

Aufsätze

Dr. Frank Wilting*

Vorsicht an Bahnübergängen! Eine Kollision auch von Gefährdungshaftungen

Haftungsfragen aus dem Schienen-Personenverkehr und -Güterverkehr beschäftigen die Gerichte vermehrt; die Anzahl der dazu veröffentlichten Entscheidungen wächst. Zwei neuere Urteile – beide vom OLG Celle – sind in diesem Heft abgedruckt; auch mit ihnen befasst sich der vorliegende Beitrag. Wenn Züge mit Kraftfahrzeugen kollidieren, was sich naturgemäß insbesondere dort ereignet, wo sich ihre Wege kreuzen, also auf Bahnübergängen, treffen Gefährdungshaftungen aufeinander. Diese sind im jeweiligen Einzelfall zu gewichten; pauschale Haftungs- und Quotenverteilungen sind zu vermeiden. Hinzu kommt bahnseitig, dass sowohl das kollidierende Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (nachfolgend kurz: EVU) als auch der Betreiber der Eisenbahnanlagen, das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (nachfolgend kurz: EIU), gegenüber dem geschädigten Straßenverkehrsteilnehmer eine Haftungseinheit bilden und den Innenregress unter sich auszumachen haben.

I. Ausgangslage und Haftungsgrundsätze

1. Vorrang des Schienenverkehrs

[1] Der Zug eines EVU kollidiert auf einem Bahnübergang mit einem Straßenkraftfahrzeug. Neben betroffenen PKWs und LKWs sind es, wie praktische Fälle zeigen, gerade auch Landfahrzeuge, etwa Traktoren mit Anhängern, die auf einer Nebenstrecke beim Überqueren eines unbeschränkten Bahnübergangs vom herannahenden Zug erfasst werden. § 19 Abs. 1 Nr. 1 StVO spricht von „Bahnübergängen mit Andreaskreuz (Zeichen 201)“, die gerade im ländlichen Bereich noch vermehrt vorhanden sind, ferner auch völlig ungesicherte Übergänge etwa auf Feldwegen (§ 19 Abs. 1 Nr. 2 StVO). So wurde etwa am 27.1.2021 der Anhänger eines Traktors von einem mit zulässiger Geschwindigkeit von 60 km/h fahrenden Güterzug auf einem unbeschränkten Bahnübergang bei Lochau (Sachsen-Anhalt) erfasst. Ähnliches ereignete sich am 9.9.2022 bei Oschatz in Nordsachsen, wobei ein historischer Dampflokomotivzug auf einer Nebenstrecke teilweise erheblich beschädigt wurde.

[2] § 19 StVO statuiert ausdrücklich den grundsätzlichen Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Straßenverkehr, was ohne weiteres einleuchtet und seine Begründung in der Schienengebundenheit, der Masse des Zuges und seinem langen Bremsweg findet. Demgemäß muss sich der Straßenverkehr einem nicht mit Schranken gesicherten Bahnübergang mit mäßiger Geschwindigkeit nähern und im Zweifel anhalten. Die Sorgfaltsanforderungen des § 19 StVO gehören zu den höchsten Anforderungen, die die StVO überhaupt einem Verkehrsteilnehmer abverlangt.¹ Zu diesen Verhaltenspflichten des Straßenverkehrsteilnehmers tritt die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters nach § 7 Abs. 1 StVG hinzu, wenn beim Betrieb seines Kraftfahrzeugs ein Personen- oder Sachschaden entsteht. Diese Haftung umfasst auch den zulasten des Unfallzuges verursachten Personen- und Sachschaden.

2. Haftung des Eisenbahnbetriebsunternehmers

[3] Gleichermaßen trifft auch das am Unfall beteiligte EVU eine Gefährdungshaftung für Personen- und Sachschäden. Diese ergibt sich aus § 1 Abs. 1 HaftpflG. Passivlegitimiert ist der Eisenbahn-Betriebsunternehmer, wobei in Fällen, in denen zum Beispiel ein Eisenbahn-Güterverkehr in Kooperation² durch mehrere Beteiligte ausgeführt wird, die Bestimmung des haftenden Betriebsunternehmers genauerer Prüfung bedarf.³

[4] Und schließlich ist nicht zu vergessen, dass sich besagte Kollisionen auf der Eisenbahn-Infrastruktur und – da das EVU die Schienentrasse nutzt – damit beim Betrieb der Infrastruktur ereignen. Dem Grunde nach ist folglich ebenfalls eine Gefährdungshaftung des EIU nach § 1 Abs. 1 HaftpflG gegeben. Auch das EIU ist Betriebsunternehmer im Sinne dieser Vorschrift,⁴ woran es auch nach der Bahnreform 1994, die – einleitend mit der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft (91/440/EWG) – vor allem die Trennung von Netz und Betrieb zum Gegenstand hatte, keinen ernsthaften Zweifel mehr gibt.

3. Höhere Gewalt

[5] Eine eher untergeordnete Bedeutung in der Fallpraxis haben § 1 Abs. 2 HaftpflG und § 7 Abs. 2 StVG, nach denen – wortgleich – die Gefährdungshaftung ausgeschlossen ist, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird. Höhere Gewalt erfordert mehr als ein (nur) unabwendbares Ereignis. Das Reichsgericht hatte bereits eine Definition der höheren Gewalt entwickelt, der sich der BGH angeschlossen hat.⁵ Danach handelt es sich um ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmer in Kauf zu nehmen

* Der Verfasser ist selbstständiger Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Verwaltungsrecht in Düsseldorf und zugleich Of Counsel in der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf); er ist beratend und forensisch mit Schwerpunkt rund um den nationalen und grenzüberschreitenden Schienengütertransport und damit zusammenhängenden Verträgen und Schadensfällen tätig.

1 OLG Hamm BeckRS 2007, 2807 Rn. 16.

2 Zu den Kooperationsmodellen im Eisenbahnverkehr vgl. Freise TranspR 2021, 261.

3 Vgl. zu diversen Fallgruppen Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, 10. Aufl., § 1 Rn. 26 ff. und 42 ff.

4 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 1 Rn. 55; LG Frankfurt a. M. RdTW 2020, 348; LG Stade RdTW 2022, 213 Rn. 30; OLG Braunschweig RdTW 2021, 391 Rn. 30 ff.; grundlegend BGH NJW-RR 2004, 959.

5 Vgl. Darstellung und Zitate sowie Rechtsprechungsnachweise bei Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 1 Rn. 158.

ist.⁶ In kurzen Stichworten müssen die Voraussetzungen einer Einwirkung von außen auf den Betrieb (Stichwort: betriebsfremdes Ereignis), die Außergewöhnlichkeit und Unvorhersehbarkeit sowie die Unabwendbarkeit gegeben sein.

[6] An zumindest einer der genannten Voraussetzungen fehlt es in den meisten hierzu ergangenen Urteilen. Insbesondere an einer Einwirkung „von außen“ fehlt es bei einer unsachgemäßen Bedienung von Bahnsicherungsanlagen, etwa durch ein Fehlverhalten des Schrankenwärters.⁷ Bei der Bewertung von Kollisionsfällen ist generell von den Unfallbeteiligten zu verlangen, dass sie die nach den Umständen des konkreten Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben und sich letztlich wie ein idealer Fahrer verhalten haben.⁸ Auf eine absolute Unvermeidbarkeit kommt es hingegen nicht an.

4. Haftungsquotelung

[7] Da auf Seiten des Bahnbetriebs somit zwei dem Grunde nach haftende Beteiligte existieren, ist einerseits § 13 Abs. 1 HaftpflG zu beachten, nach dem die Haftungsverteilung von EVU und EIU gegenüber dem Drittgeschädigten – also die Quotelung im Innenverhältnis von EVU und EIU, oder auch zwischen mehreren beteiligten EVU, je nach Fallkonstellation – zu bestimmen ist. Zu betrachten und zu bewerten sind die Gesamtumstände, insbesondere, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen Eisenbahn-Betriebsunternehmer verursacht worden ist. In § 13 Abs. 2 HaftpflG wird zudem klargestellt, dass auch Eisenbahn-Betriebsunternehmer untereinander haftpflichtig sind.⁹ Und schließlich berücksichtigt § 13 Abs. 4 HaftpflG mit seiner Verweisung auf die vorangehenden Absätze des § 13 HaftpflG die mögliche Situation, wonach ein Dritter im Zusammenwirken von Bahnbetriebsunternehmer und einem anderen gesetzlich Haftpflichtigen geschädigt wird. Nahezu wortgleich finden sich vorgenannte Regelungen in § 17 StVG für die Haftungsverteilung zwischen mehreren Straßenfahrzeugen.

[8] Wenn nun nicht ein Dritter durch das Zusammenwirken von Eisenbahnen und Straßenfahrzeugen geschädigt wird, sondern diese beiden gesetzlich Haftpflichtigen aufeinandertreffen und sich gegenseitig schädigen, sind die vorgenannten Regelungen zur Haftungsverteilung ebenfalls anwendbar.¹⁰ Das bedeutet, dass gemäß § 17 Abs. 1, 2 und 4 StVG iVm § 13 Abs. 1, 2 und 4 HaftpflG die wechselseitigen Verursachungsanteile zu bewerten und zu gewichten sind. Dabei bilden vorliegend EVU und EIU gegenüber dem haftenden KFZ-Halter eine Haftungseinheit, sodass im Außenverhältnis der Bahnen gegenüber dem KFZ-Halter nicht zu differenzieren ist, sondern eine gemeinsame Haftungsquote gebildet werden muss.¹¹ Besonders nachteilig auf die Haftungsquote eines Beteiligten wirkt es sich aus, wenn diesem die Unfallursache subjektiv vorwerfbar ist, insbesondere, wenn grobes Verschulden zum Unfall geführt hat. Je nach Schwere der vorwerfaren Pflichtverletzung kann sich die Betriebsgefahr des anderen Beteiligten und Mitgeschädigten bis auf null reduzieren.¹²

5. EIU und EVU als Betriebs- und Haftungseinheit

[9] Wie bereits im vorstehenden Abschnitt erwähnt, bilden EVU und EIU im Außenverhältnis gegenüber dem geschädigten Dritten, also auch gegenüber dem betroffenen, ebenfalls aus Gefährdungshaftung verantwortlichen KFZ-Halter, eine Haftungseinheit sowie auch eine Zurechnungseinheit.¹³ Der Innenregress¹⁴ zwischen EVU und EIU muss gegebenen-

falls in einem Folgeprozess geklärt werden. Die Prozess-erfahrung zeigt, dass es aus vernünftigen und prozessökonomischen Gründen ratsam ist, einen Dreiecksvergleich anzustreben. Häufig klagt ein geschädigter Dritter gegen das EVU, mit dem er in einen Unfall verwickelt wurde. Das EVU wiederum verkündet dem EIU den Streit¹⁵ und macht es zum Verfahrensbeteiligten, um einen nachfolgenden Innenausschlag vorzubereiten und zu präjudizieren oder um schlicht die Verjährung für den Regress zu hemmen. Wenn aber schon alle für eine Haftung in Betracht kommenden Beteiligten in einem Verfahren aufeinandertreffen, sollte eine Gesamteinigung unter Berücksichtigung der jeweiligen Haftungsquoten gefunden werden, was in der Praxis nicht selten geschieht.

[10] Je nach Anzahl der Prozessbeteiligten kann es auch zu wechselseitigen Streitverkündungen kommen, was das Verfahren nicht gerade übersichtlicher gestaltet. Prozessual unzulässig ist jedoch die Erhebung einer Widerklage durch einen der Beklagten gegen einen Mitbeklagten – also etwa des EVU gegen das EIU –, um im selben Verfahren – der Geschädigte hat EVU und EIU verklagt – sogleich den Innenregress, also die Quotelung im Innenverhältnis, mitentscheiden zu lassen. Dabei würde es sich um einen anderen Streitgegenstand handeln, der einer Widerklage, die in einem solchen Fall als isolierte Drittwiderklage zu werten wäre, nicht zugänglich ist.¹⁶ Der Zulässigkeit isolierter Drittwiderklagen sind ohnehin enge Grenzen gesetzt.¹⁷

[11] Ein wesentlicher Unterschied zwischen dem HaftpflG und dem StVG ist in Bezug auf Haftungseinheiten auszumachen. Im Straßenverkehrsrecht zählen der LKW und sein Anhänger im Rahmen der Gefährdungshaftung als Haftungseinheit. Fällt die Halterschaft von Zugmaschine und Anhänger auseinander, so bilden die beiden Halter eine Haf-

6 Vgl. statt vieler anderer: BGH NJW-RR 2004, 959 m. w. N., der ein Ereignis höherer Gewalt verneint und die Haftung des EIU bei einem Eisenbahnunfall, verursacht durch einen auf der Schiene liegenden Stein, bejaht hat.

7 Vgl. OLG Hamm NJW 2016, 332 = BeckRS 2015 12285.

8 Vgl. LG Magdeburg BeckRS 2014, 129894 Rn. 35 mit Verweisung auf BGH NJW 1992, 1684. Zum „Idealfahrer“ auch OLG Celle BeckRS 2023, 1276 Rn. 40.

9 BGH NJW-RR 2004, 959; Vgl. zu diversen Haftungsfällen zwischen EVU und EIU: Wilting, Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung RdTW 2021, 214.

10 Vgl. LG Magdeburg BeckRS 2014, 129894 Rn. 38; Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 13 Rn. 2.

11 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 13 Rn. 11.

12 So etwa in den Fällen des LG Frankfurt a. M. RdTW 2020, 350 und des OLG Celle RdTW 2021, 238.

13 Vgl. auch OLG Celle BeckRS 2023, 5642 Rn. 41-44 = RdTW 2023, 191 (in diesem Heft). Vgl. OLG Hamm NJW 2016, 332 = BeckRS 2015, 12285 Rn. 6 und 12.

14 Vgl. zur Haftungsverteilung zwischen EVU und EIU: Freise, Die komplizierten Haftungsbeziehungen zwischen Fahrzeughaltern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen TranspR 2017, 437 (438).

15 Es sei denn, es handelt sich in beiden Fällen um Gesellschaften des DB-Konzerns; Streitverkündungen konnten in solchen Konstellationen noch nicht beobachtet werden. Netz und Betrieb sind gesellschaftsrechtlich und wirtschaftlich getrennt zu führen. Über dieses „unbundling“ (Entflechtung) hat die BNetzA (Bundesnetzagentur) zu wachen. § 70 ERegG (Eisenbahnregulierungsgesetz) bestimmt: „Die Regulierungsbehörde ist befugt, einen Betreiber der Schienenwege, einen Betreiber einer Serviceeinrichtung und die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu prüfen, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur Entflechtung, zur Verhinderung von Interessenkonflikten und zur finanziellen Transparenz nach den §§ 5 bis 8 d und 12 eingehalten werden.“

16 Vgl. LG Stade NZV 2022, 279 = BeckRS 2022, 1196, jeweils Rn. 82-85

17 Vgl. KG Berlin ErbR 2018, 347 = BeckRS 2017, 140660, mit Bezugnahmen auf LG Freiburg VersR 1991, 1431 und OLG Köln BauR 2013, 2054 = BeckRS 2013, 5769.

tungseinheit. Das ergibt sich zweifelsfrei aus §§ 7 Abs. 1 und 17 Abs. 4 StVG. Im Eisenbahnbetrieb hingegen gibt es keine gesetzliche Gefährdungshaftung des Halters von Eisenbahnwagen, weder von Güterwagen noch von Reisezugwagen. Haftender nach § 1 Abs. 1 HaftpflG ist der Bahnbetriebsunternehmer, also regelmäßig das Unternehmen, das wirtschaftlich und verantwortlich den Zug betreibt und fährt, sei es mit eigenen, gemieteten oder anderen fremden Waggons.¹⁸ Wenn mithin ein durch einen Unfall geschädigter Eigentümer, dessen Waggons bei einer Kollision zwischen dem den Zug betreibenden EVU und einem KFZ zu Schaden kommen, Ersatzansprüche gegen den KFZ-Halter und/oder seine Haftpflichtversicherung geltend macht, ist für den Einwand, er müsse sich die Betriebsgefahr seiner Waggons anspruchsmindernd anrechnen lassen, und er bilde mit dem EVU eine Haftungseinheit, kein Raum.¹⁹

6. Haftungsgrenzen

[12] Im Rahmen der hier zunächst darzustellenden Ausgangslage sind auch die gesetzlichen Haftungsgrenzen von Bedeutung.

a) § 10 HaftpflG

[13] Für den Eisenbahnbetriebsunternehmer begrenzt § 10 Abs. 1 HaftpflG die Gesamthaftung für Sachschäden aus demselben Ereignis auf 300.000 Euro.

[14] Ausgenommen von der Sachschadensbegrenzung sind nach § 10 Abs. 3 HaftpflG Grundstücksbeschädigungen, für die unbegrenzt gehaftet wird. Das gilt auch für wesentliche Grundstücksbestandteile im Sinne des § 94 BGB. Selbst Scheinbestandteile nach § 95 BGB sollen nicht von der Haftungsbegrenzung des § 10 Abs. 1 HaftpflG erfasst sein.²⁰ Im Falle einer erheblichen Beschädigung der Eisenbahn-Infrastruktur durch eine Zugentgleisung bei Bremen, deren Ursache bis zuletzt ungeklärt blieb, hat der BGH²¹ in einem Beschluss auf eine Nichtzulassungsbeschwerde die Sache an das OLG Celle zurückverwiesen und in den „Regieanweisungen“ für das OLG ausgeführt, dass nicht nur wesentliche, sondern auch Scheinbestandteile unter den Grundstücksbegriff des § 10 Abs. 3 HaftpflG fallen. Allerdings komme es für die jeweilige Subsumtion auf die Umstände des Einzelfalls an,²² weshalb das OLG gegebenenfalls entsprechende Feststellungen jeweils für die als beschädigt geltend gemachten Teile der Leit- und Sicherungstechnik, nämlich Weichen-einrichtungen, PZB, Achszähler, Kabel- und Schaltschränke, sowie die Teile der Oberleitungsanlage, nämlich Oberleitungsmasten, Oberleitung und Querfelder, zu treffen habe. Da das zurückverwiesene Verfahren schließlich nach weiterer Zurückverweisung vor dem LG Verden durch Vergleich beendet wurde, fehlt es weiterhin an einer klaren, die Oberbaumaterialien der Gleisinfrastruktur unter § 10 Abs. 3 HaftpflG einordnenden Entscheidung. Bemerkenswert ist, dass der BGH in vorstehender Aufzählung gar nicht die seinerzeit ebenfalls in erheblichem Ausmaß beschädigten Schienen, Schwellen und Weichen genannt hat, die ja praktisch in allen Entgleisungs- und Kollisionsfällen betroffen sind.

[15] Ohne die vorstehende Problematik an dieser Stelle abschließend zu bewerten, sei in diesem Zusammenhang noch auf eine Kommentirstelle²³ zu § 10 Abs. 3 HaftpflG hingewiesen. Die der Höhe nach unbeschränkte Gefährdungshaftung bei Grundstücksschäden finde keine Entsprechung in anderen Haftpflichtvorschriften, wobei beispielhaft § 12 StVG und § 37 LuftVG genannt werden. Das beruhe auf der damaligen Überlegung des Reichsgesetzgebers, dass es solche Schäden verhältnismäßig selten gebe,

und andererseits das Ausmaß solcher Schäden unübersehbar sei. Zumindest der erste Begründungsteil überzeugt nicht und ist zumindest durch die tatsächliche Zunahme der unfallbedingten Infrastrukturschäden überholt. Denn Züge fahren seit den 1940er Jahren viel schneller, das Bahnverkehrsaufkommen ist höher, der Verkehr ist entsprechend dichter, die angewendeten Techniken sind komplizierter und vielleicht auch anfälliger geworden, und menschliches Versagen ist leider vermehrt als Schadensursache auszumachen. Aber auch der zweite Begründungsteil – Unübersehbarkeit des Schadensausmaßes bei Grundstücksschäden – ist zumindest fragwürdig geworden und relativiert sich stark, wenn man die heutigen Preise für eine moderne E-Lok von rd. 6 Mio. € und für einen durchschnittlichen Güterwagen von rd. 120.000 € (Kesselwagen sind deutlich teurer) berücksichtigt und dagegenhält. Hinzu kommt seit der Bahnreform 1994, dass § 10 HaftpflG eine haftungsmäßige Ungleichbehandlung der seitdem unternehmerisch getrennten EVU und EIU zur Folge hat.²⁴ Während das EVU das EIU bei Sachschäden verschuldensunabhängig²⁵ nur bis max. 300.000 € in Anspruch nehmen kann, steht einem Gegenanspruch des EIU gegen das EVU für die regelmäßig eintretenden Grundstücksschäden keine Haftungsgrenze entgegen. De lege ferenda sollte das Thema Beachtung finden.

b) § 12 StVG

[16] Eine Begrenzung der Gefährdungshaftung der Höhe nach findet sich für den Straßenverkehr in § 12 StVG. Für den Fall der Sachbeschädigung aufgrund desselben Schadenereignisses sieht § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVG eine Obergrenze von 1 Mio. Euro vor. Im Gegensatz zu § 10 HaftpflG wird nicht zwischen Grundstücks- und sonstigen Sachschäden unterschieden. Bei Kollisionen von EVU und KFZ auf einem Bahnübergang treffen somit Regelungen zur Gefährdungshaftung mit unterschiedlichen Haftungshöchstgrenzen aufeinander.

II. Fallbeispiele aus der Rechtsprechung

1. Volle Haftung des Straßenfahrzeugs

a) PKW fährt in stehenden Zug

[17] Das LG Frankfurt (Oder)²⁶ 12 O 296/18 hatte über die Klage eines KFZ-Haftpflichtversicherers gegen ein EVU zu entscheiden. Der Fahrer und Versicherungsnehmer war auf einem unbeschränkten Bahnübergang mit seinem PKW in einen vor einem Signal haltenden 600 m langen Güterzug

18 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 1 Rn. 58; zustimmend LG Frankfurt a. M. RdTW 2020, 348.

19 So in einem außergerichtlich verglichenen Fall des Autors zunächst geschehen. Der KFZ-Haftpflichtversicherer des landwirtschaftlichen Fahrzeugs, das den Vorrang des Schienenverkehrs nicht beachtet hatte, nahm aus seinem gewohnten StVG-Umfeld wie selbstverständlich eine Haftungseinheit von EVU und Waggoneigentümer an und musste vom Gegenteil überzeugt werden. Zum Ausschluss einer Gefährdungshaftung des Waggonhalters vgl. Freise TranspR 2017, 437 (443).

20 Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 10 Rn. 3.

21 NJW-RR 2020, 1320 = RdTW 2021, 236 Rn. 15 = BeckRS 2020, 24324. Das Grundurteil des OLG Celle RdTW 2021, 231, wurde somit nicht rechtskräftig. Unter Rn. 50 ff. ordnete das OLG Schienen generell als wesentliche Grundstücksbestandteile ein.

22 Dabei verweist er auf BGH WM 2020, 938 = BeckRS 2020, 41885 Rn. 11.

23 Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, § 10 Rn. 3.

24 Das OLG Celle RdTW 2021, 231 Rn. 80, sieht einen Ausgleich in der Versicherungspflicht des EVU gemäß § 14 AEG.

25 Unberührt bleibt die Haftung des EIU für schuldhaftes Pflichtverletzungen des mit dem EVU abgeschlossenen Trassenvertrags in Verbindung mit § 280 BGB.

26 Urteil vom 25.6.2019, 12 O 296/18 (soweit ersichtlich nicht veröffentlicht; der Autor war als Anwalt des EVU befasst).

des beklagten EVU gefahren und zwischen die Puffer der letzten beiden Waggons geraten. Als er ausgestiegen war, fuhr der Zug an, schleifte den PKW mit und zerstörte ihn völlig. Der Haftpflichtversicherer leistete an den betroffenen Waggoneigentümer Schadensersatz, den er zu 50 % beim EVU unter Berufung auf § 1 HaftpflG regressieren wollte. Dem EVU sei zudem ein Verschulden anzulasten, weil der Triebfahrzeugführer beim Anfahren den rückwärtigen Fahrweg nicht beobachtet habe.

[18] Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und der Widerklage des EVU stattgegeben. Die Berufung der Klägerin wurde durch Beschluss des Brandenburgischen OLG²⁷ zurückgewiesen.

[19] Wie sich durch Beiziehung der polizeilichen Ermittlungsakte erwies, hatte der KFZ-Führer nicht nur den absoluten Vorrang des Schienenverkehrs missachtet; er war zudem erheblich alkoholisiert. Ein Mitverschulden des EVU schied aus. Zwar muss der Triebfahrzeugführer bei einer Rangierfahrt – wie hier – den Fahrweg beobachten. Dies kann sich je nach Bundesland und benutzter Infrastruktur aus unterschiedlichen Vorschriften ergeben. Auf Infrastrukturen der DB Netz AG gilt die Fahrdienstvorschrift 408.48, unter zuständiger Aufsicht von Landeseisenbahnbehörden gelten Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (kurz: BOA), ferner sind innerhalb von Gleisanschlüssen sog. Bedienungsanweisungen der Gleisanschlussbetreiber zur Durchführung von Rangierfahrten einschlägig. Allen Rangiervorgaben ist in der Regel gemeinsam, dass der Triebfahrzeugführer den Fahrweg zu beobachten hat, jederzeit vor Hindernissen zum Halten kommen muss und eine maximale Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschreiten darf. Eine rückwärtige Beobachtung des Fahrweges oder gar ein Abschreiten des Zuges ist hingegen nicht vorgeschrieben, wäre vor allem bei längeren Zügen gefährlich, unpraktikabel und geradezu absurd. Die Abwägung der Verursachungsbeiträge gemäß § 17 Abs. 1, 2 und 4 StVG führte somit zu Recht zur Alleinhaftung des KFZ-Führers.

b) *Hinweise auf weitere Entscheidungen*

[20] Auch das AG Coburg²⁸ ließ die bahnseitige Betriebsgefahr gegenüber der des Straßenfahrzeugs vollständig zurücktreten im Falle eines Zusammenstoßes an einem unbeschränkten, nur mit Andreaskreuz gesicherten und schwer einsehbaren Bahnübergang. Der Kraftfahrer müsse bei bevorrechtigten Schienenfahrzeugen damit rechnen, dass der Lokführer auf die Beachtung seines Vorrangs vertraut. Aufgrund dieser Umstände sei ein Kraftfahrer gehalten, sich genau zu vergewissern, ob der Bahnübergang gefahrlos überquert werden kann. Wenn schon die Sicht durch eine Hecke eingeschränkt ist, hätte der Kraftfahrer notfalls sogar einen Beobachter vorausschicken müssen. Wer in der Situation gleichwohl aus Nachlässigkeit auf die Schienen fahre, ohne die Bahnstrecke in beide Richtungen ausreichend zu beobachten, handele grob fahrlässig.

[21] In der Begründung und im Ergebnis entspricht diese Entscheidung der des LG Magdeburg, wie nachfolgend besprochen, welche aber keine Bestätigung durch das Berufungsgericht fand.

[22] Schlechte Sichtverhältnisse und die Missachtung der sich ihm aufdrängenden Pflicht, vor dem unbeschränkten Bahnübergang anzuhalten, ließen das OLG Karlsruhe²⁹ ebenfalls auf eine Alleinhaftung des PKW-Fahrers erkennen.

2. Im Instanzenzug geänderte Haftungsverteilung

a) *Sicherungsposten tritt zur Seite*

[23] Das LG Magdeburg³⁰ hatte über eine bei Dunkelheit eingetretene Kollision zwischen einem LKW (Zugmaschine mit Sattelaufleger) und einem Güterzug (mit beladenen Kesseln) auf einem unbeschränkten, nur mit Andreaskreuz ohne Lichtsignal gekennzeichneten, Bahnübergang auf eingleisiger Strecke zu entscheiden. Der Zug hatte gemäß einer Haltetafel vor der Überquerung der das Gleis kreuzenden Landstraße angehalten; er war von der Straße aus durch ein Gebäude verdeckt. Einer der beiden Lokführer stieg aus und stellte sich als Sicherungsposten mit einer Signallampe auf die Straße. Diese Art der Absicherung ist gemäß § 11 Abs. 11 EBO zulässig. Der Sicherungsposten gab dem Lokführer Lichtzeichen zur Überquerung der Landstraße, als sich der zuvor nicht erkennbare LKW aus einem Kreisverkehr heraus näherte und – mit streitig gebliebener Geschwindigkeit – mit dem bereits anfahrenen Zug kollidierte.

[24] Das LG Magdeburg gab der Klage des EVU in vollem Umfang statt. Der LKW habe grob fahrlässig den Vorrang des Schienenverkehrs gemäß § 19 Abs. 1 Nr. 1 StVO missachtet. Der Fahrer habe besonders sorglos gehandelt, weil er wegen der fehlenden Einsehbarkeit des Gleisverlaufs nicht angehalten habe. Auf die Bekleidung des Sicherungspostens und die Farbe seiner Signallampe komme es unter diesen Umständen nicht an.

[25] Anderer Auffassung war das OLG Naumburg,³¹ welches der Berufung, die eine hälftige Schadensteilung vertrat, stattgab. Zwar habe der LKW das Vorfahrtsrecht der Lok verletzt, gegen seine Wartepflicht verstoßen und habe allenfalls mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Auf Seiten des EVU sei aber nicht nur dessen hohe Betriebsgefahr zu berücksichtigen. Darüber hinaus habe der Sicherungsposten die Mitte der Fahrbahn verlassen, bevor die Lok die Mitte der Straße auf dem Bahnübergang erreicht habe. Da die Geschwindigkeit des LKW nicht bewiesen sei, könne auch nicht davon ausgegangen werden, dass der LKW den Sicherungsposten erfasst hätte, wenn er auf der Straßenmitte verblieben wäre.

[26] Die Abwägung des OLG Naumburg mit dem Ergebnis einer Gleichgewichtung der beiden aufeinandertreffenden Betriebsgefahren überzeugt angesichts der geschilderten Umstände nicht. Der absolute Vorrang des Schienenverkehrs und die Tatsache, dass sich ein Sicherungsposten – auch nach den betrieblichen Vorschriften der EBO – nicht unnötig in Gefahr zu bringen hat, werden nicht ausreichend berücksichtigt.

b) *Sattelzug räumt Übergang zu spät*

[27] Das OLG Celle³² befasste sich mit der Beschädigung eines LKW-Sattelauflegers, der sich im Augenblick sich schließender Schranken noch mit dem Heck auf den Gleisen befand. Der LKW-Fahrer musste rangieren, weil er – so seine Behauptung – aufgrund der Länge seines Gespanns und der örtlichen Verhältnisse nicht unmittelbar den Abbiegevorgang durchführen konnte. Bei der Kollision mit dem Zug, der ein langes akustisches Warnzeichen gab, befand sich der LKW-Fahrer außerhalb seines Fahrzeugs. Streitig blieb, ob

27 RdTW 2020, 334.

28 NZV 2002, 188 = BeckRS 1998, 13831.

29 BeckRS 1997, 1685; ebenso OLG München VersR 1993, 242.

30 LG Magdeburg BeckRS 2014, 129894; der Autor war als Anwaltverfahrensbeteiligt.

31 BeckRS 2015, 133357.

32 BeckRS 2023, 5642, Rn. 41-44 = RdTW 2023, 191 (in diesem Heft).

er bei Ertönen des Warnzeichens des Zuges noch genügend Zeit gehabt hätte, die Gleise zu räumen. Unstreitig wurde eine Störungsmeldung an den Fahrdienstleiter des EIU ausgelöst, woraufhin jedoch keine Maßnahme erfolgte.

[28] Das LG Stade hatte die Klage des LKW-Eigentümers gegen EIU und EVU abgewiesen und den Kläger auf die Widerklagen der Beklagten zu Schadensersatz verurteilt. Das OLG Celle hob das Urteil auf und verwies die Sache an das LG zurück, insbesondere weil das Urteil an einem Verstoß gegen das Gebot des rechtlichen Gehörs nach Art. 103 GG leide und eine ergänzende Beweisaufnahme erforderlich sei. Das LG habe sich nicht mit dem Vortrag auseinandergesetzt, dass dem LKW-Fahrer vor Befahren des Bahnübergangs nicht erkennbar gewesen sei, dass ein problemloses, zügiges Passieren des Gleisbereichs aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich gewesen sei.

[29] Das OLG erteilt dem LG Hinweise für die nach § 17 StVG vorzunehmende Abwägung der Verursacherbeiträge der haftpflichtigen Parteien. Zur Beweislast betont das OLG zutreffend, dass jede Partei die Umstände beweisen müsse, die bei der zu treffenden Abwägung zu Lasten der anderen Seite berücksichtigt werden sollen.³³ Für den vom LG angenommenen Anschlagsbeweis, dass dem Fahrer die Unmöglichkeit eines zügigen Überquerens des Bahnübergangs früher hätte auffallen müssen, sei kein Raum. Ferner sei die bahnseitige Betriebsgefahr zu berücksichtigen für die EVU und EIU eine Haftungs- und Zurechnungseinheit bilden.³⁴

[30] Die Problematik, dass ein langer LKW oder ein Schwerlastfahrzeug einen Bahnübergang nicht zügig genug überquert, befasste u. a. bereits das LG Bielefeld.³⁵ Der im hinteren Teil vom Zug erfasste 35 m lange Schwertransporter hätte insgesamt mehr als zwei Minuten für die Überquerung des unbeschränkten Bahnübergangs benötigt. Wenn aber ein Bahnübergang nicht zügig und ohne Aufenthalt überquert werden kann, müsse vom Überqueren Abstand genommen werden, solange nicht durch Verständigung mit dem Bahnbetreiber sichergestellt ist, dass während der verlängerten Überfahrzeit kein Zugverkehr zu erwarten ist. Entsprechend urteilte das OLG Frankfurt.³⁶ Der Führer eines langen und schwerfälligen Lastzugs könne keinesfalls darauf vertrauen, dass sich der Schienenverkehr etwa ungünstigen Sichtverhältnissen anpasse. Im Gegenteil müsse er notfalls durch Einschaltung von Hilfspersonen eigene Vorsorge dafür treffen, dass der Gleisbereich bei Annäherung derartigen Verkehrs mit Sicherheit vollständig und rechtzeitig geräumt ist.

[31] Erwähnenswert ist schließlich der Ausflug des OLG Celle³⁷ ins öffentliche Eisenbahnrecht. Ausdrücklich hingewiesen wird auf die Pflicht des EIU zur sicheren Betriebsführung gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz), die durch die Regelungen der EBO konkretisiert würden. Das OLG schreibt dem EIU sehr deutliche Sätze in Stammbuch, da im vorliegenden Fall nicht alles technisch Mögliche und Zumutbare zur Sicherung und Überwachung des Bahnübergangs getan worden sei, weshalb auch kein „Restrisiko“ in Kauf zu nehmen sei:

„Der Sicherungszweck setzt in einer Konstellation wie der Vorliegenden voraus, dass die vorhandenen Sicherungsmittel ordnungsgemäß funktionieren und die Funktion mit einer Handlungsoption im Fall der Funktionsbeeinträchtigung überwacht wird, mithin im Falle einer Störung eine Handlungsfolge in Gang gesetzt werden kann, die eine Kollision auf einem nicht vollständig gesicherten Bahnübergang ver-

hindert. Andernfalls wären die von der EBO vorgesehenen Sicherungsmittel und auch die von der Beklagten zu 1) in ihren Richtlinien vorgesehenen Überwachungen sinn- und zwecklos.“³⁸

[32] Die Feststellung des OLG Celle zur Gehörsverletzung durch das LG entgegen Art. 103 GG ist im vorliegenden Fall zutreffend und überzeugend begründet, ja sie drängt sich geradezu auf. Allgemein ist jedoch zu konstatieren, dass der BGH in seinen auf Nichtzulassungsbeschwerden stattgebenden Begründungen offenbar zunehmend geneigt ist, die Schwelle für die Annahme einer Gehörsverletzung relativ niedrig anzusetzen. Aus dem im vorliegenden Aufsatz behandelten Bereich der Eisenbahnunfälle fällt in diesem Sinne ein Beschluss des BGH³⁹ auf, wonach das OLG Celle ein Bestreiten des vom geschädigten EIU verklagten EVU nicht ohne Beweisaufnahme habe unberücksichtigt lassen dürfen. So hatte das EVU als einen möglichen Grund für die dort streitgegenständliche Entgleisung eines Waggons u. a. behauptet, dass ein auf der Schiene liegender Gegenstand die Ursache gewesen sein könnte. Allerdings befand sich der entgleiste Wagen an 16. Stelle des Zugverbandes, sodass die behauptete Entgleisungsursache schon denknotwendig ausscheiden musste. Gleichwohl gab der BGH der Nichtzulassungsbeschwerde auch wegen dieser angenommenen Gehörsverletzung und unterlassenen Beweiserhebung statt.

3. Alleinige oder Mithaftung der Bahnen

a) Defekte Sicherungsanlage

[33] Über eine Kollision zwischen PKW und Personenzug auf einem mit Andreaskreuz, Halbschranken und Lichtzeichenanlage gesicherten Bahnübergang hatte das OLG Celle in zweiter Instanz zu entscheiden.⁴⁰ Aufgrund einer technischen Störung waren zum Unfallzeitpunkt die Schranken offen, die Lichtzeichenanlage war außer Funktion und die für diesen Fall vorgesehene Noteinschaltung funktionierte nicht. Die Beklagtenseite versuchte, eine Schadensteilung zu erreichen, weil die schwer verletzte PKW-Fahrerin den Vorrang des Schienenverkehrs und das – streitig gebliebene – Hupsignal des Zuges nicht beachtet habe. Auch habe die Klägerin durch die Anwesenheit von Bahnbaumitarbeitern vor Ort gewarnt sein müssen.

[34] Das OLG Celle hat das Urteil des LG Bückeburg⁴¹ bestätigt und auf eine Haftungsquote von 100 % zulasten der gesamtschuldnerisch haftenden Personenbahn und des EIU erkannt. Die Betriebsgefahr des PKW trete hinter der erheblichen gesteigerten Betriebsgefahr des EIU aufgrund des defekten Bahnübergangs und des Organisationsverschulden des EIU, das sich die beklagte Personenbahn im Verhältnis zur Klägerin zurechnen lassen müsse, zurück. Das OLG Celle hatte übrigens in einem früheren Beschluss⁴² bereits sehr ausführlich und überzeugend die Zurechnung von Pflichtverletzung und Verschulden des EIU auf das EVU behandelt und dogmatisch zutreffend begründet.

33 So bereits OLG Celle BeckRS 2023, 1276 = RdTW 2023, 184 (in diesem Heft).

34 BeckRS 2023, 5642 Rn. 41-44 = RdTW 2023, 191 (in diesem Heft).

35 BeckRS 2006, 138888.

36 VersR 1988, 295.

37 BeckRS 2023, 5642 Rn. 48-53 = RdTW 2023, 191 (in diesem Heft).

38 BeckRS 2023, 5642 Rn. 51 = RdTW 2023, 191 (in diesem Heft).

39 NJW-RR 2020, 1320 = RdTW 2021, 236 Rn. 15 = BeckRS 2020, 24324; der Autor war in diesem Verfahren für die Streithelferin befasst.

40 BeckRS 2023, 1276 = RdTW 2023, 184 (in diesem Heft).

41 BeckRS 2022, 42385.

42 Vgl. RdTW 2023, 106 Rn. 5-16.

[35] Das OLG Celle arbeitet weiter zutreffend die Anforderungen an die wechselseitige Beweislast der Beteiligten für eine Haftungsabwägung nach § 17 Abs. 2 StVG heraus. Dabei seien nur solche, die Betriebsgefahr der einen oder anderen Seite erhöhenden besonderen Umstände zu berücksichtigen, die unstreitig oder bewiesen sind und sich konkret ausgewirkt haben. Jede Partei müsse die Umstände beweisen, die zu Lasten der anderen Seite berücksichtigt werden sollen. Ein Verschulden der PKW-Fahrerin sei insoweit nicht bewiesen. Bei geöffneter Schranke dürfe der Kraftfahrer auch bei Unübersichtlichkeit des Übergangs darauf vertrauen, dass kein Zug kommt. Der Ausfall der Sicherungseinrichtungen sei für die Fahrerin nicht erkennbar gewesen. Umgekehrt seien die Beklagten für ihre Behauptung beweisfällig geblieben, dass das herannahende Schienenfahrzeug für den Straßenverkehr optisch erkennbar und akustische Warnsignale wahrnehmbar gewesen seien. Vor allem mit der Frage, ob, wann und wie lange der Triebfahrzeugführer gehupt habe, befasste sich die Beweisaufnahme sehr intensiv. Das OLG stellt dazu in seinem Berufungsurteil für die Darlegungs- und Beweislast recht detaillierte Anforderungen auf,⁴³ die angesichts der vorliegenden, besonders tückischen Gefahrenlage durch beklagte Bahnen vermutlich nie vollständig zu erfüllen sein werden.

[36] Auch auf betriebliche Vorschriften des Bahnverkehrs geht das OLG Celle bei seiner Feststellung einer erheblichen Verletzung der Verkehrssicherungspflichten des EIU ein, dem vorliegend eine ganze Störungsserie des betreffenden Bahnübergangs bekannt war. Die Verkehrssicherungspflicht leitet das OLG aus § 14 Abs. 1 EBKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) und § 11 EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) ab. Die Verkehrssicherungspflicht erfasse neben der Einrichtung von Sicherungsmaßnahmen auch das Bedienen der Schranken und die Sicherung der Funktionsfähigkeit der Anlagen. Hier hätte das EIU gemäß § 11 Abs. 11 EBO einen Sicherungsposten⁴⁴ einsetzen müssen.

b) Hinweise auf weitere Entscheidungen

[37] Der BGH⁴⁵ bestätigte zulasten der Eisenbahnunternehmer einen Haftungsanteil von zwei Dritteln, obwohl der PKW-Fahrer bei seiner Überquerung des Bahnübergangs gegen die Wartepflicht nach § 19 StVO verstoßen hatte, was der BGH als „regelmäßig grob leichtfertig“ wertete. Auch wurde auf den Bahnübergang, auf dem etwa sechs Mal täglich Zugverkehr stattfand, mit beidseitig der Straße angebrachten Warnbaken mit Entfernungsangabe, einer beidseitigen Warnblinkanlage und akustischem Signal hingewiesen. Jedoch hatte der Kraftfahrer aber erst 10 m vor dem Bahnkörper freie Sicht auf die Signalanlage, weil diese beidseitig durch Pflanzen verdeckt war. Die Betriebsgefahr des PKW erhöhe sich nicht durch den von ihm ausgehenden Lärm, oder weil der Fahrer das Radio eingeschaltet hat, und deshalb das akustische Warnsignal der Sicherungsanlage nicht wahrnahm. Denn im Straßenverkehr bestimmten in erster Linie optische Wahrnehmungen den äußeren Eindruck des Kraftfahrers und akustische Signale erreichten ihn nicht immer oder nur mit geringerer Zuverlässigkeit. Auch hier ginge der Unfall in erster Linie auf die schuldhaften Versäumnisse bei der Wahrnehmbarkeit der primären optischen Signale zurück.

[38] Wie bereits zuvor das OLG Celle, so befasste sich auch das OLG Oldenburg⁴⁶ mit der Frage einer den öffent-

lich-rechtlichen Vorschriften entsprechenden Sicherung eines Bahnübergangs. Dort habe das EIU den Übergang nicht den gestiegenen Verkehrsanforderungen und dem erhöhten Aufkommen angepasst. Im Ergebnis kam es zu einer Haftungsquote von einem Drittel zulasten der Bahn, obwohl der PKW-Fahrer grob fahrlässig das Rotlicht am Übergang missachtete.

[39] In einem anderen Fall des OLG Oldenburg⁴⁷ kam es zur Abänderung eines Urteils des LG Osnabrück, welches auf eine Alleinhaftung der PKW-Fahrerin wegen schwerer Missachtung des Vorrangs des Schienenverkehrs erkannt hatte. Das OLG erkannte durch Grundurteil auf eine Mithaftung des EVU zu einem Drittel, weil der Lokführer vor dem Bahnübergang die Geschwindigkeit nicht vorschriftsmäßig reduziert hatte.

[40] Das Saarländische OLG⁴⁸ urteilte auf eine Mithaftung der Bahn in Höhe von einem Viertel. Dem klagenden Halter eines landwirtschaftlichen Fahrzeugs war durch starken Pflanzenbewuchs die Sicht an einem, einen Feldweg kreuzenden unbeschränkten Bahnübergang behindert. Im Übrigen aber habe der Übergang den Vorschriften des § 11 Abs. 9 EBO entsprochen, wonach die Abgabe von Pfeifsignalen durch die herannahende Lok als Sicherungsmittel ausreichend gewesen seien.

[41] Das OLG Hamm⁴⁹ hat die Betriebsgefahr des beteiligten KFZ vollständig zurücktreten lassen. Dort hatte der Schrankenwärter die Schranken nicht heruntergelassen, und dem PKW-Fahrer war kein Verkehrsverstoß nachzuweisen.

III. Schlussbemerkung

[42] Die Kasuistik zu Kollisionsfällen zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen ist facettenreich. Je nach den Umständen des Einzelfalls reichen die Abwägungsergebnisse zu den kollidierenden Gefährdungshaftungen von null bis 100 Prozent. Angereichert werden die Gerichtsentscheidungen u. a. durch Ausführungen zu den Voraussetzungen der höheren Gewalt, zu Regeln der Beweislast, zur Zurechnung von schadensbegründenden Mängeln der Infrastruktur des EIU auf das EVU mit Darlegungen zur Betriebs- und Haftungseinheit, bis hin schließlich zu öffentlich-rechtlichen Vorschriften für den Eisenbahnbetrieb. Die Zeitgemäßheit der Haftungsgrenze von 300.000 Euro für Sachschäden durch den Eisenbahnbetrieb wie auch der Differenzierung zwischen Grundstücks- und sonstigen Sachschäden mag bezweifelt werden. Präventiv wären verbesserte Sicherungstechniken und eine höhere Aufmerksamkeit der Beteiligten wünschenswert. Auf weitere Gerichtsentscheidungen darf man gespannt sein. ■

43 BeckRS 2023, 1276 Rn. 64 = RdTW 2023, 184 (in diesem Heft).

44 Siehe dazu auch das zuvor besprochene Urteil des LG Magdeburg BeckRS 2014, 129894. Wenn das EIU bei einem Drittunternehmer solche Sicherungsleistungen einkauft und der Sicherungsposten durch Fehlverhalten einen Unfall auf dem Bahnübergang verschuldet, ist in der Regel nicht von einer Arbeitnehmerüberlassung, sondern von einem Dienst- oder Werkvertrag mit voller Haftung des Unternehmers auszugehen, vgl. BGH BeckRS 2006, 2447.

45 NJW-RR 1994, 603 = BeckRS 1994, 1062.

46 NZV 1999, 419 = BeckRS 1999, 4631.

47 BeckRS 2009, 17741.

48 NZV 1993, 31 = BeckRS 1992, 2858.

49 NJW 2016, 332 = BeckRS 2015, 12285.