Dr. Frank Wiltling*

Die Rechtsprechung zum AVV nimmt weiter Gestalt an. Zugleich Besprechung des Urteils des LG Offenburg vom 2. Mai 2024 – in diesem Heft S. 235

Der „Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen“ – unter den Beteiligten im Eisenbahngüterverkehr kurz „AVV“ genannt – hat seit seiner ersten Fassung vom 1.7.2006 einen nicht mehr hinwegzudenkenden Platz in der Praxis der europaweiten Abwicklung von täglich eintretenden kleineren und größeren Beschädigungen von und durch Eisenbahn-Güterwagen (nachstehend „Wagen“) eingenommen. Mit ihrem Beitritt zum AVV als einem multilateralen Wagenverwendungsvertrag¹ unterwerfen sich die beteiligten Wagenhalter² und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (nachfolgend: „EVU“ genannt³) auch den im AVV enthaltenen wechselseitigen Haftungs- und Beweislastregelungen. Inzwischen sind in der deutschen Rechtsprechung vereinzelt Gerichtsurteile zum AVV zu finden. Das hier besprochene Urteil des LG Offenburg bringt in erfreulicher Weise weitere Rechtssicherheit.

Schnell erfasst ...

- ▶ Das Fahrzeugregister, in dem der Halter eingetragen ist, hat Beweiskraft wie ein öffentliches Register.
- ▶ Haftungsbegründender Gewahrsam des Eisenbahn-Verkehrsunternehmens (EVU) am entgleisten Güterwagen endet nicht durch Gewahrsamsübergang auf die mit der Aufgleisung beauftragte Fachfirma.
- ▶ Das Aufgleisungsunternehmen ist Erfüllungsgehilfe des EVU; der zum Totalschaden führende, missglückte Aufgleisungsversuch stellt kein das EVU entlastendes Drittverschulden dar.

I. Beginn einer deutschen Rechtsprechung zum AVV

1. Allgemeines zum AVV

[1] Vor den deutschen Gerichten ausgetragene Streitigkeiten zwischen EVU und Wagenhaltern waren seit dem Inkrafttreten der Bahnreform am 4.1.1994 zunächst eine ausgesprochene Seltenheit. Nach diesem eisenbahnrechtlichen Urknall mussten sich die Akteure zunächst neu finden und erfinden. Im Laufe der Zeit bildeten sich kleinere und größere Güterbahnen heraus, teils aus Neugründungen, teils aus Übernahmen durch ausländische ehemalige Staatsbahnen oder Investoren. Wagen mussten nicht mehr bei einer Staatsbahn eingestellt werden, so dass neben einer Vielzahl von neuen EVU auch neue Wagenhalter unterschiedlichster Größe hinzutraten. Seit Juli 2006 stellt der AVV dem Netzwerk von mehr als 600 Unterzeichnern in 20 Ländern für circa 600.000 Wagen vertragliche Standards zur Verfügung und entwickelt diese über das AVV-Büro⁴ ständig weiter. Hierdurch werden die konkurrierenden wirtschaftlichen Interessen von EVU und Haltern für das europaweite Massengeschäft des Eisenbahngüterverkehrs vereinheitlicht und befriedet.

[2] Erst Jahre nach Inkrafttreten der Erstfassung des AVV wurden deutsche Gerichte mit ersten Einzel- und Aus-

legungsfragen zum AVV befasst und betreten damit juristisches Neuland. Der Grundsatz des „da mihi factum, dabo tibi ius“ – frei übersetzt: „Trage dem Gericht nur die Tatsachen vor; es wird Dir dann schon die Rechtslage verkünden“ – geriet und gerät hier an seine Grenzen. Mit fortschreitender Spezialisierung und Diversifizierung sowie Internationalisierung der anzuwendenden Rechtsvorschriften verliert dieser Grundsatz zunehmend an Bedeutung, womit gleichzeitig die Vortragslast und Verantwortung der beteiligten Rechtsanwälte steigt. Das erkennende Gericht sollte vorsorglich in jedem Einzelfall ausdrücklich auf Existenz, Anwendbarkeit und Bedeutung des AVV aufmerksam gemacht werden.

2. Aus der deutschen Rechtsprechung zum AVV

[3] Das Landgericht Ingolstadt⁵ hat sich gleich mit mehreren Rechtsfragen zum AVV auseinanderzusetzen. Eingangs stellt es klar, dass das EVU, welches die Wagen des Halters anlässlich einer Beförderung beschädigt hat, sowohl nach § 1 HaftpflG als auch nach Art. 22.1 AVV haftet, beide Anspruchsgrundlagen also nebeneinander anwendbar sind. Das Gericht hatte sich im konkreten Fall nicht eingehender mit der Frage auseinanderzusetzen, ob und inwieweit die beiden Anspruchsgrundlagen möglicherweise in ihrer Wechselwirkung einschränkend auszulegen sind, etwa ob die Haftungsbegrenzung von 300.000 € für Sachschäden gemäß § 10 HaftpflG auch auf den AVV-Anspruch durchschlägt,⁶ oder ob die Gefährdungshaftung durch die vertragliche AVV-Haftung verdrängt wird.⁷

[4] Das Landgericht Ingolstadt prüft schulmäßig die Haftungsvoraussetzungen des Art. 22.1 AVV und befasst sich mit den Voraussetzungen des vom EVU zu führenden Entlastungsbeweises nach Art. 22.2 S. 1 AVV und in diesem Zusammenhang mit Fragen des Mitverschuldens nach Art. 22.2 S. 2 AVV, der an § 254 BGB angelehnt sei,⁸ sowie schließlich mit der Frage der Zurechnung der Tätigkeiten von Bediensteten nach Art. 28 AVV⁹. Abgerundet werden die Urteilsgründe des Landgerichts Ingolstadt zum AVV mit Ausführungen zum Umfang der Schadensersatzpflicht,¹⁰ wobei die Schadenspositionen Reparaturkosten nach Art. 23.2

* 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 Vgl. Wiltling/Langenkamp, Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis, RdTW 2021, 81, Rn. 12.
- 2 Definition Wagenhalter in Anlage 2 AVV; vgl. auch Evtimov/Murawa/Wiltling, Der Vertrag über die Verwendung von Güterwagen im internationalen Eisenbahntransportrecht, RdTW 2023, 298, Rn 5-7
- 3 Definition EVU in Anlage 2 des AVV.
- 4 Siehe: www.gcubureau.org.
- 5 RdTW 2020, 436.
- 6 Ablehnend das LG Ingolstadt, RdTW 2020, 436, Tz. 43 und 51.
- 7 Vgl. dazu die Ausführungen von Freise, TranspR 2017, 437, 443, und von Wiltling/Langenkamp, RdTW 2021, 81, Rn. 58-62.
- 8 RdTW 2020, 436, Tz. 50.
- 9 RdTW 2020, 436, Tz. 49.
- 10 RdTW 2020, 436, Tz. 54-57.

S. 1 AVV, Fracht- und Vorhaltekosten für Ersatzteile, Gutachterkosten sowie pauschalierter Nutzungsausfall nach Anlage 6 AVV als ersatzpflichtig anerkannt werden.

[5] Das Oberlandesgericht Celle¹¹ konzentriert sich zunächst auf die Frage der Einbeziehung des AVV in den zwischen den Prozessparteien geschlossenen Vertrag. Über die Homepage des AVV-Büros¹² lassen sich die aktuellen und ehemaligen Teilnehmer ermitteln, die den AVV gezeichnet bzw. das „opting-in“ gegenüber dem AVV-Büro erklärt haben. Dieses Mitgliederverzeichnis habe jedenfalls zwischen den dort gelisteten AVV-Mitgliedern die Beweiskraft eines öffentlichen Registers. Wenn die am Prozess beteiligten Halter und EVU dem AVV beigetreten sind, so sei im Zweifel ein Wagenverwendungsvertrag¹³ im Sinne des AVV anzunehmen, dies sowohl bei der Beförderung beladener Wagen wie auch bei der Rückbeförderung leerer Wagen. Die Wagen sind somit im Zweifel kein frachtrechtliches Beförderungsgut. Dies hat das OLG Celle¹⁴ deutlich herausgearbeitet, und gleichzeitig zur Frage der Beweislast bei Streit über den Beitritt zum AVV klarstellende Ausführungen gemacht.

[6] Bei der Prüfung der Haftungsvoraussetzungen und des durch das EVU zu führenden Entlastungsbeweises gemäß Art. 22.1 und 22.2 AVV lehnt das OLG Celle zutreffend einen Vergleich mit mietrechtlichen Regelungen ab.¹⁵ Der dem AVV unterliegende Wagenverwendungsvertrag sei kein mietrechtsähnlicher Vertrag; demnach habe der Halter nicht darzulegen und zu beweisen, dass der Schaden am Wagen durch den Gebrauch des Wagens seitens des EVU verursacht wurde und andererseits Ursachen aus dem Verantwortungsbereich des Halters – wie eines Vermieters – nicht in Betracht kämen. Denn Art. 22.1 AVV knüpfe die Haftung des EVU allein daran an, dass sich der Wagen im Gewahrsam des verwendenden EVU befinde und es währenddessen¹⁶ zu Verlust oder Beschädigung komme.¹⁷ Das OLG Celle erläutert dies mit dem Grundsatz der Obhutshaftung, die vergleichsweise auch im Frachtrecht hinsichtlich des beförderten Gutes gelte.

[7] Weiter zu erwähnen ist ein Urteil des Landgerichts Stade¹⁸ mit seinen Ausführungen zur AVV-Haftung des EVU für Wagenschäden anlässlich eines schweren Eisenbahnunfalls. Eingehend prüft das LG Stade die Voraussetzungen zur Führung des Entlastungsbeweises durch das EVU nach Art. 22.2 S. 1 Spiegelstrich 1 AVV, welcher den Nachweis eines Drittverschuldens verlangt. Vorliegend konnte das den Unfall verursachende Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) kein Dritter sein, weil es nach Art. 28 AVV Erfüllungsgehilfe des EVU ist und ein Erfüllungsgehilfe des EVU kein Dritter im Sinne des Entlastungstatbestandes des Art. 22.2 AVV sein könne.¹⁹ Dies gelte auch für den Fahrdienstleiter des EIU, der die unfallursächliche Fehlentscheidung getroffen hat.²⁰ Abschließend befasst sich das LG Stade ausführlich mit den nach AVV erstattungsfähigen Schadenspositionen und erkennt sämtliche vom klagenden EVU geltend gemachten Schäden entweder als unmittelbare Sachschäden oder am „Maßstab der Differenzhypothese“ als ersatzfähig an.

II. Ausführungen des LG Offenburg zum AVV

1. Sachverhalt

[8] Das Landgericht Offenburg hatte über einen nicht alltäglichen Fall einer Totalbeschädigung eines Wagens zu entscheiden. Bei Rangierarbeiten des EVU entgleiste der Wagen. Das EVU beauftragte die Streitverkündete, ein EIU, mit der

Bergung und Wiederaufgleisung. Hierbei kippte der Wagen um und erlitt einen Totalschaden. Der Wagen wurde auf einem Privatgleis abgestellt. Der klagende Halter verlangt vom EVU Zahlung des nach Anlage 5 zum AVV berechneten Wertersatzes und begehrt Feststellung, dass auch die für die Nutzung des Abstellgleises weiter anfallenden Standgebühren sowie noch entstehende Kosten für Abtransport, Verschrottung und Entsorgung zu ersetzen seien. Die Beklagte will allenfalls den nicht konkret bezifferten reinen Entgleisungsschaden erstatten und bestreitet neben der Haltereigenschaft der Klägerin insbesondere, für den aus der unsachgemäßen Bergung entstandenen weiteren Schaden haftbar zu sein. Für Details zum Sachverhalt sei auf das in diesem Heft veröffentlichte Urteil hingewiesen.

2. Einzelfragen zum AVV

[9] Die zuvor dargestellte, bislang noch spärlich zu findende Rechtsprechung zum AVV erfährt durch das Urteil des LG Offenburg wünschenswerte Ergänzungen. Eine wesentliche Besonderheit des Falles besteht darin, dass der klagende Wagenhalter, gestützt auf die Anspruchsgrundlage des Art. 22.1 AVV, einen Totalschaden geltend macht, der erst durch einen unsachgemäßen Eingriff eines Dritten – hier des von der Beklagten mit der Bergung beauftragten EIU – entstanden ist.

Artikel 22: Haftung des verwendenden EVU

22.1 Das EVU, in dessen Gewahrsam sich ein Wagen befindet, haftet dem Halter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

22.2 Ein Verschulden des EVU liegt insbesondere dann nicht vor, wenn es beweist, dass einer der folgenden Gründe gegeben ist:

- Umstände, welche das EVU nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte
- Verschulden eines Dritten
- mangelnde Instandhaltung durch den Halter, wenn das EVU nachweist, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat
- Verschulden des Halters.

[10] Das LG Offenburg bezieht sich bei der Prüfung der Haltereigenschaft der Klägerin auf die Definition aus Anlage 2 zum AVV:

11 BeckRS 2020, 15679.

12 Siehe: www.gcubureau.org.

13 Zur Abgrenzung des Frachtrechts zum Wagenverwendungsrecht vgl. insbesondere Freise, Die komplizierten Haftungsbeziehungen zwischen Fahrzeughaltern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dargestellt unter Berücksichtigung von Entscheidungen des OGH, insb. der Entscheidung vom 23.2.2017 – 2 Ob 18/16k, TranspR 2017, 437ff, ferner Freise, Das Vertragsdreieck zwischen Wagenhalter, Wagenmieter und Wagenverwender im Eisenbahngüterverkehr, zugleich Besprechung des Urteils des OLG Celle vom 12.3.2020 – 11 U 90/16, TranspR 2020, 275 ff.

14 BeckRS 2020, 15679, Tz. 25–27.

15 OLG Celle, BeckRS 2020, 15679, Tz. 47, 48.

16 Diesem Teil der Ausführungen des OLG Celle ist entgegenzuhalten, dass es allein auf die Schadensentdeckung im Gewahrsam des EVU ankommt, vgl. Wilting/Langenkamp, RdTW 2021, 82, Rn. 28–30. Im Fall des OLG Celle war jedoch die Schadensverursachung im Gewahrsam des EVU aufgrund des Unfallgeschehens offensichtlich.

17 BeckRS 2020, 15679, Tz. 45.

18 RdTW 2022, 286.

19 So bereits OGH Wien, RdTW 2018, 270, Rn. 34. Siehe zur Zurechnungsfrage auch die Ausführungen von Hermeling, Das Verhältnis von EVU und EIU nach CIM, HGB und AVV, RdTW 2023, 170.

20 RdTW 2022, 286, Rn. 29.

WAGENHALTER oder HALTER

bezeichnet die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter einen Wagen als Beförderungsmittel nutzt und als Halter des Wagens in dem zuständigen offiziellen Fahrzeugregister eingetragen ist, oder, wenn der Wagen nicht in dem zuständigen offiziellen Fahrzeugregister registriert ist oder ein solches Register nicht existiert, die natürliche oder juristische Person, die dem AVV-Büro gegenüber erklärt hat, Halter des Wagens zu sein.

[11] Unerheblich sei demnach, wer Nutzer – oder gar Eigentümer – des Wagens ist; das LG Offenburg stellt zutreffend auf die nachgewiesene Eintragung der Klägerin als Halter in dem beim Eisenbahn-Bundesamt geführten nationalen Fahrzeugeinstellungsregister ab. Damit scheint das LG Offenburg mit dem OLG Celle – wie oben dargestellt – von der Beweiskraft des Fahrzeugregisters im Sinne eines öffentlichen Registers auszugehen.

[12] Unstreitig hatte die Beklagte Gewahrsam am Wagen, als dieser beim Rangiervorgang infolge einer von Mitarbeitern der Beklagten fehlerhaft gestellten Handweiche entgleiste. Das LG Offenburg rechnet dem beklagten EVU aber nicht nur den unmittelbaren Entgleisungsschaden zu, sondern auch den durch die Streitverkündete verursachten Bergungstotalschaden. Dies ergebe sich aus Art. 22.1 AVV in Verbindung mit Art. 28 AVV, der dem § 278 BGB nachgebildet sei:

Artikel 28: Haftungsprinzip

Die Vertragsparteien haften für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

[13] Das LG Offenburg bezeichnet den Art. 28 AVV als Haftungsnorm, dürfte aber zutreffend „Haftungszurechnungsnorm“²¹ meinen. Vorliegend kippte der Wagen beim Bergungsversuch der Streithelferin, bei der es sich um ein EIU handelte, um. Zwar ist das EIU grundsätzlich als Erfüllungsgehilfe des EVU anzusehen, was sich insbesondere aus Art. 9 § 2 ER CUV²² ergibt:

Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart, so gelten die Betreiber

der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen

als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.

[14] Hier jedoch war die Streithelferin nicht in ihrer Eigenschaft als die Trassen zur Verfügung stellendes EIU tätig, sondern als Werkunternehmerin, die den Erfolg der Aufgleisung des Wagens herbeizuführen hatte. Das LG Offenburg hebt daher zu Recht auf Art. 19.1 S. 1 AVV ab, wonach das EVU verpflichtet ist, für die Lauffähigkeit des beschädigten Wagens zu sorgen. Zur Erfüllung eben dieser Pflicht bediente sich die Beklagte der Streithelferin, womit die Voraussetzungen des Art. 28 AVV erfüllt waren. Damit stand gleichzeitig fest, dass der Bergungsvorgang die von der Beklagten durch die Entgleisung begonnene schädigende Kausalkette nicht unterbrochen, sondern fortgesetzt hatte. Und um mit der in Art. 22.1 AVV geregelten Anspruchsvoraussetzung zu argumentieren: Das EVU hatte auch beim missglückten Bergungsvorgang weiterhin Gewahrsam am Wagen.

[15] Konsequentermaßen prüft das LG Offenburg auch mögliche Haftungsausschlüsse im Sinne des Art. 22.2 S.1 AVV. Hierbei verneint es zutreffend ein Drittverschulden. Nach Sinn und Zweck dieser Regelung könne nur ein gänzlich uneteiligter Dritter gemeint sein. Gerade nach Sinn und Zweck des Art. 28 AVV könne Dritter nicht derjenige sein, der im Auftrags- oder Erfüllungsverhältnis zum schädigenden EVU steht.

[16] Im Ergebnis gab das LG Offenburg in zutreffender Anwendung der AVV-Regeln der Zahlungs- und Feststellungsklage statt.

III. Ausblick

[17] Ansprüche zwischen Haltern und EVU anlässlich von Wagenschäden werden in der Praxis in aller Regel einvernehmlich und unter Anwendung des AVV mit seinen Anlagen abgewickelt. Die dargestellten – noch wenigen – Urteile sind bei der Schadensabwicklung hilfreich und sorgen für zusätzliche Klarheit. Dem Verfasser sind anhängige Verfahren bekannt, die ebenfalls Regelungen des AVV zum Gegenstand haben; auf weitere Veröffentlichungen darf man also gespannt sein. Weniger angezeigt sind verschiedentliche Bestrebungen, die seit nahezu 20 Jahren in der Praxis bewährten vertraglichen Haftungs- bzw. Beweislastregelungen des AVV verändern zu wollen. Aus Sicht des Verfassers würde der mit dem AVV zwischen Haltern und EVU errungene Kompromiss unnötig verwässert. ■

21 Vgl. Wilting/Langenkamp, RdTW 2021, 82, Rn. 69-70.

22 Vgl. Wilting/Langenkamp, RdTW 2021, 82, Rn. 71.