



Im zweiten Beispiel der aktuellen Rechtsprechung ging der Fall über die Landesgrenze hinaus bis zum Europäischen Gerichtshof.

nmann77/stockadobe.com

Aktuelle Rechtsprechung

Rechtsexperte Eckhard Boecker gibt einen Einblick in zwei Rechtsprechungsfälle. Der Erstere befasst sich mit der Beschädigung eines Binnenschiffs während der Schleusendurchfahrt. Im zweiten Fall klagt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nach einer Entgleisung.

Falleins: Es war Winter und im Schleusenvorhafen hatten sich Eisschollen auf den Schleusentoren gebildet. Aufgrund der Witterungsverhältnisse wurde die Schleuse für einen Tag geschlossen. Als die Schleuse bei Tageslicht wieder in Betrieb genommen wurde, wollte der Binnenschiffer des Tankmotorschiffs „P.“ die Schleuse passieren. Als die „P.“ mit ihrem Vorschiff das Schleusentor unterfuhr, fielen „größere Eisstücke vom Schleusentor auf das Achterschiff“. Dabei entstand unter anderem am Steuerhaus ein Sachschaden in Höhe von insgesamt 25.134,69 Euro. Die Schäden am Binnenschiff wurden repariert, sodann verlangte der Schiffseigner Schadensersatz vom Schleusenbetreiber/-eigentümer sowie vom Schichtleiter der Schleuse. Die Parteien lehnten jedoch jedwede Verantwortung für die beklagten Schiffsschäden dem Grunde und der Höhe nach ab. Der Binnenschiffer klagte.

Urteile: Das Erstgericht hatte dem Kläger 50 Prozent des geltend gemachten Schadens zuerkannt. In weiterer Folge legte sowohl der Binnenschiffer als auch der Schleusenbetreiber/-eigentümer Berufung beim Oberlandesgericht (OLG) Hamburg ein. Dies ohne Erfolg für den Binnenschiffer, so das Urteil des OLG (AZ: 6 U 202/17 BSch).

Tenor: Ob die Beklagten ihre Verkehrssicherungspflicht verletzen, könne offenbleiben, denn den Schiffsführer treffe ein überwiegendes Mitverschulden am Schadensfall. Allerdings hob das OLG auch hervor, dass die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht nicht als Pflicht zu verstehen sei, so dass der Schleusenbetreiber für einen gefahrlosen Verkehrsweg zu sorgen habe. Nicht jedem „abstrakten“ Risiko könne präventiv begegnet werden. Eine Haftung des Schleusenbetreibers komme dann in Betracht, sollte sich eine naheliegende Möglichkeit ergeben, dass das Eigentum des Binnenschiffs beschädigt werden könnte. Mit Bezug auf den vorherigen Punkt führte das OLG weiter aus, dass solche Sicherheitsvorkehrungen ausreichen würden, „die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter“ Schleusenbetreiber für „ausreichend“ erachte, um andere vor einem Schaden zu schützen. Wie bereits das Amtsgericht feststellte teile auch das OLG die Auffassung, dass die Freigabe zur Einfahrt in die Schleuse, d.h. die Erteilung des doppelten Grünlichts, keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht auf Seiten des Schichtleiters der Schleuse gewesen sei. Die Freigabe sei im Zuge der erfolgten Eiskämpfungsmaßnahmen sowie der kommunizierten Warnhinweise rechtens gewesen. Wenn im Falle von erteilten Warnhinweisen die Schleuseneinfahrt auf

eigenes Risiko erfolge, könne die Haftung des Verkehrssicherungsverpflichteten teilweise oder sogar gänzlich entfallen. Das Handeln auf eigenes Risiko sei gegeben, wenn sich der Schifffahrtsführer „in eine Situation drohender Eigengefährdung“ begeben, obgleich ihm die Umstände, die eine genaue Risikolage begründen, bekannt seien. Der Schifffahrtsführer verletze seine Pflicht nach § 7 Binnenschifffahrtsgesetz, wenn er trotz Kenntnis von zugegangenen Gefahrenhinweisen die Schleusung vornehme. Der Schiffführer sei explizit per Funk darauf hingewiesen worden, dass die mit der Schleusung einhergehenden Risiken auf eigene Gefahr erfolge. Sollte sich, wie hier geschehen, die kommunizierte Gefahr von herabfallenden Eisstücken verwirklichen, so stiftete der Schiffführer, im Sinne des § 254 BGB, einen signifikanten „Verursachungsbeitrag“ zum beklagten Schaden. Dies mit der Konsequenz, dass eine Haftung des Schleusenbetreibers auszuschließen sei, so das OLG. Das OLG zeigte sich davon überzeugt, dass der Schiffführer aufgrund der erteilten Warnhinweise in der Lage gewesen sei, das Risiko ausmaß einordnen zu können.

Fall zwei: In Österreich entgleiste ein aus sechs Lokomotiven bestehender Zug. Dabei wurden zwei Loks beschädigt, die einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Deutschland gehörten. Der geschlossene Vertrag der Parteien unterlag österreichischem Recht. Während der Reparaturdauer mietete das EVU Ersatzloks an. Die Mietkosten beliefen sich für beide Loks auf 629.110 Euro, die es vom österreichischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erstattet verlangte. Zur Begründung des Anspruchs argumentierte das EVU, dass die Entgleisung des Eisenbahnzugs auf die Mangelhaftigkeit der Schieneninfrastruktur zurückzuführen sei. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verletzte seine Pflichten schuldhaft, da es die Schienen unter anderem nicht vorschriftsmäßig überprüfte, wartete und reparierte, so das EVU. Dabei gehe es um sogenannte „Schutzgesetze“ im Sinne des § 1311 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB), so die weitere Argumentation des EVU. Dagegen behauptete das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dass die vorgehaltene Schieneninfrastruktur zum Unfallzeitpunkt mangelfrei gewesen sei. Vielmehr liege die Unfallursache darin, dass „ein ausgezogener, schon vor der Entgleisung überbeanspruchter Kupplungshaken einer entgleisten Lokomotive“ vorgelegen habe. Dafür treffe das EVU die Schuld. Darüber hinaus meinte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dass das EVU den Ausgleich eines reinen Vermögensschadens fordere, der nach den Regelungen des Übereinkommens der Einheitlichen Rechtsvorschriften über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI) nicht erstattungsfähig sei. Kurzum: Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen lehnte jedwede Haftung ab. Daraufhin reichte das EVU Klage beim Handelsgericht (HG) in Wien ein.

Urteile: Das Wiener Oberlandesgericht hatte das Teilurteil des HG im Berufungszug abgewiesen. Der Fall ging zum Obersten Gerichtshof (OGH), da die Beklagte Rekurs einlegte. Der OGH entschied am 27. September 2022, dass dieser zulässig, jedoch nicht berechtigt gewesen sei (AZ: 2 Ob 144/22d).

Tenor: Es sei umstritten, ob der eingeklagte Vermögensschaden im Sinne einer systematischen Auslegung des Artikels 8

unter die in Artikel 8 § 1 Buchstabe b) CUI erwähnten Sachschäden einzuordnen seien. Um dies zu klären, hatte der erkennende Senat des OGH den Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingeschaltet, der die vorgelegten Fragen mit Urteil vom 14. Juli 2022 beantwortete (AZ: C-500/20). Der EuGH verdeutlichte in seiner Beantwortung, dass der Artikel 8 § 1 Buchstabe b) des Anhangs E CUI vom 9.5.1980, „in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999“ dahingehend zu interpretieren sei, dass die Haftung des Eisenbahninfrastrukturunternehmers für Sachschäden keine Mietkosten von Ersatzlokomotiven umfasse. Darüber hinaus entschied der EuGH, dass die Artikel 4 und 19 § 1 des Anhangs E CUI vom 9.5.1980, „in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999“ so auszulegen sei, dass die Haftung der Eisenbahnvertragsparteien durch einen „pauschalen Verweis auf nationales Recht“ erweiterbar sei. Somit hafte der Eisenbahninfrastrukturunternehmer „im weiteren Umfang“ und seine Haftung könne von einem Verschulden abhängig gemacht werden. Im Ergebnis stehe damit für den OGH fest, dass dem EVU ein voller Schadensersatzanspruch zustehe – vorausgesetzt, das EVU könne ein Verschulden des Eisenbahninfrastrukturunternehmens im fortgesetzten Prozess nachweisen. Im Erfolgsfall würde dies dazu führen, dass dem EVU in Gänze die eingeklagten Mietkosten zu erstatten seien, so der OGH im abschließenden Tenor.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  **Esa**