



Vorliegend zwei Fälle aus dem deutschen und österreichischen Bahnfrachtrecht.

Aktuelle Rechtsprechung

Nachfolgend werden zwei Schadensfälle aus dem Bahnfrachtrecht behandelt und näher beleuchtet. Während der erste Fall vor einem deutschen Gericht verhandelt wurde, spielte sich der zweite Fall dagegen vor Gericht in Österreich ab.

Fall eins: Am 20. Februar 2018 stieß gegen 21.00 Uhr ein aus Bremerhaven kommender Güterzug mit einem Triebfahrzeug der Deutschen Bahn (DB) zusammen. Der Güterzug hatte fabrikneue Kraftfahrzeuge geladen. Als Folge des Zusammenstoßes entgleiste der Güterzug. Dabei wurde die Lokomotive signifikant beschädigt. Der Sachschaden betrug 538.954,77 Euro, so der Geschädigte. Der Versicherungsnehmer reichte den Schadensfall bei seinem Maschinen- und Landkaskoversicherer (nachfolgend – Versicherer – genannt) ein, der wiederum klagte, um die Police wieder zu entlasten. Der Versicherer verklagte das Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen (EIV) sowie den Fahrdienstleiter des EIV. Der Kläger vertrat die Auffassung, ein „Arbeitsfehler“ des Fahrdienstleiters sei schadensursächlich für die Zugkollision gewesen. Denn er habe nicht gesehen, dass das Triebfahrzeug im Gleis 27 stand, das mit dem im Gleis 28 einfahrenden Güterzug kollidierte. Das Triebfahrzeug ragte über das „Grenzzeichen“ hinaus. Zudem meinte der Kläger, dass eine geringere Geschwindigkeitsüberschreitung auf dem vorherigen Streckenabschnitt des Lokführers nicht „unfallursächlich“ gewesen sei. Dagegen meinten die EIV sowie der Fahrdienstleiter, dass der Fahrdienstleiter aus dem Fenster geschaut habe. Er habe nicht gesehen, dass die Weiche nicht freigegeben worden sei. Darüber hinaus meinten die beklagten Parteien, dass der Zugführer mit „überhöhter

Geschwindigkeit“ gefahren sei. Außerdem hätte er das „hinausstehende Triebfahrzeug wahrnehmen können und müssen“. Ferner behaupteten die Beklagten, dass der Zugführer den Fahrweg über „hunderte“ von Metern – dies ohne Sicht Einschränkungen – „einschbar“ gewesen sei.

Urteil: Das Landgericht (LG) Stade entschied am 21. Dezember 2021, dass die Klage rechtlich zulässig und, was die Haftung dem Grunde nach betrifft, begründet gewesen sei. Was die Schadenshöhe betreffe, so das LG, sei eine Beweisaufnahme, insbesondere bezüglich der angefallenen Reparaturkosten, noch erforderlich (AZ: 6 O 81/21).

Tenor: Wenn beim Betrieb einer Schienenbahn ein Sachschaden am Gut Dritter verursacht werde, so habe der Schädiger, hier der EIV, den Geschädigten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Darüber hinaus meinte das LG, dass der Fahrdienstleiter übersehen habe, dass die Weiche 16 für den Zugverkehr nicht freigegeben gewesen sei. Das Hinausragen der Weiche sei mit einer „Versperrung des Fahrwegs“ gleichzusetzen. Darüber hinaus liege auch kein Haftungsausschlussgrund, insbesondere keine höhere Gewalt im Sinne des Paragraphen 1 Absatz 2 HaftPflG vor. Der Kläger habe auf der Grundlage des vorgelegten Reports nachgewiesen, dass der Fahrdienstleiter

die zugelassene Zugfahrt zu prüfen gehabt habe. Einfaches Hinschauen, so das LG, hätte ausgereicht, um erkennen zu können, dass das Triebfahrzeug „über das Grenzzeichen der Weiche 16 hinausragte“. Dass der Zugführer, so der Vorwurf der beklagten Parteien, keine „Schnellbremsung“ durchführte, sei „unbeachtlich“, so das Gericht. Im Ergebnis habe der Versicherer nach Paragraph 823 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch einen Schadensersatzanspruch, dies aus übergegangenem Recht.

Fall zwei: Im hiesigen Fall sollten Aluminiumprofile von Griechenland via Nordmazedonien, Serbien und Ungarn nach Österreich sowie im Anschluss an die verschiedenen Empfänger mit Sitz in Deutschland vom Hauptfrächter transportiert werden. Bis nach Österreich wurden die Planenaufleger auf dem Schienenweg befördert sowie von dort nach Deutschland mit Lastkraftwagen. Mit der Beförderung bis nach Österreich beauftragte der Hauptfrächter einen Unterfrächter. Die Landtransporte nach Deutschland erledigte der Hauptfrächter mit eigenen Lkw. Bei insgesamt sechs Transporten stellten die Frachtparteien Gütermängel bei der Anlieferung fest, denn Geflüchtete seien in die Planenaufleger eingedrungen. Dadurch wurden Schäden an der Ladung in Höhe von 98.075,74 Euro verursacht. Vor Transportbeginn schloss der Hauptfrächter eine Transportversicherung zugunsten des Transportkunden ab. Der Transportversicherer des Hauptfrächters verklagte den Unterfrächter auf Ersatz des entstandenen Schadens, der während des Bahntransports verursacht wurde. Der Transportversicherer zahlte an den Transportkunden des Hauptfrächters die vereinbarte Deckungssumme. Anschließend verklagte er den Unterfrächter auf Erstattung des bezahlten Schadensbetrags. Der Unterfrächter meinte, dass der Hauptfrächter ihm gegenüber weder vertragliche noch gesetzliche Regressansprüche geltend machen könne. Dagegen begründete der Transportversicherer seine Klage damit, dass ihn der Hauptfrächter den gegenüber dem Subfrächter zustehenden Schadensersatzanspruch „rechtsgeschäftlich“ zederte.

Urteile: Die erste Instanz hatte die Klage abgewiesen und die Berufungsinstanz hob das Urteil des Erstgerichts auf, um den Fall erneut verhandeln zu lassen. Das Berufungsgericht ließ allerdings den Rekurs beim Obersten Gerichtshof (OGH) in Wien zu, weil es keine höchstrichterliche Rechtsprechung zu den inhaltlichen Voraussetzungen des Rekurses nach Paragraph 432 Absatz 3 Unternehmensgesetzbuch (UGB) zwischen dem Hauptfrächter und seinem Unterfrächter gäbe, so die Begründung. Der OGH entschied am 29. Juni 2022, dass die Rekurse teilweise berechtigt gewesen seien (AZ: 7 Ob 69/22 f).

Tenor: Zunächst einmal sagten die Richter, dass die Transportversicherung keine Verkehrshaftungs-Versicherung sei. Bei der Transportversicherung handele es sich um eine „Fremdversicherung“. Dies bedeute, wenn der Versicherungsnehmer im eigenen Namen (hier der Hauptfrächter) mit dem Transportversicherer (hier der Kläger) einen Versicherungsvertrag abschließe, um ein fremdes Interesse, das heißt das Interesse an der Ware des Transportkunden, zu versichern. Der Begriff des Schadensersatzanspruchs sei im Sinne des Paragraphen 67 VersVG weit zu interpretieren. Er erfasse auch Rückgriffsansprüche gegenüber einem Dritten, die auf den Transportversicherer übergegangen

seien, wenn er zuvor den Claim dem Versicherungsnehmer ersetzte. Darüber hinaus meinte der OGH, dass das „Interesse“ eines Haupt- oder Unterfrächters generell bei einer Transportversicherung nicht versichert sei. Deshalb seien sie regresspflichtige Dritte im Sinne des Paragraphen 67 VersVG. Der vorstehende Sachverhalt gelte – mit Bezug auf den Hauptfrächter jedoch dann nicht – wenn der Hauptfrächter gleichzeitig Versicherungsnehmer gewesen sei. Allerdings könne der Transportversicherer seine Regressansprüche gegenüber dem Unterfrächter geltend machen. Beim Vorliegen einer Fremdversicherung trete der Versicherte nach ständiger Rechtsprechung bezüglich Paragraph 67 VersVG an die Stelle des Versicherungsnehmers ein. Dies bedeute, dass der Claim gegenüber der zum Ersatz verpflichteten Frachtpartei – hier der Unterfrächter – im Umfang des zuvor bezahlten Schadensbetrags auf den Versicherer übergehe.

Im Ergebnis urteilte der OGH, dass das Ersturteil im Umfang der Klagabweisung in Höhe von 87.678,87 Euro wieder herzustellen sei. Dies begründeten die Richter wie folgt: Der Transportversicherer habe den auf ihn nach Paragraph 67 VersVG übergegangenen Schadensersatzanspruch der Absenderin (= Transportkunde des Hauptfrächters) nicht gerichtlich geltend gemacht. Zudem habe der Transportversicherer keinen Anspruch des Hauptfrächters gegenüber dem Unterfrächter dargelegt, der an den Kläger „rechtsgeschäftlich“ abgetreten worden sei.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa