

OLG Düsseldorf, Urteil vom 20.04.2011, Az.: 18 U 158/10

Orientierungssatz

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich im Rahmen der vertraglichen Haftung die Verletzung der Räum- und Streupflicht auf einem Bahnsteig durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. einen mit der Durchführung des Winterdienstes beauftragten Subunternehmer gemäß § 278 BGB zurechnen zu lassen.(Rn.37)

Entscheidungsgründe:

I.

Sachverhalt

...

II.

Die zulässige Berufung der Klägerin führt zur Aufhebung und Zurückverweisung gemäß § 538 Abs. 2 Satz 1 Nr. 7, Satz 3 ZPO.

Die Voraussetzungen für den Erlass eines Teilurteils (§ 301 ZPO) liegen nicht vor. Nach ständiger Rechtsprechung des BGH darf ein Teilurteil nur dann ergehen, wenn es von der Entscheidung über den Rest des geltend gemachten prozessualen Anspruchs unabhängig ist, so dass die Gefahr einander widerstreitende Erkenntnisse, auch durch das Rechtsmittelgericht, nicht besteht (vgl. BGH, Urteil vom 12.01.1999 - VI ZR 77-98, NJW 1999, 1035). Dies gilt auch bei Klagen gegen mehrere Personen (subjektive Klagehäufung). § 301 ZPO soll die Einheitlichkeit und Widerspruchsfreiheit der Entscheidungen in ein und demselben Rechtsstreit gewährleisten. Es soll nicht zu einer unterschiedlichen Beurteilung bloßer Urteilelemente, die nicht in Rechtskraft erwachsen, kommen. Ein Teilurteil ist schon dann unzulässig, wenn sich durch die bloße Möglichkeit einer abweichenden Entscheidung im Instanzenzug die Gefahr widersprechender Entscheidungen ergeben kann (vgl. BGH, a.a.O.).

Im Streitfall besteht die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen bei der vom Landgericht gewählten Verfahrensweise. Unterstellt, der Beklagten zu 2. oder dem Streithelfer wäre eine Verkehrssicherungspflichtverletzung vorzuwerfen, käme nach Auffassung des Senats auch eine Haftung der Beklagten zu 1. in Betracht.

Unstreitig hat die Klägerin mit der Beklagten zu 1. einen Beförderungsvertrag abgeschlossen. Der Unternehmer hat die Beförderung, soweit der Beförderungsvertrag reicht, so durchzuführen, dass der Fahrgast hierbei keinen Schaden erleidet (§ 280 Abs. 1 Satz 1 BGB).

Vor der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur durch das allgemeine Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I, 2378, 2396; AEG) entsprach es allgemeiner Meinung, dass vertragliche Pflichten aus dem Beförderungsvertrag verletzt werden, wenn Bahnanlagen, insbesondere die Bahnsteige, nicht verkehrssicher gehalten werden (vgl. BGH, Urteil vom 20.01.1981 - VI ZR 205/79, zitiert nach juris; Filthaut, Haftpflichtgesetz, 8. Aufl., § 12 Rdnr. 133). Der Bahnbeförderungsvertrag endete nämlich erst mit dem Verlassen des Bahnhofausgangs oder, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, mit dem Verlassen des Bahnsteigs; erst dann entfiel die Verpflichtung des Bahnunternehmers, die Abgänge des Fahrgastes verkehrssicher zu gestalten (vgl. Filthaut, NZV 2001, 238, 241). Entsprechendes galt bei Reiseantritt, d. h. bei Betreten des Bahnhofs bzw. des Bahnsteigs.

An dieser Rechtslage hat sich nach Auffassung des Senats durch die rechtliche Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur durch das allgemeine Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I, 2378, 2396; AEG) nichts geändert (ebenso Filthaut, a. a. O., § 12 Rdnr. 139). Zwar wurde durch das allgemeine Eisenbahngesetz ein dualistischer Eisenbahnbegriff aufgenommen. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG gilt das Gesetz für Eisenbahnen. Nach § 2 Abs. 1 AEG sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Beide betreiben jeweils selbstständig einen Teil der Eisenbahn (§ 3 AEG).

Beide Eisenbahnunternehmen sind zwar jeweils auf eigene Rechnung tätig; sie sind selbstständige und jeweils eigenverantwortlich tätige Unternehmen mit ihren eigenen separaten Gefahrenquellen. Andererseits können beide allein ohne den anderen keine Schienenbahn betreiben. Ohne den Personen- oder Güterzug oder ohne die erforderliche Infrastruktur kann weder der eine noch der andere auf der Schiene Güter oder Personen in der Eisenbahn befördern. Beide müssen vielmehr einvernehmlich im gemeinsamen Interesse zusammen wirken und festlegen, ob überhaupt, wo, auf welchen Strecken und wann, zu welchen Zeiten Züge verkehren sollen. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügen gemeinsam über den Bahnbetrieb (vgl. Geigel/Kaufmann, Der Haftpflichtprozess, 25. Aufl., Kapitel 26, Rdnr. 14).

Dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für seinen Zuständigkeitsbereich, insbesondere für die Bahnhöfe, als Eigentümer und Verfügungsberechtigter für die Einhaltung der

Verkehrssicherungspflicht zuständig ist, schließt - jedenfalls im vertraglichen Bereich - eine korrespondierende vertragliche Verpflichtung des Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht aus. Dass mehrere Personen für die Beseitigung einer Gefahrenquelle zuständig sind und gegebenenfalls nebeneinander haften, ist nichts Ungewöhnliches (vgl. BGH, Urteil vom 13.07.1967 - III ZR 165/66, zit. nach juris).

Der Senat vermag nicht zu erkennen, dass nach der Strukturreform die vertragliche Haftung des Eisenbahnverkehrsunternehmens erst mit dem Besteigen des Zuges beginnt und bereits mit dem Aussteigen beendet ist. Das Betreiben der Infrastruktur einerseits und die Durchführung der Verkehrsvorgänge mit dem Fahrzeugpark andererseits sind gleichwertige Erfordernisse des Bahnbetriebs (vgl. BGH, Urteil vom 17.02.2004 - VI ZR 69/03, NZV 2004, 245, 246). Der Personenbeförderungsvertrag erfasst nicht nur den eigentlichen Verkehrsvorgang, sondern beinhaltet auch als Nebenpflicht einen gefahrlosen Zu- und Abgang zu den Fahrzeugen. Wenn diese Infrastruktur von Dritten zur Verfügung gestellt wird, muss sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen ein etwaiges Fehlverhalten dieser Dritten entgegenhalten lassen (vgl. Filthaut, a. a. O., § 12 Rdnr. 139).

Gerade wenn, wie im Streitfall, eine Haftung nach § 1 HpflG aus den zutreffenden Gründen des angefochtenen Urteils nicht in Betracht kommt, ist eine Haftung wegen der Verletzung beförderungsvertraglicher Sorgfaltspflichten in Betracht zu ziehen (Filthaut, a. a. O., § 1 Rdnr. 61).

Mit der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur war eine Schlechterstellung für Geschädigte nicht beabsichtigt. Dies gilt zunächst für den Bereich des Haftpflichtgesetzes (vgl. BGH, a.a.O., NZV 2004, 245, 246); nichts anderes kann jedoch für vertragliche Ansprüche gelten.

Zu einer Schlechterstellung des Bahnkunden würde es aber kommen, wenn Unfälle auf Bahnsteigen aus der vertraglichen Haftung heraus genommen werden. Bahnkunden wären gezwungen außerhalb des Anwendungsbereichs des Haftpflichtgesetzes ihre Ansprüche auf rein deliktsrechtlicher Grundlage durchzusetzen, wobei - wie der Streitfall eindrucksvoll zeigt - aufgrund mehrfacher Übertragungen von Verkehrssicherungspflichten die Anspruchsdurchsetzung erheblich erschwert werden würde.

Im vertraglichen Bereich könnte demgegenüber das Fehlverhalten des letzten Glieds in der Kette dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne weiteres nach § 278 BGB zugerechnet werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wird durch diese Sichtweise auch nicht über Gebühr benachteiligt. Im Innenverhältnis kann es sich nämlich an das eigentlich verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen halten.

Soweit das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nämlich die D.....- und S.... AG, im Streitfall ihre Verpflichtungen auf die Beklagte zu 2. bzw. diese wiederum auf den Streithelfer übertragen hat, hat sich die Beklagte zu 1. im Rahmen der vertraglichen Haftung nach den obigen Ausführungen auch deren Pflichtverletzungen gemäß § 278 BGB zurechnen zu lassen.

Damit ist die Frage der Verkehrssicherungspflichtverletzung eine gemeinsame Vorfrage, die nur einheitlich entschieden werden kann.

Deshalb kann dahingestellt bleiben, ob die Beklagte zu 1. auch deliktisch wegen der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten haftet. Im Rahmen der deliktischen Haftung käme es letztlich darauf an, ob und inwieweit für die Beklagte zu 1. eine eigene Verkehrssicherungspflicht in Form eines Auswahl- oder Kontrollverschuldens der verfassungsmäßigen Vertreter oder ihrer Verrichtungsgehilfen besteht (vgl. BGH, Urteil vom 12.06.2007 - X ZR 87/06, zitiert nach juris, Rdnr. 13 f.).

Dies muss nicht abschließend entschieden werden; bereits im Rahmen der vertraglichen Haftung besteht eine Divergenzgefahr, so dass das Teilurteil unzulässig ist.

Angesichts des Umstands, dass die Frage der Verkehrssicherungspflichtverletzung vom Landgericht noch nicht aufgeklärt worden ist, ist es auch nicht angezeigt, den Rechtsstreit, der beim Landgericht geblieben ist, zum Senat heraufzuziehen.

Der Schriftsatz vom 14.04.2011 enthält nur Rechtsausführungen und rechtfertigt nicht die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Der Senat lässt die Revision zu, da der Frage, ob das Eisenbahninfrastruktur-unternehmen, insbesondere soweit es Bahnhöfe betreibt, bei der Erfüllung von vertraglichen

Verkehrssicherungspflichten als Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnverkehrs-unternehmens anzusehen ist, grundsätzliche Bedeutung zukommt.