

In den beiden Rechtsfällen geht es, wie in unserem Symbolbild, um Autotransporte per Bahn.



Martin Heying

Bahnrechtsprechungsfälle

In den beiden folgenden Rechtsprechungsfällen, wurde das vertraglich vereinbarte Primärziel, die Güter unbeschädigt zu liefern, nicht vom Bahntransporteur erfüllt. Wer letztlich für die daraus resultierenden Schäden in welcher Höhe haftete, erläutert dieser Beitrag.

Fall eins: Ein deutscher Automobilhersteller schloss mit einem seiner Fixkostenspediteure einen Transportvertrag. Der Dienstleister führte den Bahntransport über 195 neue Kraftfahrzeuge nicht selbst von Bremen-Sebaldsbrück nach Bremerhaven durch, sondern beauftragte wiederum seinerseits einen Bahntransporteur. Im Bahnhofsteil Bremerhaven-Kaiserhafen kam es am 24. Juni 2017 um Mitternacht zu einer Zugkollision mit einem dort stehenden Zug der „DB Cargo“. Als Folge der Zugkollision verließen 120 Kraftfahrzeuge ihre Stellplätze auf dem Zug, da sie „über die Radvorleger sprangen“. Dabei wurde der Großteil der Kraftfahrzeuge beschädigt.

Der Automobilkunde meldete den Unfall seinem Transportversicherer, der wiederum einen Sachverständigen zum Schadensort entsandte. Nach Begutachtung wurden die beschädigten Fahrzeuge teilweise nach Sindelfingen befördert. Die übrigen beschädigten Kraftfahrzeuge wurden nach China und in die USA weiterverladen, um sie dort zu reparieren.

Der Fixkostenspediteur, der vom Transportversicherer beim Landgericht (LG) Bremen auf Schadensersatz verklagt wurde, führte zuvor beim LG Ingolstadt einen Prozess gegen den Bahntransporteur. In dem Prozess wurde der Bahntransporteur auf Schadensersatz verurteilt (AZ: 2 HKO 1784/18). Dem Bahntransporteur wurde vom Fixkostenspediteur im Prozess vor dem LG in Bremen der Streit verkündet, der ihn beitrug. Der Fixkosten-

spediteur wie auch der Bahntransporteur vertraten unter anderem die Auffassung, dass die vom Transportversicherer geforderte Kostenerstattung der Höhe nach nicht angemessen gewesen sei. Dabei ging es unter anderem um die berechneten Waschkosten in Höhe von 79,80 EUR/Fahrzeug.

Gerichtsentscheid

Am 9. Januar 2024 entschied das Bremer LG, dass die Klage des Transportversicherers begründet gewesen sei (AZ: 11 O 196/20). Demzufolge habe der Transportversicherer einen Anspruch auf Erstattung in Höhe von 189.308,07 EUR, die er zuvor dem versicherten Automobilhersteller erstattete.

Zur Begründung seines Urteils meinte das LG, dass der Transportversicherer den Schaden der Höhe nach nachgewiesen habe. Zudem sei ein gesetzlicher Forderungsübergang vom Automobilhersteller auf den Transportversicherer erfolgt. Dass der Hersteller die Kraftfahrzeuge selbst reparierte und die dafür angefallenen Kosten dem Fixkostenspediteur berechnete, sei nicht zu beanstanden. Denn repariere er selbst, so sei tatsächlich zu vermuten, dass sich der Hersteller „an die allgemein gültigen, von ihm selbst vorgegebenen Qualitätsstandards“ halte sowie die Reparaturarbeiten im notwendigen Rahmen fakturiere. Dies mit einem Sachverständigengutachten zu untermauern, bedürfe es nicht, so das LG. Denn der „Tatrichter“

könne – auf der Rechtsgrundlage des § 286 Absatz 1 Zivilprozessordnung (ZPO) – von einer weiteren Beweisaufnahme Abstand nehmen, wenn ihm „hinreichende Grundlagen“ für eine Wahrscheinlichkeitsentscheidung vorliegen. Außerdem meinte das LG in seiner weiteren Urteilsbegründung, dass folgende Kosten nach § 429 Absatz 2 HGB ersatzfähig seien: Instandsetzungskosten der beschädigten Fahrzeuge, Kosten des Schadenexperten sowie Handlings- und Reinigungskosten. Außerdem zählen Beförderungs- und/oder Lagerkosten zu den erstattungsfähigen Aufwendungen, die im Zuge der Schadensbeseitigung der beschädigten Fahrzeuge anfallen, so das LG im weiteren Tenor.

Fall zwei:

Im vorliegenden Fall wurden Schäden an Eisenbahnwaggons festgestellt. Die Eisenbahnwaggons gehörten einem Spediteur, der sich auf Transporte von Kraftfahrzeugen spezialisierte. Der Spediteur überließ die Eisenbahnwaggons zwecks Beförderung Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Ein EVU transportierte im Auftrag des Spediteurs einen kompletten Zug, der in Fallersleben mit Fahrzeugen beladen wurde, um sie nach Bremen zu transportieren.

Nachdem die Waggons entladen wurden, stellte man „Flachstellen an den Radsätzen“ fest. Derartige Waggonmängel treten „durch das Gleiten blockierter Radsätze über die Schienen“ auf. Der Spediteur forderte das EVU auf, den entstandenen Schaden, den er zu vertreten habe, in Höhe von 13.135,95 Euro zu zahlen. Dieser Aufforderung kam das EVU nicht nach. Aus dem vorstehenden Grund verklagte der Spediteur das EVU auf Schadensersatz beim Landgericht (LG) Ingolstadt.

Gerichtsentscheid

Das LG entschied am 6. Juni 2023, dass die Schadensersatzklage zulässig, jedoch erfolglos angestrengt worden sei (AZ: 52 O 165/19). Die Klage des Spediteurs sei bereits dem Grunde nach, so die Auffassung der Gerichtskammer mit Bezug auf § 286 Zivilprozessordnung (ZPO), zum Scheitern verurteilt. Dies deswegen, weil die Eisenbahnwaggons nicht in der Obhut des EVU beschädigt worden seien. Demzufolge komme es auch nicht gemäß Artikel 22.1 Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) entscheidend darauf an, ob der Spediteur nach dieser Regelung nur die Schadensidentifizierung oder aber auch die Schadensentstehung in der Obhutszeit des EVU zu beweisen habe.

Die Überlegungen des Gerichts basieren auf der Expertise des eingeschalteten Sachverständigen, der entscheidende technische Rahmenbedingungen darlegte, um den Schadensfall einordnen zu können. Mit Bezug auf die Sachverständigenausführungen ist festzustellen, dass das „Anfahren des Zuges mit nur unvollständig gelösten Bremsen“ an einzelnen Eisenbahnwaggons schon deswegen auszuschließen sei, weil anderenfalls signifikant „schwerwiegendere Schäden an den Radsätzen“ entstanden wären. Dies vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Zug eine Strecke von zirka 200 km zurückgelegt hatte, so das LG. Darüber hinaus habe der geladene Zeuge „K2“, der Lokführer, ausgesagt, dass es „Voll- und Zwangsbremsungen“ während des Gütertransportes nicht gegeben habe. Diese Aussage stehe im Einklang, so das Gericht in seiner weiteren Entscheidungsbegründung, mit dem vom Sachverständigen aus-

gewerteten „PZB-Protokoll“, das das EVU beigebracht habe. Der Wagenmeister wurde auch vom LG als Zeuge befragt. Der Wagenmeister, der die gesetzlich vorgeschriebene Sichtprüfung vor Zugabfahrt vorgenommen hatte, konnte sich zwar „nicht konkret erinnern“, jedoch sei er davon überzeugt gewesen, dass der Güterzug in seiner Anwesenheit nicht bewegt worden sei. Begründung: Er habe es zu „99 %“ mit „stehenden“ Güterzügen zu tun.

Weiter vertrat der Wagenmeister die Meinung, dass man vorliegende „Flachstellen“ bei einer Sichtprüfung sehen würde, es sei denn, diese seien durch den „Wagenaufbau verdeckt“ oder der Güterzug stehe gerade drauf. Allerdings folge daraus nicht zwingend, dass der Wagenmeister keine „Flachstellen“ übersehen habe, so das LG. Diesen Punkt unterstütze der Gutachter in seinem ergänzenden Gutachten, dass eine „absolut sichere“ Identifizierung von „Flachstellen“ im stehenden Zustand des Güterzugs unmöglich sei.

Der Zeuge „S“, der die Güterwaggons in Bremen prüfte, konnte ebenso nicht ausschließen, dass die „Flachstellen“ vor der Abfahrt in Fallersleben übersehen worden seien. Darüber hinaus sagte der Lokführer, dass er vor Transportbeginn den vorgeschriebenen Bremscheck durchführte. Ergebnis: Keine Auffälligkeiten. Mit Bezug auf die vorstehenden und weiteren Feststellungen stehe fürs LG fest, dass die „Flachstellen“ vor Übernahme des Güterzugs vorhanden gewesen seien.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa