

Urteil des OLG Düsseldorf vom 30.10.2014, Az. I – 5 U 5/14

Gründe:

...

II.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache Erfolg.

1. Ein Anspruch der Klägerin auf Erstattung des ihr entstandenen Schadens aus § 1 HaftPflG i. V. m. § 86 VVG ist nach § 1 Abs. 2 HaftPflG ausgeschlossen, weil der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist.
 - a. Nach § 1 Abs. 1 HaftPflG ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn bei dem Betrieb einer Schienenbahn eine Sache beschädigt wird. Die Ersatzpflicht ist gemäß § 1 Abs. 2 HaftPflG ausgeschlossen, soweit der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist. Bei dem geklagten Eisenbahninfrastrukturunternehmen handelt es sich aufgrund der rechtlichen Trennung zwischen Fahrbetrieb und Infrastruktur neben dem Eisenbahnverkehrsunternehmen um einen „Betriebsunternehmer“ im Sinne des § 1 HaftPflG (vgl. zuletzt BGH, Urteil vom 16.10.2007, Az: VI ZR 173/06, zitiert nach juris, Rn 10, unter Verweis auf die Entscheidung BGH, Urteil vom 17.02.2004, Az: VI ZR 69/03, zitiert nach juris Rn 14). Im Verhältnis zueinander kann auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen „Geschädigter“ im Sinne der Vorschrift sein, wenn die Unfallursache im Eisenbahnbetrieb liegt und dem Risikobereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zuzuordnen ist (vgl. BGH, Urteil vom 16.10.2007, a.a.O., unter Verweis auf die Entscheidung BGH, Urteil vom 17.02.2004, a.a.O., Rdn. 22). „Im Eisenbahnbetrieb“ wiederum liegt die Ursache, wenn ein unmittelbarer äußerer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang besteht oder wenn der Unfall durch eine dem Bahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht worden ist (BGH, Urteil vom 16.10.2007, a.a.O., Rn. 12; BGH, Urteil vom 17.02.2004, a.a.O., Rdn. 9 m.w.N.). Beides ist entgegen der Auffassung der Beklagten der Fall. Zum einen hat sich der Unfall bei der schienengebundenen Beförderungstätigkeit der ... ereignet (äußerer

Zusammenhang). Zum anderen hat sich durch die Versperrung des Fahrwegs gerade wegen der mit der Schienengebundenheit verbundenen fehlenden Ausweichmöglichkeit eine der Eisenbahninfrastruktur eigentümliche Gefahr verwirklicht) innerer Zusammenhang); (siehe hierzu BGH, Urteil vom 16.10.2007, a.a.O., Rn. 12; BGH, Urteil vom 17.02.2004, a.a.O., Rdn. 9 m.w.N.).

Im Verhältnis der Betriebsunternehmer zueinander ist die Versperrung des Fahrwegs allein dem Risikobereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zuzurechnen, und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen dauerhafte oder eine vorübergehende Blockade handelt. Denn in beiden Fällen verwirklicht sich eine Gefahr, die das Unternehmen erlaubtermaßen schafft, wenn es einen Verkehrsweg zum Zwecke des Befahrens durch Schienenfahrzeuge eröffnet und unterhält (BGH, Urteil vom 16.10.2007, a.a.O., Rdn. 13). Entgegen der Auffassung der Beklagten ist hierfür nicht Voraussetzung, dass sich dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein besonderes Risiko für den Zwischenfall habe ausdrängen müssen, da die Zuweisung und Abgrenzung der Risikobereiche abstrakt erfolgt.

Schließlich ist gerade durch den Unfall unstreitig auch eine Sache des bei der Klägerin versicherten Eisenbahnverkehrsunternehmens beschädigt worden.

- b. Die Haftung ist jedoch gemäß § 1 Abs. 2 HaftPflG wegen höherer Gewalt ausgeschlossen. Nach der Rechtsprechung des BGH ist „höhere Gewalt“ im Sinne der Vorschrift 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 von Betriebsunternehmen in Kauf zu nehmen ist (siehe zu § 1 HaftPflG zuletzt BGH, Urteil vom 16.10.2007, a.a.O., Rdn. 14 mwN; vgl. auch Filthaut, HaftPflG; 8. Aufl. 2010, § 1, Rdn. 158 sowie identisch auszulegenden Begriff in § 7 Abs. 2 StVG Burmann, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 7 StVG, Rdn. 19).

Es handelt sich um einen wertenden Begriff, der die Risiken ausschließen will, die mit dem Bahnbetrieb nichts zu tun haben und bei einer rechtlichen Bewertung nicht mehr dem Betrieb der Bahn, sondern allein einem Drittereignis zugerechnet werden können (BGH, Urteil vom 15.03.1988, Az: VI ZR 115/87, zitiert nach juris, Leitsatz). Die Darlegungs- und Beweislast obliegt dem grundsätzlich haftenden Betriebsunternehmer (vgl. Filthaut, a.a.O., Rdn. 185), hier also der Beklagten. Danach gilt Folgendes:

- aa. Bei dem Hineinlegen eines Betonblocks mit Verkehrsschild in das Gleisbett handelt es sich um ein Ereignis, das außerhalb des Bahnbetriebs und seiner Einrichtungen liegt und nicht mit seinen Gefahrenquellen zusammenhängt. Insoweit ist von einem Sabotageakt dritter Personen auszugehen (vgl. zu dieser Fallgruppe Filthaut, a.a.O., Rdn. 160 und 163 f). Zwar ist zwischen den Parteien streitig, auf welche Weise das Objekt in das Gleisbett gelangt ist, namentlich ob es, wie von der Beklagten vorgetragen, von unbekanntem Dritten dorthin verbracht worden ist. Einen Beweis hat die Beklagte zwar nicht angetreten. Für ihren Vortrag streitet jedoch eine tatsächliche Vermutung (Anscheinsbeweis). Nach der Lebenserfahrung kann ein Verkehrsschild mit Betonblock nur durch menschliches Zutun in das Gleisbett gelangen. Überdies muss der Betonfuß so massiv gewesen sein, dass er die von der Klägerin behaupteten Schäden hervorrufen konnte. Wie ein solche gewichtiger Gegenstand ohne menschliche Einflussnahme in das Gleisbett geraten kann, erschließt sich ohne das Hinzutreten besonderer Umstände nicht. Es hätte daher der Klägerin obliegen, die Vermutungswirkung zu erschüttern, wozu sie nichts vorgetragen bzw. keinen Beweis angetreten hat. Dass der Gegenstand im Zuge von Bauarbeiten dort vergessen worden ist, kommt nicht in Betracht. Zum einen hat die Beklagten unbestritten vorgetragen, dass dort keine Baumaßnahmen durchgeführt worden sind. Zum anderen handelt es sich um eine streitig befahrene Gleisstrecke, wie die Aufstellung der in Folge des Unfalls angehaltenen Züge zeit, so dass das Hindernis bereits in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit den Bauarbeiten – und nicht erst nachts um 2.30 h- zutage getreten wäre.

- bb. Es handelt sich weiter um ein außergewöhnliches Ereignis. Dies erfordert eine derartige Ungewöhnlichkeit, dass es als schicksalhaft einzustufen ist (Filthaut, a.a.O., Rdn. 172). Dabei ist nicht auf die numerische Häufigkeit derartiger

Ereignisse abzustellen, sondern im Wege einer wertenden Betrachtung auf die Zugehörigkeit zum Bahnbetrieb (Filthaut, a.a.O., Rdn. 173, unter Verweis auf BGH, Urteil vom 15.03.1988, a.a.O., Rdn. 15). Ein Ereignis ist als außergewöhnlich zu bewerten, wenn es sich um eine seltene Ausnahmerecheinung handelt, die man als Schicksalsschlag empfindet. Das Ereignis muss so außergewöhnlich sein, dass es in seinem Ausnahmecharakter einem elementaren Ereignis gleichkommt. Daher scheiden Ereignisse als höhere Gewalt aus, die sich nicht selten ereignen, auf die sich der Unternehmer deshalb einrichten kann, und die demgemäß mit seinem Betrieb und dessen Gefahren in Zusammenhang stehen (vgl. Filthaut, a.a.O., Rdn. 172). Dies ist aber bei Sabotageakten Dritter nicht anzunehmen. Diese finden ihre Ursache nämlich nicht speziell in dem durch den Bahnbetrieb eröffneten Gefahrenbereich, sondern entspringen einer eigenständigen kriminellen Energie, die die im Bahnbetrieb – wie bei jedem anderen Lebenssachverhalt – begründeten Sabotagemöglichkeiten lediglich als Mittel zum Zweck für sich ausnutzt. Es muss vor diesem Hintergrund als zufällig und schicksalhaft angesehen werden, wo sich diese kriminelle Energie entlädt (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 03.06.2013, Az. 4 U 42/13, zitiert nach juris, Rn. 8, ebenso zu den vergleichbaren Fällen einer in Selbstmordabsicht auf die Schienen tretende Person, Filthaut, a.a.O., Rdn. 181). Anders als bei von einer benachbarten Weide auf die Gleise laufenden Kühen oder auf den Gleisen befindliche Werkzeuge des Schienenpersonals, verwirklichte sich hier nicht eine erkennbare Risikolage. Hier war für die Beklagte im Zusammenhang mit dem Verkehrsschild keine besondere Risikolage geschaffen worden, die die Beklagte hätte beherrschen müssen.

Es ist hier nämlich unklar, woher das Schild mit Betonfuß stammte, das zu der Beschädigung des Schienenfahrzeugs geführt haben soll. Nach dem Vorbringen der Beklagten fehlte im Bahnhof kein Schild. Die dortigen Schilder waren noch vorhanden. Von überzähligen im Bahnhofsbereich gelagerten Schuldner ist nichts bekannt. Demgegenüber vermag die von der Klägerin geäußerte Vermutung, das Verkehrsschild sei nicht ordnungsgemäß verankert gewesen, den Vortrag der Beklagten nicht in Zweifel zu ziehen. Die Klägerin formuliert lediglich eine Spekulation, ohne sich mit dem Vorbringen der Beklagten auseinander zu setzen und ohne dieses ausdrücklich zu bereiten.

cc. Die Beklagte hat auch hinreichend dargelegt, dass das Ereignis für sie unabwendbar gewesen ist. Unabwendbar ist ein Ereignis dann, wenn es mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht hätte verhütet oder unschädlich gemacht werden können (vgl. Filhaut, a.a.O., Rdn. 176). Der Sabotageakt war nicht vorhersehbar gewesen. Denn die Vorhersehbarkeit beurteilt sich anhand des konkreten Eintreffalles und nicht danach, ob anstrakt mit derartigen Ereignissen zu rechnen ist. Denn würde bereits die abstrakte Vorhersehbarkeit die Annahme höherer Gewalt ausschließen, so verlöre das Merkmal der Vermeidbarkeit seinen Sinn. Ereignisse, die noch nicht einmal abstrakt vorhersehbar sind, sind nämlich stets nicht zu vermeiden (ebenso OLG Frankfurt, a.a.O., Rdn. 6). In diesem Sinne ist der hier zu beurteilende Sabotageakt mangels jeglicher Anhaltspunkte über Zeit und Ort eines Eintritts nicht vorhersehbar gewesen. Etwas anderen gilt insbesondere nicht deshalb, weil es sich bei dem Sabotagegegenstand nach dem Bericht des Lokführers um ein Verkehrsschild mit dem Aufdruck „Durchgang gesperrt“ gehandelt hat, wie es auf Bahnhöfen an beiden Enden jedes Bahnsteigs vorzufinden ist. Zwar hat die Klägerin insoweit spekuliert, es habe sich um ein zuvor bereits gelockertes oder gar vollständig ausgehobenes Verkehrsschild gerade des streitgegenständlichen Bahnhofs gehandelt haben müssen. Dieser Annahme ist die Beklagte jedoch mit dem Vortag entgegen getreten, alle vier am Bahnhof befindlichen Schilder hätten sich fest verankert an ihrem Platz befunden und auch Baumaßnahmen seinen zum Zeitpunkt des Unfalls nicht durchgeführt worden. Dem ist die Klägerin nicht weiter nach gegangen und hat dies nicht ausdrücklich bestritten. Der Unvorhersehbarkeit steht auch nicht entgegen, dass sich das Ereignis gerade in einem Bahnhof und nicht auf freier Strecke ereignet hat. Denn es existiert entgegen der in diese Richtung gehenden Auffassung des Landgerichts kein allgemeiner Grundsatz, dass die Wahrscheinlichkeit für Sabotageakte im Bahnhofsbereich höher anzusiedeln wäre. Zwar weisen Bahnhofsbereiche bestimmungsgemäß einen wesentlich höheren Publikumsverkehr auf als freie Gleisabschnitte. Eben dieser birgt jedoch - quasi spiegelbildlich - auch eine wesentlich höhere Entdeckungsgefahr, was Sabotageakte am Gleis nicht wahrscheinlicher erscheinen lässt als andernorts.

Die Beklagte hat im Übrigen ihrer Darlegungslast genügt, als sie vorgetragen hat, dass das Ereignis für sie mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln selbst durch äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht zu vermeiden gewesen ist. Höhere Gewalt kann demnach nur bejaht werden, wenn sie entweder sämtliche nach dieser Formel möglichen und zumutbaren Mitteln ergriffen hat, oder aber solche von vornherein nicht in Betracht gekommen sind. Dem Betriebsunternehmer obliegt es nicht nur, darzulegen, welche Vorkehrungen tatsächlich getroffen worden sind, sondern auch, welche (weiteren) Vorkehrungen hätten getroffen werden können, im konkreten Fall jedoch nicht möglich oder zumutbar gewesen sind (vgl. Filthaut, a.a.O., Rdn. 185 mwN). Mangels Vorhersehbarkeit des konkreten Ereignisses (siehe oben) ist dabei nicht auf dieses, sondern auf Ereignisse vergleichbarer Art abzustellen (hier: Versperrung des Fahrwegs im Bahnhofsbereich durch unbekannte Dritte). Dabei hat der Betriebsunternehmer nicht nur Vorkehrungen in Betracht zu ziehen, die derartige Ereignisse nach der allgemeinen Lebenserfahrung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit aus einer objektiven ex ante Sicht nicht ganz unbeträchtlich vermindert hätten. Außer Betracht gelassen werden dürfen nur solche Vorkehrungen, die offensichtlich undurchführbar oder unzumutbar sind. In Zweifelsfällen obliegt es dem Betriebsunternehmer, diese Voraussetzungen darzulegen und zu beweisen.

Die Beklagte hat insoweit unbestritten vorgetragen, vierzehntägige Begehungen des streitgegenständlichen Bahnsteigs vorgenommen zu haben. Zwar ist dies – insoweit in Übereinstimmung mit der Auffassung des Landgerichts – schon nach der allgemeinen Lebenserfahrung unzweifelhaft kein adäquates Mittel zur Verhinderung von jederzeit möglichen Sabotageakten gewesen. Anders als das Landgericht gemeint hat, wäre der Beklagten ein Begehungs- und Kontrollintervall, das die Wahrscheinlichkeit von Sabotageakten und deren Folgen nicht ganz unbeträchtlich vermindert hätte, wirtschaftlich jedoch offensichtlich nicht zuzumuten gewesen. Da Sabotageakte zeitlich und örtlich im Allgemeinen wegen ihrer regelmäßig verdeckten Begehungsweise praktisch nicht vorhersehbar sind und ihre Folgen typischerweise kurzfristig eintreten, wäre von der Beklagten im Ergebnis eine dauerhafte Überwachung sämtlicher Bahnhöfe gerade auch zur Nachtzeit zu fordern gewesen. Denn hier ist der Unfall um 2.30 h geschehen. Es handelt

sich um eine regelmäßig befahrene Gleisstrecke. Das Schild muss also kurz vor dem Aufprall mit dem streitgegenständlichen Schienenfahrzeug in das Gleisbett gelegt worden sein. Der hierfür erforderliche Personalaufwand, um einen im ländlichen Bereich befindlichen Bahnhof und die dort befindliche Gleisstrecke Tag und Nacht zu überwachen, steht wirtschaftlich in keinem Verhältnis zur Häufigkeit und Schwere des zu verhindernden Ereignisses.

Zwar fehlt es an weiteren Vortrag der Beklagten, welche weiteren Mittel zur Abwendung hätten getroffen werden können und ob sie getroffen worden sind bzw. warum sie nicht getroffen worden sind. Hierzu bestand angesichts ihres Vorbringens, das Ereignis sei nicht mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln zu verhüten, keine Veranlassung. Es ist auch nicht erkennbar, zu welchen Mitteln die Beklagte hätte greifen können, um mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln solche Eingriffe Dritter zu vermeiden. Eine komplette Umzäunung von Bahnhöfen und Gleisen ist wirtschaftlich nicht vertretbar (s. auch OLG Frankfurt MDR 2013, 1459). Zumal der Bahnhofsbereich für Fahrgäste frei zugänglich bleiben muss. Eine Kameraüberwachung verhindert solche Taten nicht, sondern erleichtert allenfalls ihre Aufklärung. Ein Sabotageakt, wie hier geschehen, ist in dem obengenannten Sinn nicht vorhersehbar und daher auch durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen nicht zu verhindern. In den von den Parteien diskutierten Entscheidungen, in denen die Ablage von Gegenständen auf den Schienen nicht als höhere Gewalt angesehen wurde, bestand die Besonderheit, dass es sich um Gegenstände handelte, die von der Streckenverwaltung oder beauftragten Bauarbeitern neben den Gleisen liegen gelassen worden waren (OLG Oldenburg NJW-RR 2007, 510: neben den Gleisen ohne Sicherungsmaßnahme gelagerte Gleisschraubmaschine; LG Erfurt NJW-RR 2010, 37: liegen gelassenen Schienenstück). In diesen Fällen war das Risiko einer Zweckentfremdung der in der Nähe der Gleise gelagerten Gegenstände erhöht und von der Beklagten als Gleisbetreiberin eher beherrschbar. Im vorliegenden Fall sind aber konkrete Umstände, die auf eine für die Beklagte erkennbare Risikoerhöhung schließen lassen, nicht offenbar geworden.

2. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 10, 709, 711 ZPO.

Gründe gemäß § 543 Abs. 2 ZPO, die es gebieten, die Revision zuzulassen, liegen nicht vor.