



Martin Heying

Viele Transportkunden verzichten auf die Geltendmachung von berechtigten Schadensersatzansprüchen aufgrund von Zugverspätungen.

Verspätung & Signalisation

In den beiden folgenden Rechtsprechungsfällen klagten die Anspruchsteller erfolgreich auf Schadensersatz, da die beklagten Parteien ihre Verpflichtungen verletzten. Der erste Fall zeigt: Transportkunden könnten ihren Schadensersatz noch deutlich öfter geltend machen.

Fall eins: Ein Bahnkunde schloss mit dem Eisenbahnunternehmen einen Beförderungsvertrag von Lörrach nach Hamburg. Der Fahrzeug-Reise-Zug traf ca. drei Stunden verspätet in Hamburg ein. Dafür machte er gegenüber dem Bahnunternehmer Schadensersatz geltend. Das Bahnunternehmen lehnte jedoch den geltend gemachten Anspruch ab. Eine Mahnung des Bahnkunden blieb erfolglos. Danach schaltete er einen Anwalt ein. Das Eisenbahnunternehmen blieb bei seiner Ablehnung, die Forderung zu bezahlen. Der Bahnkunde verklagte das Eisenbahnunternehmen beim Amtsgericht Hamburg-Altona.

Urteil: Der Richter entschied am 11. August 2023, dass die Klage nicht nur zulässig, sondern auch in der Sache begründet gewesen sei (AZ: 315 a C 23/23). Deshalb stehe dem Kläger Schadensersatz in Höhe von 504 Euro zu. Außerdem habe der Bahnkunde einen Rechtsanspruch auf Erstattung der außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten.

Tenor: Nach Artikel 17 Absatz 1 Satz 1 und Satz 2 Buchstabe B EU-Fahrgastverordnung 1371/2007 habe der Bahnkunde einen Schadensersatzanspruch, wenn er eine Verspätung erleide. Eine Verspätung liege vor, wenn die geplante Ankunftszeit gemäß dem veröffentlichten Fahrplan von der tatsächlichen Ankunfts-

zeit am Zielort abweiche. Daran ändere auch nichts der Artikel 7.2 Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) des Eisenbahnunternehmens, die bestimmten, dass der „endgültige, verbindliche Fahrplan spätestens 1 Tag“ vor Transportbeginn des Fahrzeug-Reise-Zugs auf den „Aushangfahrplänen“ am Bahnterminal bekannt gegeben werde. Weiter hieß es in der AGB-Klausel, dass es kurzfristig zu Änderungen kommen könne, über die das Eisenbahnunternehmen per E-Mail informieren würde. Mit Bezug auf den Einwand der Bahn, dass schon deshalb keine Verspätung vorliege, da der endgültige Fahrplan noch nicht feststanden habe, sei die AGB-Regelung nach § 134 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) nichtig, so das Gericht. Denn sie verstoße gegen Artikel 6 Absatz 1 der EU-Fahrgastverordnung. Demnach dürfe das Eisenbahnunternehmen Pflichten gegenüber Bahnkunden nicht begrenzen oder sogar exkludieren, so der Richter im weiteren Tenor. Allerdings stellte das Gericht auch klar, dass Artikel 17 Absatz 4 der EU-Fahrgastverordnung dann einen Entschädigungsanspruch aufgrund einer Zugverspätung versage, wenn dem Bahnkunden die Verspätung bei Schließung des Beförderungsvertrages mitgeteilt worden sei. Tatsache sei, dass dem Bahnkunden die gegebenenfalls von der Bahn mitgeteilte Transportverspätung nicht vor Vertragsabschluss – dies sei unstreitig – bekannt gemacht wurde.

Abschließend stellte das Gericht fest, dass der Transportkunde einen Entschädigungsanspruch in Höhe von 50 Prozent habe, wenn die Verspätung mehr als zwei Stunden betrage.

Anmerkungen: Viele Transportkunden verzichten auf die Geltendmachung von berechtigten Schadensersatzansprüchen, die aufgrund von Zugverspätungen erfolgreich geltend gemacht werden könnten. Oft scheuen sie den damit einhergehenden Kommunikationsaufwand gegenüber dem Eisenbahnunternehmen. Aus dem vorstehenden Grund lehnen viele Transportunternehmen erst einmal jeden Anspruch ab, obwohl sie wissen, dass die Reklamation des Kunden dem Grunde und der Höhe nach berechtigt ist. Von dieser Praxis machen zum Beispiel viele Kreuzfahrtunternehmen per se Gebrauch, die beispielsweise geplante und vertraglich vereinbarte Häfen doch nicht anlaufen.

Fall zwei: Die Gemeinde betreibt in Schleswig-Holstein einen Kommunalhafen in Burgtiefe, der an der Öffnung des Binnen-sees zur Ostsee liegt. Der Eigentümer des Schiffs passierte die Tonne 9, jedoch befand sich die nächste Tonne 11 nicht an der vorgesehenen Stelle, denn die Tonne 11 wurde wegen Wartungsarbeiten kurzzeitig entfernt. Auf Seekarten sei östlich der Tonne 11 eine Untiefe eingezeichnet gewesen. Erst ab Tonne 13 sei die Fahrrinne wieder mit grünen Tonnen markiert gewesen. Das Schiff kam zwischen der Tonne 9 und 13 „schlagartig zum Stillstand“. Nachdem die grüne Tonne Nr. 11 wieder eingebracht wurde, erkannte der Schiffsbesitzer, dass er sich zirka „15 Meter außerhalb des Fahrwassers“ befunden habe und „aufgelaufen“ sei. Der Havarist konnte sich durch eigenständiges Manövrieren wieder „freifahren“ und steuerte den Hafen Burgtiefe an. Der entstandene Schaden am Schiff belief sich auf 14.117,26 Euro. Die Gemeinde wies eine Haftung für den Sachschaden zurück und begründete diese Position mit einer fehlenden Haftung. Der Schiffsbesitzer verklagte die Gemeinde auf vollen Schadensersatz beim Lübecker Landgericht (LG).

Urteile: Das LG urteilte, dass die Klage zum Teil begründet gewesen sei (AZ: 10 O 173/18). Es sprach dem Kläger einen Schadensersatz in Höhe von 10.962,93 Euro zu. Dies entspricht einer Quote von zwei Dritteln. Gegen die erstinstanzliche Entscheidung legte die Gemeinde Berufung beim Oberlandesgericht (OLG) Schleswig-Holstein ein, jedoch erfolglos. Denn das OLG bestätigte am 3. April 2023 in seinem Hinweisbeschluss das Urteil des LG (AZ: 7 U 177/22).

Tenor: Der Anspruch des Schiffsbesitzers ergäbe sich aus §§ 839 Absatz 1, 249 Absatz 1 und 2 sowie aus § 254 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), dies in Verbindung mit Artikel 34 Grundgesetz (GG). Die Gemeinde verletzte ihre Amtspflicht, das heißt ihre Verkehrssicherungspflicht, denn der Schiffsverkehr im „Burger Binnensee“ sei nicht sicher gewesen. Die Kommune, die Eigentümerin der Wasserfläche sei, stehe für das „ordnungsgemäße Auslegen der Fahrwassertonnen“ in der Verantwortung. Darüber hinaus präzisierte das OLG seinen Beschluss, dass die Hafenbehörde gemäß § 4 Hafenverordnung (HafVO) dafür zuständig sei, Gefahren abzuwehren. Darüber hinaus könne sich die Gemeinde auch nicht erfolgreich auf eine subsidiäre Amtshaftung gemäß § 839 Absatz 1 Satz 2 BGB berufen. Allerdings treffe den Schiffseigentümer ein Mitverschulden an

der Havarie, denn so das OLG, stellte das LG zutreffend fest, dass er nicht – bevor der Schiffsführer in die Fahrrinne einfahren sei – in die Seekarten schaute, um seinen Schiffskurs festzulegen. Wenn er dies getan hätte, so hätte er feststellen können, dass die Tonne 11 wegen des großen Abstands zwischen den Tonnen 9 und 13 fehlte. Bei zusätzlicher Beobachtung hätte der Kläger die roten Backbord-Tonnen „8, 10 und 12 auf der gegenüberliegenden Seite der Fahrrinne erkennen können und müssen“, so die weitere Begründung des OLG. Deshalb treffe den Schiffseigentümer nach § 254 Absatz 1 BGB ein Mitverschulden an der Havarie, das das LG zutreffend mit einem Drittel bezifferte. Entgegenzutreten sei auch der Auffassung der beklagten Gemeinde, dass unter Verschuldenserwägungsgesichtspunkten das Verschulden des Klägers gegenüber dem fahrlässigen Handeln der Gemeinde überwiege. Das LG stellte bereits fest, dass die Gemeinde es zeitweise versäumte, eine ordnungsgemäße Betonung sicherzustellen.

Anmerkungen: Die Sicherstellung der Verkehrssicherheit in einer Fahrrinne ist eine Kardinalpflicht der zuständigen Gemeinde, die sie gegenüber dem Schiffsführer sicherzustellen hat. Wenn die Gemeinde die Sicherstellung ihrer Verkehrssicherungspflicht – wie im vorliegenden Fall geschehen – auf Dritte überträgt, so bleibt sie für Schäden im Falle einer Havarie gegenüber dem Geschädigten verantwortlich.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa