

Urteil des OLG Frankfurt vom 03.06.2013, Az.: 4 U 42/13**Leitsatz**

Entsteht an einem Triebwagen, an dem auf einer Schienenstrecke außerhalb einer geschlossenen Ortschaft ein Schaden dadurch, dass unbekannte Dritte ein Fahrrad auf die Schienen gelegt haben und der Triebwagenführer nicht rechtzeitig bremsen kann, so beruht der Unfall auf "höherer Gewalt" im Sinne von § 1 Abs. 2 HaftPflG, wenn ungewiss bleibt, wie lange das Hindernis dort bereits lag.

Gründe**I.**

Die Klägerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Nahverkehrsleistungen überwiegend im ... Verkehrsverbund erbringt. Die Beklagte ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das seine Gleisanlagen allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestimmten Bedingungen zur Verfügung stellt.

Die Klägerin behauptet, ein ihr gehörender Triebwagen habe am12.2009 mit 120 km/h einen der Beklagten gehörenden Streckenabschnitte befahren. Auf diesem habe „ein Fahrrad mitten auf den Schienen gelegen“. Die vom Triebwagenführer sofort eingeleitete Schnellbremsung habe einen Aufprall nicht verhindern können. Dabei sei der Triebwagen beschädigt worden. Mit der Klage verlangt sie von der Beklagten Reparatur- und Reservehaltungskosten in Höhe von zusammen 10.128,80 €.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil für den Unfall, so wie er von der Klägerin vorgetragen sei, die Ersatzpflicht nach § 1 Abs. 2 HPflG wegen höherer Gewalt ausgeschlossen sei.

II.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Landgerichts Frankfurt vom 11.1.2013 ist zwar zulässig, hat in der Sache nach Überzeugung des Senats jedoch offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg.

Das Landgericht hat zutreffend angenommen, dass ein Anspruch der Klägerin auf Erstattung des ihr entstandenen Schadens aus § 1 HaftPflG nach § 1 Abs. 2 HPflG ausgeschlossen ist, weil der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist. Die Klägerin stellt in den Mittelpunkt ihrer Berufungsbegründung, dass ein Unfall wie der vorliegende nicht unvorhersehbar und das Ablegen von Gegenständen auf Schienen durch Dritte nicht so ungewöhnlich sei, dass es Ausnahmecharakter wie ein elementares Ereignis oder ein

Schicksalsschlag habe. Vielmehr sei es nicht fernliegend, dass Dritte Hindernisse auf Gleise legen.

Die Klägerin verkennt, dass es bei der Prüfung, ob „höhere Gewalt“ Ursache des Unfalls ist, nicht auf die allgemeine, abstrakte Vorhersehbarkeit solcher Ereignisse, sondern auf die Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit des konkreten Unfalls ankommt. Denn nach der in ständiger Rechtsprechung schon des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs verwendeten Begriffsbestimmung ist „höhere Gewalt“ 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" (zuletzt BGH NJW-RR 2004, 959 unter II. 4.). Danach sind Naturkräfte oder Handlungen Dritter dann höhere Gewalt, wenn sie nach der menschlichen Erfahrung unvorhersehbar sind und auch nicht durch äußerste Sorgfalt verhindert werden können. Würde man die Vorhersehbarkeit auf eine Klasse von Ursachen im Allgemeinen beziehen (etwa Steinschläge, Unwetter oder Sabotageakte Dritter) wäre für diese generell höhere Gewalt zu verneinen, ohne dass es auf die konkrete Vermeidbarkeit ankäme. Das zweite, kumulativ erforderliche Merkmal wäre überflüssig, weil Ereignisse, die noch nicht einmal abstrakt vorausgesehen werden können, nie durch äußerste Sorgfalt vermeidbar sind. Das zeigt, dass die Betrachtung der Vorhersehbarkeit die konkrete Ursache in den Blick nehmen muss.

Ist – wovon hier auszugehen ist – ein Fahrrad von unbekanntem Personen auf die Schienen gelegt worden, beruht bei der anzustellenden konkreten Betrachtung der dadurch verursachte Unfall auf „höherer Gewalt“, sofern die dadurch geschaffene Gefahr nicht ausnahmsweise rechtzeitig hätte bemerkt und beseitigt werden können. Zwar ist mit Sabotageakten durch Dritte im Bereich von Bahngleisen nach der Lebenserfahrung zu rechnen, so dass sie im Allgemeinen nicht unvorhersehbar sind. Völlig ungewiss ist jedoch, an welchem Ort und zu welcher Zeit sie auftreten. Der konkrete Sabotageakt ist in diesem Sinne nicht vorhersehbar. Er kann deshalb auch nicht durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen verhindert werden. Denn dies würde entweder eine ständige lückenlose Kontrolle sämtlicher Bahnstrecken oder eine vollständige Einhegung (Einzäunung) aller Gleistrassen erfordern. Beides kann einem Eisenbahnstrukturunternehmen wegen der kaum übersehbaren Kosten zweifelsfrei nicht zumutet werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass sich das Hindernis hier auf einem Gleisabschnitt ereignet hat, der zwischen zwei nur etwa 5 km entfernten Ortschaften in übersichtlichem, auch besiedeltem Gebiet verläuft. Die Einzäunung von Gleisen könnte allenfalls innerhalb eines geschlossenen und bewohnten Ortsgebiets als zumutbar angesehen werden, nicht aber in freiem Gelände.

Dieses Verständnis des von der Rechtsprechungstradition geprägten Begriffs „höhere Gewalt“ steht nicht in Widerspruch zu den von der Klägerin herangezogenen Entscheidungen anderer Gerichte. Dass der Bundesgerichtshof in der bereits genannten Entscheidung BGH NJW-RR 2004, 959 einen in der Nacht aus einer Felswand herausgebrochenen Felsbrocken nicht als höhere Gewalt angesehen hat, beruht darauf, dass dies „weder außergewöhnlich noch unabwendbar“ war, weil sich „aus einer steilen Felswand durch Witterungseinflüsse und infolge des Durchdringens mit Baumwurzeln Felsbrocken ablösen und so auf die Schienentrasse gelangen können“ (BGH a.a.O. unter II. 4.) und die Gefahr durch regelmäßige Kontrolle der Strecken vermieden werden kann. In den von der Klägerin angeführten Urteilen, 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 gelassenes Schienenstück). In diesen Fällen war die Sabotagehandlung als solche zwar trotz zumutbarer Sorgfalt des Gleisbetreibers unvermeidbar, aber hinsichtlich des Ortes individuell vorhersehbar. Soweit schließlich Gerichte das Umstürzen eines Baumes bei einem ungewöhnlichen starken Sturm („Orkan Kyrill“) nicht als höhere Gewalt angesehen haben (OLG Hamm, Urteil vom 19.11.2009 – I-6 U 129/09 und OLG Celle, Urteil vom 13.4.2011 – 14 U 146/10) beruhte dies darauf, dass diese Gefahr örtlich (Sturmgebiet) und zeitlich individuell eingrenzbar war und wohl auch durch äußerste Sorgfalt Unfälle vermieden werden können, weil im Anschluss an solche Stürme verstärkt mit umgestürzten Bäumen auf Gleisstrecken zu rechnen ist. Der vorliegende Fall entspricht in der Struktur vielmehr einem Unfall, der dadurch ausgelöst wird, dass ein Mensch in Suizidabsicht Gleise betritt. In diesem Fall ist höhere Gewalt gegeben, wenn der Schienenwagenfahrer die konkrete Gefahr nicht rechtzeitig erkennen konnte (vgl. LG Leipzig NZV 2013, 79).

Da weder vortragen noch Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, seit wann das Fahrrad sich auf dem betreffenden Gleis befand, ist davon auszugehen, dass das Hindernis durch eine übliche Routinekontrolle der Gleisstrecke nicht hätte entdeckt werden können.

III.

...