

Papiere des Frachtführers entgegen und teilten dem Frachtführer mit, dass das Lager voll sei und keine weiteren Waren mehr angenommen werden könnten.

[122] Die Fahrer warteten dann vor Ort, während der Disponent der Beklagten mit dem Absender telefonierte. Man einigte sich dann auf einen neuen Ablieferungsort gegen Übernahme der zusätzlich entstehenden Frachtkosten. Dort wurde das Transportgut abgeliefert.

[123] In der Folge stellte sich dann ein Eingehungsbetrug heraus, der vermeintliche Empfänger hatten insoweit die Identität einer Drittfirma gestohlen.

2. Beurteilung der Rechtslage

[124] Nach Auffassung des Obersten Gerichtshofes³⁵ ist der Frachtführer nicht verpflichtet vor der Ablieferung des Transportgutes – ohne besondere Anhaltspunkte – zu prüfen, ob die Personen, die sich auf dem Betriebsgelände des vorgegebenen Empfängers befinden, auch zur Annahme des Transportgutes berechtigt sind. Wurde der Absender insoweit durch einen Identitätsdiebstahls des Empfän-

gers getäuscht, geht dies allein zu Lasten des Absenders. Eine Haftung des Frachtführers ist insoweit nicht begründet.

IX. Fazit

[125] Obwohl die CMR-Konvention eine gewisse Einheitlichkeit für den internationalen Straßengüterverkehr gewährleistet, sind rechtliche Unterschiede in den nationalen Auslegungen und Anwendungen nach wie vor vorhanden. Die Etablierung eines supranationalen Schiedsgerichts, EU-weit geltende Richtlinien und eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Gerichten der Mitgliedsstaaten könnten die Rechtsprechung vereinheitlichen. Ein einheitliches, verlässliches System schafft Vertrauen und Rechtssicherheit und fördert den internationalen Warenverkehr in Europa und darüber hinaus. ■

35 Oberster Gerichtshof v. 28.11.2023 – 27 Cdo 198/2023-301, in Sachen TOMIL s.r.o. v. DHL Freight s.r.o. [ECLI:CZ:NS:2023.CDO.198.2023.1].

Dr. Frank Wilting*

Haftung des Eisenbahnbetriebsunternehmers versus Tierhalterhaftung

zugleich Besprechung des Urteils LG Neubrandenburg vom 29. August 2024 – 4 O 356/23
(RdTW 2025, 26, in diesem Heft)

Kühe und Züge auf demselben Gleisabschnitt werden gewiss keine Freunde mehr. Gleiches gilt für das Verhältnis zwischen Tierhaltern und Eisenbahnbetriebsunternehmern, respektive für die Ermittlung ihrer Haftungsanteile. Hier gilt es abzuwägen zwischen der Gefährdungshaftung des Eisenbahnbetriebsunternehmers aus der ihn treffenden Betriebsgefahr gemäß § 1 Abs. 1 HaftpflG und der Haftung des Tierhalters nach § 833 BGB. Das Landgericht Neubrandenburg¹ hatte auf eine Klage eines Eisenbahnverkehrsunternehmens („EVU“) gegen einen Tierhalter zu entscheiden, dessen Rind auf dem Gleis vom Zug tödlich erfasst wurde und diesen nicht unerheblich beschädigte. Der Klage wurde in vollem Umfang stattgegeben. Das Landgericht konzentrierte sich wesentlich auf die Frage der Unfallvermeidbarkeit und kam, wenngleich rechtssystematisch nicht ganz sauber, zum zutreffenden Ergebnis. In die nachfolgende Betrachtung soll auch die Verantwortung (Betriebsgefahr) des Eisenbahninfrastrukturunternehmers („EIU“), die im Verfahren des Landgerichts Neubrandenburg offenbleiben konnte, einbezogen werden. Ein hierzu ergangenes Urteil des BGH² wird daher ergänzend vorgestellt.

I. Urteil des LG Neubrandenburg

[1] Rinder des beklagten Landwirtschaftsbetriebes waren aus einer an den Bahndamm angrenzenden Weide ausgebrochen, wobei ein Tier vom Zug der Klägerin tödlich erfasst wurde. Das Landgericht bejaht die Haftung der Beklagten aus § 833 S. 1 und 2 BGB, da sich mit dem Ausbruch aus der Weide eine typische Tiergefahr realisiert habe und es sich um ein Tier handelte, das der Erwerbstätigkeit der Beklagten diene, ferner der Beklagten der – im Gegensatz zu „Luxustieren“³ nach § 833 S. 1 BGB – mögliche Entlastungsbeweis

nicht gelang. Die Beweisaufnahme nämlich ergab, dass die Weideumzäunung unzureichend war und keinen genügenden Schutz gegen ein Ausbrechen der Tiere bot.⁴ Damit war die Haftung des Tierhalters für den Schaden am Eisenbahnfahrzeug dem Grunde nach zu bejahen.

[2] Im Folgenden prüft das Landgericht eine eigene Haftung der Klägerin als EVU nach § 1 Abs. 1 HaftpflG. Auch diese Voraussetzungen bejaht das Landgericht dem Grunde nach, weil durch den Betrieb der Schienenbahn ein Tier – eine Sache im Sinne des § 1 HaftpflG – beschädigt bzw. getötet wurde. Den dogmatischen Ansatz für diese Prüfung lässt das Landgericht allerdings vermissen.

[3] Sodann befasst sich das Landgericht sofort mit der Frage der Unabwendbarkeit des Ereignisses für das EVU gemäß § 13 Abs. 3 HaftpflG. Dieser Ansatz ist rechtssystematisch unzutreffend. Denn § 13 Abs. 3 HaftpflG ist schon nach seinem eindeutigen Wortlaut nur auf Schienenbahnen anwendbar, die innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße betrieben werden, mithin insbesondere Straßenbahnen. Mit dieser Regelung sollte eine Gleichbehandlung zu § 17 Abs. 3 StVG geschaffen werden, weil ansonsten für die im öffentlichen Straßenraum betriebene Schienenbahn nur der strengere Haftungsausschlussgrund der

* 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 RdTW 2025, 26 (in diesem Heft).

2 NJW-RR 2008, 335.

3 Vgl. Sprau in Grüneberg, BGB, 83. Auflage 2024, § 833 Rn. 17.

4 Vgl. Rn. 25-30 des Urteils.

Höheren Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 HaftpflG als Einwand gegenüber anderen der Gefährdungshaftung im Straßenraum unterliegenden Haftpflichtigen in Betracht käme.⁵

[4] Richtigerweise hätte das Landgericht über § 13 Abs. 4 HaftpflG eine Abwägung nach § 13 Abs. 1 HaftpflG vornehmen müssen, inwieweit also der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen Ersatzpflichtigen verursacht worden ist. Diese Abwägung ist gemäß § 13 Abs. 2 HaftpflG auch für die Festlegung der Haftungsquote von Haftpflichtigen untereinander vorzunehmen. Dabei fällt zu lasten eines Haftpflichtigen besonders ins Gewicht, wenn diesem ein Verschulden anzulasten ist.⁶ Grundsätzlich kann aber auch die Frage der Unabwendbarkeit in die nach § 13 Abs. 1 und 2 HaftpflG vorzunehmende Abwägung eingestellt werden.⁷

[5] Im Ergebnis kommt das Landgericht zu dem Ergebnis, dass die Kollision mit der Kuh für das EVU unvermeidbar gewesen sei. Der Lokführer habe die fahrplanmäßig angeordnete Geschwindigkeit des Zuges eingehalten und bei Wahrnehmung des Hindernisses im nächtlichen Lichtkegel des Lokscheinwerfers sofort eine Schnellbremsung eingeleitet. Der Lokführer habe sich vorschriftsmäßig verhalten, wobei ein Großtier, zumal zur Nachtzeit,⁸ schlechterdings auf Gleisen nichts zu suchen habe.

Wenngleich unsystematisch, so gelangt das Landgericht zu dem zutreffenden Ergebnis, dass die Gefährdungshaftung des EVU hinter der Tierhalterhaftung vollständig zurücktritt.

II. Die Rolle des EIU im Haftungsdreieck von EIU/ EVU/Tierhalter

[6] Das Landgericht Neubrandenburg hatte sich nicht mit der Gefährdungshaftung des EIU, auf dessen Infrastruktur sich die Kollision ereignete, zu befassen. Da das Verfahren erst nach Beweisaufnahme durch Zeugen und Sachverständigen entschieden wurde, mithin für das EVU die einzukalkulierende Möglichkeit einer teilweisen Klageabweisung aufgrund mitwirkender Betriebsgefahr bestand, hätte eine Streitverkündung gegenüber dem EIU seitens des EVU durchaus Sinn gemacht, um gegebenenfalls Regressansprüche zu sichern. Dabei ist insbesondere auf das bereits zuvor zitierte Urteil des BGH⁹ aufmerksam zu machen, welches auf eine Klage des EVU gegen das EIU auf Ersatz von Schäden ergangen war, die das EVU durch eine Kollision mit einer Kuh auf den EIU-Gleisen erlitten hatte. Dieses Urteil kann gewiss als Leitfaden für vergleichbare Kollisionsfälle bezeichnet werden, da es ausführlich die Risiko- und Haftungsverteilung zwischen EVU und EIU gemäß § 13 Abs. 1 und 2 HaftpflG bei Hindernissen auf der Gleisinfrastruktur bewertet.¹⁰

[7] Im zitierten Fall des BGH hatte das EVU nicht den Tierhalter, mit dessen Kühen der Triebwagen kollidiert war, in Anspruch genommen, sondern das die Infrastruktur betreibende EIU. Das EVU begehrte Ersatz seiner Sachschäden in Höhe eines Anteils von zwei Dritteln und stütze sich – unter Anrechnung seiner eigenen Betriebsgefahr – auf §§ 1 Abs. 1 mit 13 Abs. 1 und 2 HaftpflG.

[8] Das Berufungsgericht gelangte zu der Erkenntnis, dass eine hälftige Aufteilung der Haftungsverantwortung zwischen EVU und EIU gerechtfertigt sei. Denn anders als bei in die Fahrtrasse hineinreichenden Steinen oder Bäumen habe es das EIU bei Tierunfällen praktisch nicht in der Hand, die

Fahrbahn wirksam gegen Hindernisse abzusichern. Dieser Auffassung ist der BGH nicht gefolgt.

[9] Zutreffend sei zunächst, dass auch das EIU als Betriebsunternehmer gemäß § 1 Abs. 1 HaftpflG hafte.¹¹ Ferner habe sich die Kollision „bei dem Betrieb“ der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 1 Abs. 1 HaftpflG ereignet. Der notwendige innere und äußere Zusammenhang mit dem Betrieb der Infrastruktur sei gegeben; auch habe sich mit der Kollision die der betriebenen Infrastruktur eigentümlichen Gefahr einer Versperrung des Fahrwegs verwirklicht, die dem EIU zuzurechnen sei. Dies gelte gleichermaßen für Hindernisse durch Steine, Bäume oder – wie vorliegend – für Weidevieh.

[10] Im nächsten Schritt verneinte der BGH den Haftungsausschlussgrund der Höheren Gewalt gemäß § 1 Abs. 2 HaftpflG. Dieser Gesichtspunkt wurde vom LG Neubrandenburg übrigens nicht geprüft. Zur Definition der Höheren Gewalt führt der BGH¹² regelmäßig aus:

„Nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist höhere Gewalt i. S. d. § 1 Abs. 2 Satz 1 HPflG 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 äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmen in Kauf zu nehmen ist (Senatsurteile vom 15. November 1966 – VI ZR 280/64 – VersR 1967, 138, 139; vom 15. März 1988 – VI ZR 115/87 – 1988, 910; BGH BGHZ 7, 338, 339; RGZ 171, 104, 105 f. m. w. N. und RG JW 1918, 176).“

[11] Im Ergebnis sei in ländlichen Gebieten das Entlaufen von Kühen und ihr Auftauchen auf der Bahntrasse nicht derart unvorhersehbar und außergewöhnlich und damit kein Ereignis Höherer Gewalt.

[12] Bei der Abwägung der Verursachungs- und Verantwortungsanteile von EIU und EVU nach § 13 Abs. 1 und 2 HaftpflG durch das Berufungsgericht erkannte der BGH allerdings Rechtsfehler.

[13] Zunächst sei zwar zutreffend die allgemeine Betriebsgefahr des EVU durch die Schienengebundenheit und den langen Bremsweg zu berücksichtigen, während beim EIU die Verkehrseröffnung und das Risiko von Hindernissen auf der Schiene allgemein betriebsgefährdend sei. Auch ein Verschulden des EIU sei zutreffend zu verneinen gewesen, weil es ihre Trassen auf freier Strecke nicht einzuzäunen habe. Zu Unrecht gefahrerhöhend zulasten des EVU hatte jedoch das Berufungsgericht berücksichtigt, dass das EVU beim Auftauchen der Kühe das mit zulässiger Reisegeschwindigkeit bewegte Fahrzeug nicht rechtzeitig habe abbremmen können. Dieser Gesichtspunkt sei schon der allgemeinen Betriebs-

5 Vgl. die Ausführungen von Piontek in Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, 10. Auflage 2019, § 13 Rn. 19.

6 Vgl. Piontek in Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, 10. Auflage 2019, § 13 Rn. 12.

7 Vgl. BGH NJW-RR 2008, 335 Rn. 25.

8 Vermutlich meint das Landgericht „nie“.

9 NJW-RR 2008, 335.

10 Vgl. auch die ausführliche Übersicht bei Wilting, Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung, RdTW 2021, 214.

11 Vgl. BGH, a. a. O., Rn. 10 m. w. N., ferner vgl. die Übersicht bei Wilting, Ausgewählte Rechtsprechung zum Verkehrsträger Schiene aus den Jahren 2021–2023, RdTW 2024, 82 Rn. 27 ff.

12 NJW-RR 2004, 959.

gefahr zuzuordnen und könne nicht noch einmal gefahrerhöhend wirken.

[14] Weiter unzutreffend habe das Berufungsgericht die Unabwendbarkeit des Unfalls für das EVU haftungserhöhend berücksichtigt. Die Frage der Unabwendbarkeit sei zwar kein gesetzlicher Haftungsausschlusstatbestand im Sinne des HaftpflG – womit übrigens die vorstehende Kritik des Verfassers am Urteil des Landgerichts Brandenburg gestützt wird, welches unzutreffend auf § 13 Abs. 3 HaftpflG abstellt; der Gesichtspunkt einer Unabwendbarkeit könne aber grundsätzlich in die Abwägung eingestellt werden. Rechtsfehlerhaft sei aber die vom Berufungsgericht gemachte Unterscheidung zwischen Hindernissen durch Steine und Bäume einerseits, bei denen Abwehrmaßnahmen möglich seien, und einer Blockade durch Weidevieh andererseits, welche für das EIU unabwendbar sei. Der BGH sieht in sämtlichen Fällen hingegen gleichermaßen ein vom EIU zu tragendes

Risiko einer Versperrung des Fahrwegs, welches sich durch die Eröffnung der Gefahrenquelle Trasse verwirkliche.

III. Ausblick

[15] Zunächst gilt sicherlich in allen Fällen: Die Kuh muss vom Gleis. Dem geschädigten EVU bieten sich sowohl der Tierhalter als auch das EIU als Ersatzpflichtige an. Die Liquidität des Anspruchsgegners könnte dabei je nach Schadenshöhe ein Auswahlkriterium sein. Die vorstehend vorgestellte Rechtsprechung legt grundsätzlich nahe, den Tierhalter in Anspruch zu nehmen und dem EIU den Streit zu verkünden. Die Chance des EVU, mit seinem Ersatzanspruch zu 100 % gegenüber dem Tierhalter durchzudringen ist hoch, wenn sich der Triebfahrzeugführer vorschriftsmäßig verhalten hat und gleichzeitig die Weideumzäunung Mängel aufwies. ■

Tom Gördes*

Direktansprüche gegen den Güterschaden-Haftpflichtversicherer im Internationalen Privatrecht

Der Aufsatz hat die international-privatrechtliche Anknüpfung von Direktansprüchen gegen den Güterschaden-Haftpflichtversicherer zum Inhalt. Nach einem Exkurs zur internationalen Zuständigkeit befasst er sich mit der international-privatrechtlichen Anknüpfung solcher Direktansprüche nach Art. 18 Rom-II-VO. Hierbei erörtert der Aufsatz insbesondere die Frage, ob Art. 18 Rom-II-VO Anwendung bei vertraglichen Haftungsverhältnissen findet und wie sich ein vertragliches Haftungsverhältnis auf die Anknüpfung nach dem Versicherungs- bzw. Deliktstatut auswirkt. Dabei werden auch die im Einzelnen vertretenen Ansichten der Literatur betrachtet. Im Übrigen setzt sich der Aufsatz mit der jüngsten in diesem Kontext ergangenen Entscheidung des OLG Karlsruhe vom 8. Februar 2024 auseinander. In seiner Entscheidung verneinte das OLG Karlsruhe eine Anknüpfung nach Art. 18 Rom-II-VO mangels deren Anwendbarkeit.

Schnell erfasst ...

- Der Gerichtsstand nach Art. 31 Abs. 1 S. 1 lit. b CMR findet auch Anwendung auf die gegen den Güterschaden-Haftpflichtversicherer im Zusammenhang mit einem Transportschaden gerichteten Direktansprüche.
- Dieser Beitrag zeigt, dass Art. 18 Rom-II-VO auch für die international-privatrechtliche Anknüpfung von Direktansprüchen Anwendung findet, welchen ein vertragliches Haftungsverhältnis zugrunde liegt.
- In diesen Fällen erfolgt die Anknüpfung am Versicherungsstatut.

I. Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer

[1] Der Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer ist im deutschen Recht die Ausnahme. Vornehmlich regelt § 115 VVG einen Direktanspruch, welcher den meisten

Rechtskundigen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen ein Begriff sein dürfte. Im Falle eines Verkehrsunfalles besteht nach § 115 VVG in Verbindung mit § 1 PflVG, § 7 StVG neben dem Anspruch gegen Halter und Fahrer auch ein Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer, bei welchem der Halter seine Haftpflichtversicherung unterhält. Soweit das Gesetz weitere Versicherungspflichten vorsieht (bspw. Berufshaftpflichtversicherungen für Rechtsanwälte), besteht ein Direktanspruch nur, wenn die Voraussetzungen eines in § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 2, 3 VVG genannten Tatbestandes vorliegen.¹

[2] Im Gegensatz zur deutschen Rechtsordnung sehen andere europäische Rechtsordnungen Direktansprüche gegen den Güterschaden-Haftpflichtversicherer vor.² Unter anderem kennt das polnische Recht in Art. 822 § 4 ZGB die sogenannte „actio directa“, wonach auch der (Güterschaden-)Haftpflichtversicherer direkt vom Geschädigten in Anspruch genommen werden kann.

[3] Wegen der unterschiedlichen nationalen Regelungen kommt dem Kollisionsrecht eine große Bedeutung zu. Entsprechend findet das Thema auch in der Instanzrechtsprechung Niederschlag, wobei sich zumeist Hauptfrachtführer oder Ladungsinteressenten mit Ansprüchen aus der „actio directa“ gegen polnische Güterschaden-Haftpflichtversicherer der beauftragten Spediteure und Frachtführer wenden. Obergerichtlich hat sich zuletzt das Oberlandesgericht Karlsruhe mit seiner Entscheidung vom 8. Februar 2024³ zur international-privatrechtlichen Anknüpfung geäußert.

* Der Verfasser ist Rechtsanwalt bei Blaum Dettmers Rabstein, Hamburg.

1 OLG Frankfurt, Beschl. v. 27.4.2018 – 8 W 19/18, NJW-RR 2018, 932 Rn. 18-22.

2 In Frankreich „action directe“, Art. L124-3 Code des Assurances; vergleichbare Regelungen finden sich in Spanien, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz; vgl. weitergehend Micha, Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht, 2010, 13-74.

3 OLG Karlsruhe, Urt. v. 8.2.2024 – 15 U 54/23, RdTW 2025, 20 (in diesem Heft).