltend, für die die Vorschriften des Anhangs E der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI) keinen Rechtsanspruch auf Ersatz des entstandenen Schadens vorsehen. Dagegen meinte das EVU, dass der Schaden als Sachschaden im Sinne des Artikels 8 § 1 Buchstabe b des Anhangs E (CUI) festzustellen sei.

Urteile: Der Rechtsstreit ging durch alle Instanzen in Österreich. Letztlich legte der Oberste Gerichtshof (OGH) in Wien den Fall dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zur Entscheidung vor. Dies deshalb, um unter anderem die Reichweite von Sachschäden sowie ihre „Ausschließlichkeit“ beziehungsweise die „Möglichkeit der vertraglichen Haftungserweiterung“ zu klären. Die erste Instanz hatte die Klage abgewiesen. Der Berufungszug hatte die Auffassung vertreten, dass die Erstattung der Mietkosten vom Artikel 8 § 1 Buchstabe b des Anhangs E (CUI) erfasst sei. Gegen den Aufhebungsbeschluss der Berufungsinstanz legten die ÖBB einen Rekurs beim OGH ein. Der EuGH entschied am 14. Juli 2022,

dass das beklagte EIV nicht für Vermögensschäden – hier für die Mietkosten von zwei Lokomotiven – hafte (AZ: C-500/20).

Tenor: Im Ergebnis meinte der EuGH in seiner knappen Begründung, dass die Mietkosten „im engen Zusammenhang mit Sachschäden“ zu sehen seien. Der Artikel 8 § 1 Buchstabe b CUI bestimme eine strikte Haftung, das heißt eine verschuldensunabhängige Haftung. Der Wortlaut der vorstehenden Regelung umfasse lediglich Sachschäden, jedoch keine Vermögensschäden. Die vorstehende Rechtsvorschrift unterscheide glasklar eine Haftung für „Personenschäden“ (Buchstabe a), „Sachschäden“ (Buchstabe b) und im Besonderen festgelegte „Vermögensschäden“.

Fall zwei: Auf dem Rhein kollidierten bei Kilometer 691 in der Ortslage Köln zwei Binnenschiffe. Zum Zeitpunkt der Kollision sei es dunkel gewesen, jedoch herrschte klare Sicht. Das Binnenschiff, die „MST A“, fuhr zu Berg. Die „MS B“ lag die Nacht vor Anker. Gegen 5:30 Uhr nahm der Schiffsführer der „MS B“ Fahrt auf. Der Schiffsführer „fuhr mit leicht laufendem Motor bis zur Höhe des Ankers“. Dort lichteten die Matrosen den Anker. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Schiff noch in gestreckter Position auf dem Rhein. Das Binnenschiff von „A“ kollidierte „in der Mitte der Steuerbordseite“ mit „B“. Zum Zeitpunkt des Unfalls lag die „B“, die ein Wendemanöver einleitete, quer im Strom. Teile des Verlaufs der Schiffsannäherung sowie die getroffenen Funkvereinbarungen seien streitig unter den Schiffsparteien geblieben. Die Kaskoversicherer der „B“, die das Schiff versicherten, verklagten unter anderem den Schiffseigner der „A“ auf Schadensersatz. Dabei ging es um insgesamt 101.216 Euro.

Urteil: Das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg urteilte am 14. September 2021, dass die Klage zulässig, allerdings im Ergebnis unbegründet gewesen sei. (AZ: 5 C 7/21/BSch). Deshalb stehen den Schiffskaskoversicherern keine Schadensersatzansprüche gegenüber den beklagten Parteien gemäß den §§ 3, 92 ff. Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG) sowie auch nicht aus § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) zu.

Tenor: Die Klägerinnen seien den Beweis schuldig geblieben, dass der Schiffsführer der „A“ die Verhaltensvorschriften gemäß den §§ 6.03, 6.13 Ziffer 3, 1.04 Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung (RheinSchPVO) verletzte. Allerdings habe der Schiffsführer der „B“ gegen § 6.13 RheinSchPVO verstoßen. Er setzte damit die entscheidende Ursache für die Kollision beider Schiffe. Der Schiffsführer kündigte das Wendemanöver nach Überzeugung des Gerichts nicht rechtzeitig an. Wenn sich eine Havarie – die unstreitig aus einem Wendemanöver hervorgegangen sei – ereigne, so habe der Wendende den Beweis anzutreten, dass das Manöver zulässig gewesen sei. Der Schiffsführer, der den bevorrechtigten Schiffsverkehr hindere, gefährde oder ihn schädigen könne, trage für die Rechtmäßigkeit eines Manövers die alleinige Beweislast, so das Gericht in seiner weiteren Urteilsbegründung. Der Wender eines Binnenschiffs habe unmittelbar, das heißt, bevor er wende, ein weiteres Mal sorgfältig zu prüfen, ob die „Verkehrslage“ ein Wendemanöver zulasse. Dabei müsse der Schiffsführer, der sein Binnenschiff zu wenden beabsichtige, „Kurse und Geschwindigkeiten“ anderer Binnenschiffe „in Bezug“ zum eigenen Wendemanöver berücksichtigen. Dabei habe er zu berücksichtigen, dass sein Schiff von der „Gewalt des Stroms“ ergriffen

„und bis zur Beendigung des Manövers“ signifikant „stromabwärts bewegt werden könnte“, so das Gericht. Der Schiffsführer trage ebenfalls dafür die Beweislast, dass zu Beginn eines Manövers ein auskömmlicher Abstand zu entgegenkommenden Binnenschiffen bestehe, sofern der Gegenverkehr wiederum seiner Pflicht nachgekommen sei, seine Schiffsgeschwindigkeit zu reduzieren und/oder seinen Kurs zu ändern, wenn diese Maßnahmen erforderlich seien. Gemäß der „ECDIS-Aufzeichnung“ verringerte der Schiffsführer der „A“ seine Geschwindigkeit und veränderte gleichzeitig seinen Kurs „zunächst leicht nach Steuerbord, kurzzeitig nach Backbord, um dann weiter nach Steuerbord zu drehen“. Allerdings meinte das Gericht auch, dass nicht jedes Manöver mittels Schiffssignalen beziehungsweise über Funk vom Wender zu kommunizieren sei. Mit Blick auf § 6.13 Nr. 2 RheinSchPVO gelte dies jedoch nur dann, wenn das Wendemanöver andere Binnenschiffsführer zwingen oder zwingen könnte, ihren aktuellen Schiffskurs zu verändern oder ihre Fahrtgeschwindigkeit zu reduzieren, um einen Schiffsunfall zu vermeiden.

Fazit: Nicht jeder Schaden ist erfolgreich durchsetzbar. Umso wichtiger ist es, dass das Transportunternehmen entsprechenden Versicherungsschutz besitzt. Menschliche Fehler im Binnenschiffverkehrsverkehr sind nicht immer verhinderbar. Jedem Binnenschiffer ist zu empfehlen, sein Personal zu schulen, damit sich ein Fehler nicht wiederholt oder der Belegschaft erst gar nicht unterläuft.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa