

Die Verkehrssicherungspflicht der Deutschen Bahn erstreckt sich auf auffällige Bäume im Blickfeld der Bahntrasse. Auf der Schiene tätige Unternehmen können gewerbliche Vorhaltungskosten anteilig als Schadensersatz geltend machen.

Sachverhalt:

Die Klägerin macht als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Rahmen der Berufung vor dem OLG Celle Schadensersatzansprüche gegen das beklagte Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) geltend. Im Juli 2013 kollidierte eine Lokomotive der Klägerin mit einem auf die Gleisanlage des EIU gestürzten Baum, der sich bis dahin auf dem Grundstück der Streitverkündeten befand.

Die Beklagte hatte die Streitverkündete als Grundstückseigentümerin in einem Parallelverfahren in Anspruch genommen. Im dortigen Verfahren stellten Sachverständige fest, dass die fehlende Standfestigkeit des Baumes auf den Befall mit Zunderschwamm und Weißfäule zurückzuführen war und nicht auf besondere Wetterereignisse.

Die Klägerin beehrte im gegenständlichen Verfahren die Reparaturkosten, Zu- und Rückführungskosten für die verunfallte Lokomotive sowie Vorhaltekosten für deren Reservefahrzeug in Höhe von 21.934,41 EUR von der Beklagten. Sie begründete dies damit, dass der Beklagten aufgrund der mangelhaften Vegetationskontrolle

ihrer Gleisanlage eine derart grobe Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorzuwerfen ist, dass ihr die vollständige Betriebsgefahr anzurechnen ist.

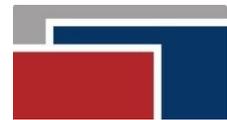
Mit der Berufung beehrte die Beklagte die Aufhebung des erstinstanzlichen Urteils des LG Hannover, welches der Klage vollumfänglich stattgab.

Entscheidung:

Ohne Erfolg! Das OLG Celle wies die Berufung der Beklagten im Wesentlichen zurück.

Der 14. Senat des OLG Celle sprach der Klägerin einen Schadenersatzanspruch aus §§ 1, 13 Haftpflichtgesetz, § 249 BGB zu. Im Rahmen der Abwägung nach §§ 13 Abs. 2, 1 Haftpflichtgesetz tritt demnach die klägerische Betriebsgefahr vollständig hinter dem erheblichen Sorgfaltspflichtverstoß der Beklagten – die verletzte Verkehrssicherungspflicht – zurück.

Die durch das Gericht vorgenommene Abwägung geht hier zu Lasten der Beklagten, also des EIU. Hierbei steht das Gefahrenpotenzial, welches durch den Betrieb eines schienengebundenen Zuges durch das EVU begründet wird, der



allgemeinen Betriebsgefahr des EIU gegenüber. Zu dieser Betriebsgefahr zählt auch, dass die Bahntrasse nicht hindernisfrei ist, was das Gericht hier als maßgeblichen Verursachungsbeitrag für die Schadensentstehung ansah.

Im Rahmen der Teilaufgabe des Bahnbetriebs haben EIUs gemäß §§ 2 Abs. 3, 4 Abs. 1 AEG die Sicherheit der Schienentrasse zu gewährleisten und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicheren Zustand zu halten. Besondere Umstände, wie auch ein im Gleiskörper liegender Baum, können dabei die betrieblichen Gefahren vergrößern. Im vorliegenden Fall begründete die Betriebsgefahr des EIUs sogar ein vollständiges Zurücktreten der Betriebsgefahr des Gefahrenpotenzials des EVU.

Das Gericht erkannte zudem eine schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des beklagten EIU. Diese umfasst die Pflicht, den streitgegenständlichen Baum zu beobachten und zu kontrollieren. Der BGH begründete bereits 1989 Grundsätze zur Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit Bäumen (Urteil vom 19.01.1989 – III ZR 258/87, NZV 1989, 346).

In seinem Urteil begrenzte der BGH die Verkehrssicherungspflicht wie folgt: „Solange ein am Rand eines Waldstücks gepflanzter Baum keine Eigentümlichkeiten aufweist, die ihn vom Waldsaum „abheben“ und äußerlich der Straße bzw. dem Schienenweg zuordnen, d.h. er „unauffällig im Wald steht“, erstreckt sich die Verkehrssicherungspflicht nicht auf ihn“.

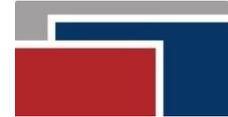
Im vorliegenden Fall hat das Gericht jedoch darauf abgestellt, dass der Baum etwa zehn Meter vom Gleiskörper entfernt stand und mindestens ein halbes Jahr vor dem Unfall offensichtliche Anzeichen für eine Umsturzgefahr auswies. Der Baum war vom Gleiskörper aus zu sehen und

hatte aufgrund seiner Höhe das Potenzial, auf den Gleiskörper zu fallen. Die Beklagte hatte folglich alle Möglichkeiten, das Umstürzen des Baumes rechtzeitig zu verhindern. Trotz der zweimal jährlich durchgeführten Vegetationskontrollen verkannte oder übersah die Beklagte den augenfälligen Befall des Baumes mit Zunderschwamm.

Das OLG Celle sah es ebenfalls als unschädlich an, dass sich der Baum nicht auf dem Grundstück des beklagten EIU, sondern auf dem der Streitverkündeten befand. Das Gericht wies darauf hin, dass die Beklagte mit der Grundstückseigentümerin Begehungs- und Kontrollmöglichkeiten hätte aushandeln müssen. Sinn und Zweck von Vegetationskontrollen ist es gerade, alle Bäume mit Gefahrenpotenzial für den Gleiskörper zu beobachten – auch solche, die auf Grundstücken Dritter stehen. Ein EIU kann sich nicht darauf zurückziehen, bei Grundstücken Dritter keine Handhabe zur Vegetationskontrolle zu haben.

Die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten besteht somit unabhängig von den Pflichten Dritter. Dabei sprach das Gericht den EIUs aufgrund ihrer Solvenz einen gewissen Vorrang zu, damit sich diese ihren Verpflichtungen nicht entziehen können.

Auch wenn das OLG Celle ein unabwendbares Ereignis für die Klägerin gerade so nicht annehmen will, spricht vieles dafür – aufgrund der Schienengebundenheit, des Bremsweges sowie der schlechten Erkennbarkeit des Hindernisses wegen der Kurvendurchfahrt. Das Gericht sah es damit als begründet an, aus der Gesamtschau eine Alleinhaftung der Beklagten für das streitgegenständliche Unfallgeschehen herzuleiten.



Neben den erstinstanzlich bereits zugesprochenen Reparaturkosten und Zu- und Rückführungskosten der verunfallten Lokomotive, sah das OLG Celle auch die sogenannten Vorhaltekosten als begründet an. Vorhaltekosten sind die Kosten, die für ein sog. Reservefahrzeug – hier eine Lokomotive – anfallen. Soweit ein Geschädigter über ein Reservefahrzeug verfügt, auf welches im Falle eines Unfalls zurückgegriffen werden kann, sind die Kosten für das Vorhalten dieses Reservefahrzeugs als Schadensersatz zu ersetzen.

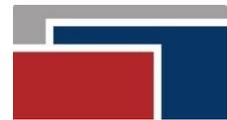
Das OLG Celle setzte sich dabei insbesondere damit auseinander, ob das vorgehaltene Fahrzeug auch oder ausschließlich für fremdverschuldete Unfälle vorgehalten wurde. Dabei ließ es das OLG Celle ausreichen, dass auf ein Reservefahrzeug aus einer allgemeinen Betriebsreserve zurückgegriffen wird. Das Fahrzeug muss also nicht allein für fremdverschuldete Unfälle beschafft worden sein. Erforderlich ist jedoch, dass die tatsächlich erfolgte Reservehaltung mit Rücksicht auf fremdverschuldete Ausfälle messbar erhöht ist (so bereits BGH, Urt. v. 10.01.1978 – VI ZR 164/75). Das OLG Celle stellte dabei darauf ab, dass Vorhaltekosten nur in der Höhe erstattungsfähig sind, als ihr prozentualer Anteil auf fremdverschuldete Unfälle betroffen ist. Dies legte die Klägerin schriftsätzlich und durch persönliche Anhörung des Geschäftsführers der Klägerin substantiiert dar.

Die Berechnung des Schadensersatzes erfolgt aus dem durchschnittlichen prozentualen Anteil der Kosten für Einsätze aus fremdverschuldeten Unfällen, was von der Geschädigten substantiiert darzulegen ist. Nicht hinzuzurechnen sind die Kosten der allgemeinen Betriebsreserve

(Einsätze aufgrund von Inspektionen anderer Lokomotiven oder eigenverschuldete Ausfälle). Als Grundlage dienten dem Gericht die letzten fünf Jahre der Reservelok vor dem Unfallereignis. Der Anteil fremdverschuldeter Einsätze wird auf einen Ausfallbetrag berechnet, indem Miete oder Leasingbetrag zuzüglich Wartungskosten auf den Ausfallzeitraum gerechnet werden. Das OLG Celle setzte den tatsächlichen Zeitraum an, in dem die beschädigte Lokomotive nicht genutzt werden konnte. Nicht zu berücksichtigen war nach dem OLG Celle, ob ein geringerer Reparaturaufwand bestand oder die Reparaturdauer hätte kürzer verlaufen können.

Fazit:

Das OLG Celle konkretisierte und erweiterte die Verkehrssicherungspflicht von EIU. Gerade im Hinblick auf Vegetationskontrolle dürften künftig strenge Maßstäbe gesetzt werden. Bäume und Bepflanzungen, die in ihrer Oberfläche auffällig herausstehen, sind dabei besonders zu untersuchen. Die Verkehrssicherungspflicht von EIU erstreckt sich dabei auf alle Bäume in der Nähe des Gleiskörpers, die aufgrund ihrer Höhe auf dasselbe fallen könnten, wobei nicht nur Äste und Baumkronen zu untersuchen sind. Das Gericht äußerte sich nicht dazu, ob die Standfestigkeit auch von Bäumen geprüft werden muss, die in die Oberleitungen der Bahninfrastruktur fallen könnten. Es ist *a maiore ad minor* davon auszugehen, dass dies der Fall ist. Bäume, die potenziell in den Gleiskörper fallen können, können aufgrund der größeren Entfernung zur Oberleitung auch weiter entfernt stehen. Auch nach Sinn und Zweck müsste dies umfasst sein, da



die Hindernisfreiheit sowohl im Gleiskörper als auch in den Oberleitungen gegeben sein muss.

Dabei ist das OLG Celle konsequent, wenn es von dem EIU auch verlangt, dass es mit dritten Grundstückseigentümern Begehungs- und Kontrollmöglichkeiten aushandeln muss. Die Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich des Gleiskörpers muss so weit reichen, wie es die tatsächlichen Verhältnisse erfordern. Es kann daher keinen Unterschied machen, von welchem Grundstück ein Baum umstürzt bzw. herabfällt, wenn bereits vorher erkennbar ist, dass der Baum auf

die Bahntrasse fallen könnte. Das Gefahrenpotenzial begründet die Verkehrssicherungspflicht, nicht die Eigentumsverhältnisse.

Eine Konkretisierung nimmt das OLG Celle in Hinblick auf die Vorhaltekosten von Reservefahrzeugen vor.

Unternehmen, die auf der Schiene tätig sind, empfiehlt es sich daher, über die Einsätze Buch zu führen, die durch fremdverschuldeter Unfälle entstehen, um einen prozentualen Anteil der fremdverschuldeten zu den eigenverschuldeten Ausfällen konkret bestimmen zu können.

Kristin Kirchhoff-Mackensen
Rechtsanwältin



Impressum

Herausgeber:

FELLA FRICKE WAGNER PARTNERSCHAFT
Rechtsanwälte Steuerberater
(Amtsgericht Charlottenburg PR 763 B)
Genthiner Str. 11
10785 Berlin

Tel.: +49 (0)30 / 26 39 53 99 0
Fax: +49 (0)30 / 26 39 53 99 99
E-Mail: info@ffwkkanzlei.de
Web: www.ffwkkanzlei.de

Verantwortlich für den Inhalt: Kristin Kirchhoff-Mackensen