

kapazität (etwa 265 Standardcontainer) nicht mit Großcontainerschiffen konkurriert, wird erkennbar, dass Windkraft- und Hybridtechnik in der Schifffahrt der Zukunft eine beachtliche Rolle spielen können werden.

In eigener Sache sei schließlich erwähnt, dass Veränderungen in der verlagsseitigen Geschäftsführung für diese Zeitschrift eingetreten. Dr. Maximilian Schenk, der für die RdTW im Beck-Verlag zuständig war, hat seine Aufgaben in neue Hände gelegt. Schriftleitung und Herausgeber der RdTW möchten auch an dieser Stelle Herrn Dr. Schenk für seine großartige Arbeit an der Zeitschrift sehr herzlich danken. Sein Engagement hat erheblichen Anteil an dem andauernden Erfolg der Publikation. Zugleich freuen wir uns auf die künftige Zusammenarbeit mit Frau Zimmer-Helfrich, die die Zeitschrift in Zukunft betreuen wird.

(Ehemaliger Direktor des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg)

Prof. a. D. Dr. Dr. h. c. Marian Paschke

Aufsätze

Dr. Frank Wilting*

Wenn PKWs auf Zügen als Reisegepäck mitgeführt werden – Zur Haftung der Bahnen für Fahrzeugschäden

Wenn PKWs auf Autoreisezügen und Autozügen mitgeführt werden, sind sie haftungsrechtlich wie Reisegepäck zu behandeln. Hier gilt mitnichten das Recht der Güterbeförderung, sondern das Recht der Personenbeförderung. Die gerichtliche Beurteilung von Schäden an den mitbeförderten PKWs der reisenden Personen ist aufgrund der regelmäßig überschaubaren Streitwerte erstinstanzlich eine Domäne der Amtsgerichte sowie in Berufungsverfahren der Landgerichte. Der BGH hat sich bislang lediglich mit einem Urteil zu Wort melden können; Anlass war eine durchaus kreative Rechtsfortbildung des LG Dortmund, die der BGH korrigiert hat. Der folgende Beitrag stellt die wenig geläufigen Rechtsgrundlagen und ihre Unterschiede im grenzüberschreitenden und nationalen Verkehr dar und geht auf prozessuale Besonderheiten ein.

Schnell erfasst ...

- Auf Autoreisezügen und Autozügen gelten mitgeführte Kraftfahrzeuge rechtlich als Reisegepäck.
- Für Ersatzansprüche des Fahrzeughalters findet das Personenbeförderungsrecht des COTIF/CIV Anwendung, grenzüberschreitend unmittelbar und national über die in der Fahrgastrechteverordnung enthaltene Verweisung.
- Wie aus dem Recht des Güterverkehrs bekannt, muss der Reisende beweisen, dass sein Fahrzeug in der Zeit ab Beendigung der Verladung bis zur Ankunft am Zielbahnhof beschädigt wurde.
- In aller Regel wird es dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht gelingen, den Entlastungsbeweis zu führen. Die bislang veröffentlichten Urteile der Amts- und Landgerichte stellen erhebliche Anforderungen an den Nachweis der Unvermeidbarkeit. Im Gegensatz zum Güterverkehr scheidet eine Berufung auf den Gesichtspunkt der „Offene-Wagen-Gefahr“ aus.

I. Ausgangssituation

1. Autoreisezüge und Autozüge

[1] Der Betrieb von Autoreisezügen hat nationale wie auch grenzüberschreitende Bedeutung. Der Reisende – häufig bei

Familienreisen – will möglichst ausgeruht mit der Bahn größere Entfernungen zurücklegen und sein Auto zum Zielort oder zumindest zu dem in der Nähe seines Reiseziels gelegenen Zielbahnhof mitnehmen. Der Kreis der Anbieter von Autoreisezügen ist den letzten Jahren leider stark ausgedünnt. Die Deutsche Bahn beispielsweise hat ihr Projekt DB AutoZug im Jahre 2016 eingestellt. Von privaten Anbietern werden oder wurden grenzüberschreitende Verbindungen vor allem nach Innsbruck und nach Verona angeboten. National von Bedeutung sind Verbindungen von Hamburg nach München und nach Lörrach sowie die schon aus geografischen Gründen unverzichtbare, über den berühmten Hindenburgdamm führende Zugverbindung nach Sylt. Bei letzterer handelt es sich um Autozüge, nicht um Autoreisezüge. Der Unterschied besteht darin, dass der Fahrer während der Beförderung mit dem Autozug in seinem Fahrzeug sitzenbleibt, während Autoreisezüge aus einer Kombination von Reisezug- und Eisenbahnwaggons bestehen. Bei beiden steht die Personenbeförderung im Vordergrund und führt zur Anwendung der gleichen Vorschriften über die Personenbeförderung; hiernach gilt das mitgeführte Fahrzeug als „Reisegepäck“.

2. Beladung und Sicherung

[2] Die Beladung der Eisenbahnwaggons mit den mitgeführten Fahrzeugen erfolgt durch die Reisenden selbst, was bereits Schadenspotenzial vor Beginn der eigentlichen Beförderung, also außerhalb der Obhut des Eisenbahnverkehrsunternehmens (nachfolgend „EVU“) birgt. Das Fahrzeug wird vom Reisenden auf den Autozug gefahren, also verladen, was für ungeübtere Fahrer aufgrund der engen Spurführung auf dem Eisenbahnwaggon, sowie beim Befahren der Rampe zur oberen Waggonebene, eine gewisse Herausforderung darstellen kann; das gilt erst recht für in der Regel rückwärts vorzunehmendes Befahren des Waggons mit Campingfahrzeugen, die oft nur vorübergehend gemietet wurden. Für diese Beladevorgänge trägt der Fahrer des Kraftfahrzeugs grundsätzlich die alleinige Verantwortung.

* 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.

Gemäß den üblichen Beförderungsbedingungen der EVU ist das Fahrzeug auf dem Waggon stehend zu sichern, worauf in der Regel am Ausgangsbahnhof durch Lautsprecheransagen nochmals gesondert hingewiesen wird. Bei Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe ist der 1. Gang einzulegen, und bei Automatikgetrieben ist die Position „P“ (Blockierstellung) zu wählen; in beiden Fällen ist die Hand- oder Feststellbremse zu betätigen.

3. Offene Bahnwagen

[3] Das EVU verwendet für die Beförderung in der Regel offene Wagen, zumeist Doppelstockwagen, für größere Kraftfahrzeuge auch Flachwagen. Auf der Bahnfahrt ist das Fahrzeug mithin den Gefahren aus der Verwendung offener Wagen (sog. „O-Wagen-Gefahr“) ausgesetzt, aus dem Frachtrecht durch die Haftungsausschlüsse des § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB und der Art. 23 § 3 lit. a CIM sowie 17 Nr. 4 lit. a CMR bekannt. Eine Beförderung von Kraftfahrzeugen in geschlossenen Eisenbahnwaggons findet durch den Kanaltunnel von Calais nach Folkstone und retour statt; für diese Beförderung gelten besondere Bedingungen der Betreiber, die auf einer Vereinbarung zwischen Frankreich und Großbritannien beruhen, und auf die in diesem Beitrag nicht eingegangen wird.

4. Typische Schäden

[4] Typische Fahrzeugschäden, mit denen sich die Instanzgerichte in den dazu veröffentlichten Entscheidungen zu befassen hatten, sind Schäden an den Stoßstangen,¹ abgebrochene Außenspiegel,² Graffiti,³ abgebrochener Heckspoiler beim Autotransport gegen die Fahrtrichtung,⁴ Schäden an Windschutzscheibe, Lack und Rücklicht⁵ oder eine Beschädigung des Windschutzes eines Motorrades.⁶ Insbesondere bei nicht ausreichender Sicherung kann es etwa bei nicht auszuschließender Zwangsbremssung des Zuges unterwegs zu Kollisionen zwischen beförderten Fahrzeugen kommen.

II. Rechtsgrundlagen

[5] Für Ansprüche des Reisenden gegen das befördernde EVU ist zwischen grenzüberschreitenden und nationalen Beförderungen auf Autoreisezügen zu unterscheiden.

1. Grenzüberschreitende Beförderung

a) Haftungsgrundlagen gemäß CIV

[6] Für grenzüberschreitende Beförderungen auf der Schiene sind die Regeln des COTIF, also des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr, mit seinen Anhängen einschlägig. Dass die PKW-Beförderung auf Autoreisezügen dem Recht der Personenbeförderung unterliegt, ergibt sich aus dem Anhang A zum COTIF, den CIV – Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen. Anspruchsgrundlagen aus der Güterbeförderung scheiden damit aus.⁷

aa) Anwendungsbereich der CIV

[7] Gemäß Art. 1 § 1 S. 1 CIV gelten die CIV für jeden Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung von Personen auf der Schiene, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedsstaaten liegen. Die Gerichte hatten daher die Regeln der CIV anzuwenden beispielsweise bei Reisezugbeförderungen von Düsseldorf nach Villach⁸, von Bozen nach Hildesheim⁹ oder

von Narbonne nach Kornwestheim¹⁰, wobei die Gerichte in den zitierten Urteilen noch die vor dem 1.7.2006 geltende Fassung des COTIF/CIV aus 1980 anzuwenden hatten. Die CIV gilt übrigens weiterhin, wenn nach einer grenzüberschreitenden Fahrt in einen Anschlusszug im Inland umgestiegen wird.¹¹

bb) Haftung für Reisegepäck; Anspruchsgrundlagen

[8] Auch gemäß der aktuellen Version der CIV gelten vom Reisenden mitgeführte Fahrzeuge als Reisegepäck; Art. 25 CIV verweist insoweit auf Kapitel III der CIV. Die Instanzgerichte sehen darin durchweg einen Bezug auf Kapitel III unter dem Titel IV; Kapitel III ist dort mit „Haftung für Handgepäck, Tiere, Reisegepäck und Fahrzeuge“ überschrieben. Nach Lesart des Autors hingegen dürfte sich die Verweisung in Art. 25 CIV jedoch auf das Kapitel III beziehen, welches sich zuvor unter Titel III befindet, und Regeln über die Aufgabe von Reisegepäck enthält. Die einschlägige Haftungsnorm zulasten des EVU für Verlust und Beschädigung von Reisegepäck – auch für verspätete Gepäkauslieferung – findet sich in Art. 36 § 1 CIV. Hierauf wird nicht durch Art. 25 CIV verwiesen, sondern durch Art. 47 CIV, der für Fahrzeuge ausdrücklich die Bestimmungen des vorangehenden Abschnitts 2 über die Haftung für Reisegepäck für anwendbar erklärt. Diesen korrekten Verweisungsbezug, den man zumeist vergeblich in den Urteilen der Instanzgerichte sucht, findet man immerhin in einem Urteil des BGH,¹² der über Art. 47 CIV für Fahrzeuge die Haftungsnormen der Art. 36 bis 43 CIV anwendet.

[9] Art. 36 CIV statuiert keine Haftung für vermutetes Verschulden, sondern eine verschuldensunabhängige¹³ Haftung des Beförderers, wie sie etwa auch aus Art. 23 § 1 CIM und aus § 425 Abs. 1 HGB für die Güterbeförderung bekannt ist. Der Beförderer wiederum bedient sich zur Durchführung seiner Leistung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens, welches nach Art. 51 S. 2 CIV als Erfüllungsgehilfe des Beförderers gilt.

[10] Da Fahrzeuge als Reisegepäck gelten, scheidet als Anspruchsgrundlage für den Reisenden die Gefährdungshaftung des EVU als Eisenbahnbetriebsunternehmer nach § 1 Abs. 1 HaftpflG aus. Denn Reisegepäck fällt unter die „beförderten Sachen“ im Sinne des § 1 Abs. 3 Nr. 2 HaftpflG, für die die Gefährdungshaftung gerade ausgeschlossen wird.¹⁴ Bei einer Beschädigung des Fahrzeugs mit Graffiti ist ein Anspruch aus § 1 Abs. 1 HaftpflG bereits aus vorgenanntem Grund abzulehnen; einer Prüfung, ob es sich um eine besondere Betriebsgefahr oder um einen nicht unter § 1

1 AG Dortmund BeckRS 2007, 2228 = DAR 2007, 37.

2 AG Hildesheim BeckRS 2005, 695.

3 LG Hildesheim BeckRS 2003, 8038.

4 LG Flensburg RdTW 2021, 284.

5 AG Dortmund BeckRS 2014, 5875; LG Dortmund BeckRS 2014, 5874; BGH RdTW 2014, 155 mit Anm. Wilting jurisPR-TranspR 2/2014 Nr. 3.

6 LG Darmstadt BeckRS 2004, 16465.

7 Vgl. LG Hildesheim BeckRS 2003, 8038 = TranspR 2003, 196.

8 AG Dortmund BeckRS 2007, 2228 = DAR 2007, 37.

9 AG Hildesheim BeckRS 2005, 695.

10 AG Dortmund BeckRS 2014, 5875.

11 Vgl. Kunz, Der Ausfall eines Zuges im internationalen Zugverkehr, TranspR 2009, 245.

12 RdTW 2014, 155 Rn. 9.; der BGH hob ein Urteil des LG Dortmund, BeckRS 2014, 5874 auf.

13 Vgl. AG Dortmund BeckRS 2014, 5875 mwN.

14 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser Haftpflichtgesetz, 10. Auflage, § 1 Rn. 188 und § 12 Rn. 147.

HaftpflG fallenden Eingriff Dritter handelt, bedarf es nicht.¹⁵

[11] Auch Anspruchsgrundlagen aus dem Gesichtspunkt des Reiserechts scheiden aus, jedenfalls, soweit die Beförderung mit dem Autoreisezug die einzige geschuldete Leistung darstellt. Dies hat das AG München¹⁶ in einem Verspätungsfall zwar zutreffend erkannt, allerdings die Anwendbarkeit der CIV-Regeln schlicht übersehen und stattdessen den Beförderungsvertrag als Werkvertrag mit frachtvertraglichen Elementen eingestuft, wobei die bloße Verspätung einer Werkleistung keinen Mangel begründen könne. Zutreffend hingegen hat das LG Dortmund¹⁷ in einem Fall der Verspätung eines Autoreisezugs aus dem Jahre 2002 die Klage und Berufung mit Verweis auf § 17 EVO abgewiesen, weil zu jener Zeit die Bahnen nicht für Verspätungsschäden im Personenverkehr haftbar waren. Dies änderte sich erst mit Inkrafttreten der Fahrgastrechteverordnung (EG) Nr. 1371/2007 (dazu weiter unten), die erstmals die Haftung des EVU für die Nichteinhaltung des Fahrplans normierte.¹⁸

cc) Beweislast

[12] Im Rahmen der Haftungsnorm des Art. 36 § 1 CIV gelten zunächst ähnliche Beweislastregeln wie bei der Güterbeförderung. Der Reisende hat also zu beweisen, dass er seinen PKW unbeschädigt auf dem Reisezugwagen abgestellt hat und der geltend gemachte Schaden in der Zeit bis zur Auslieferung – auf den PKW bezogen also bis zur Ankunft des Zuges am Zielbahnhof und Freigabe der Abfahrt des PKW vom Reisezugwagen – entstanden ist. Das AG Dortmund hat die ursprüngliche Unversehrtheit des PKW „geglaubt“ umso mehr, als dieser neu war und erst eine geringe Laufleistung hatte, auch wenn es in aller Regel „die ersten Macken an einem Fahrzeug im Bereich der Stoßstange“ gebe.¹⁹ In der Regel bietet der Anspruchsteller für die Unversehrtheit seines PKW im Zeitpunkt der Verladung und dafür, dass der Schaden nicht schon beim Befahren des Waggons zur Beladung entstanden ist, Beweis durch Zeugen – in aller Regel Ehepartner/-in oder Mitreisende – an.²⁰

[13] Wesentliche Bedeutung kommen auch den vom Verladepersonal des EVU erstellten Schadensprotokollen²¹ zu. Der Reisende sollte in jedem Fall unverzüglich auf Durchführung einer Tatbestandsaufnahme gemäß Art. 54 CIV bestehen.

b) Haftungsbefreiungsgründe

[14] In den meisten der entschiedenen Fälle und hier zitierten Urteile berief sich das EVU gegenüber dem Ersatzanspruch des Reisenden – in der Regel erfolglos – auf Haftungsbefreiungsgründe aus Art. 36 § 2 bzw. § 3 CIV. Dem EVU obliegt insoweit die volle Beweislast,²² was sich ausdrücklich aus Art. 37 § 1 CIV ergibt.

aa) Art. 36 § 2 CIV

[15] Nach dieser Vorschrift ist das EVU von der Haftung nach Art. 36 § 1 CIV befreit, soweit Verlust, Beschädigung oder Verspätung durch ein Verschulden des Reisenden, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Reisenden, besondere Mängel des Reisegepäckes oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

(1) Verschulden des Reisenden

[16] In einem vom LG Darmstadt²³ entschiedenen Fall wurden einem Motorradfahrer eingeklagte 50 % seines

Schadens am Windschutz seines Fahrzeugs zugesprochen; einen Anteil von 50 % hatte er sich selbst angerechnet. Das EVU hatte es schuldhaft versäumt, den Reisenden auf ein in der Sphäre des EVU liegendes Risiko hinzuweisen. Dieses hatte sich durch eine unterwegs erfolgte Drehung des Zuges um 180 Grad – die Eisenbahnen sprechen dann von „Kopfmachen“ – verwirklicht, wodurch das aufgegebenes Gepäck – das Motorrad – besonderen Windeinflüssen ausgesetzt war. Das Landgericht nahm insofern ein überwiegendes Verschulden des EVU an. Gleichzeitig entfiel damit der (nachstehend erläuterte) Haftungsbefreiungsgrund der Unabwendbarkeit.

[17] Ein Verschulden des Reisenden ist auch anzunehmen, wenn er die Hinweise des EVU zur Sicherung des Fahrzeugs missachtet und es mangels angezogener oder festgestellter Bremse zur Kollision mit einem davor oder dahinter stehenden Fahrzeug kommt. Auch wenn dies allein durch den Fahrtwind auf der Reise verursacht wird, fällt dies sogar unter die Betriebsgefahr des Fahrzeugs im Sinne von § 7 Abs. 1 StVG.²⁴

(2) Unabwendbares Ereignis

[18] Der Haftungsbefreiungsgrund der Unabwendbarkeit wird von den Gerichten teils kurz und knapp und ohne nähere Begründung verneint.²⁵ Jedenfalls reiche es nicht aus, wenn der Beförderer schlicht behauptet, es habe keine besonderen Vorkommnisse auf der Fahrt gegeben und er habe den Zug jederzeit unter Kontrolle gehabt; zumindest habe er konkret vorgetragen müssen, wann wo welches Personal in welchem Umfang für die Sicherung der Fahrzeuge eingesetzt war und welche Sicherungsmaßnahmen gegebenenfalls noch ergriffen wurden.²⁶

[19] Eine sehr ausführliche Auseinandersetzung mit dem Befreiungsgrund des unabwendbaren Ereignisses findet sich im Urteil des LG Hildesheim,²⁷ das sich mit der Haftung des EVU für Graffiti-schäden am PKW des Reisenden zu befassen hatte. Das EVU hatte demnach darzulegen und zu beweisen, dass der Schaden auch bei Anwendung der äußersten nach den Umständen möglichen und vernünftigerweise noch zumutbaren Sorgfalt nicht hätte abgewendet werden können. Das Gericht bemängelte die offensichtlich unzureichenden Ausführungen, die das EVU zu seiner Entlastung vorgetragen hat. Dieses versuchte sich mit dem Hinweis zu exkulpieren, dass Vorkehrungen gegen Graffiti-schmierereien ohnehin sinnlos und zudem verbotschlichter nicht vertretbar. Zudem habe man alle Vorgaben der EBO²⁸ erfüllt. Auch trug das EVU nichts zu stichprobenartigen Unterwegskontrollen noch zu einfachsten Sicherungsmaßnahmen noch dazu vor, an welchen Stellen der Zug wäh-

15 Übersehen vom LG Hildesheim BeckRS 2003, 8038 = TranspR 2003, 196.

16 Urteil vom 4.11.2016, becklink 2007139.

17 NJW-RR 2004, 638 = BeckRS 2004, 304.

18 Vgl. auch Kunz TranspR 2009, 245.

19 AG Dortmund BeckRS 2007, 2228 = DAR 2007, 37.

20 Vgl. etwa die umfangreiche Beweiswürdigung bei AG Hildesheim BeckRS 2005, 695, ferner AG Dortmund BeckRS 2014, 5875.

21 Vgl. AG Dortmund BeckRS 2014, 5875.

22 Vgl. AG Dortmund BeckRS 2014, 5875.

23 BeckRS 2004, 16465.

24 So das OLG Schleswig RdTW 2025, 25.

25 So etwa AG Dortmund BeckRS 2007, 2228 = DAR 2007, 37.

26 Vgl. AG Hildesheim BeckRS 2005, 695.

27 BeckRS 2003, 8038, dort Ziffer 5 = TranspR 2003, 196.

28 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

rend des Beförderungsvorgangs angehalten, also geplante oder ungeplante Zwischenstopps eingelegt hatte. Bemerkenswert allerdings sind die vom LG Hildesheim in diesem Zusammenhang herausgestellten positiven Anforderungen an die Vortragslast des EVU. Zumindest hätten einfachste Sicherungsmaßnahmen durch Stichprobenkontrollen ergriffen werden müssen, um bei Unterwegshalten Graffiti-schmierereien zu verhindern; dies gelte vor allem bei längeren Standzeiten auf offenem Gelände. Das EVU habe dartun müssen, an welchen Bahnhöfen welches Zugpersonal ausstieg, um den Zug zu beobachten, auch, welche Bahnhöfe mit Videoüberwachung ausgestattet seien und mit welchem Ergebnis. Zudem sei die EBO öffentliches Recht und regle nicht die schuldrechtlichen Obhutspflichten gegenüber dem Reisenden.

[20] Auf vorstehende Anforderungen des LG Hildesheim nimmt das AG Dortmund²⁹ Bezug. Dort ging es u. a. um die Beschädigung der Windschutzscheibe des beförderten PKW. Das Amtsgericht ließ den Vortrag des beklagten EVU zu möglichen Schadensursachen nicht ausreichen, da auch noch andere Ursachen nicht ausgeschlossen seien. Dazu aber habe das EVU darzulegen gehabt, dass der Zug konkret während der Fahrt keinen unbotmäßigen Gefahren ausgesetzt gewesen sei, das EVU die gebotenen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen habe, insbesondere wenn der Zug unterwegs gestanden hat, und wie das EVU für die Sicherheit der Fahrzeuge während des gesamten Transports gesorgt habe.

[21] Die vorgenannten, von den beiden Gerichten aufgestellten Anforderungen geben Anlass, auf ein Urteil des OLG München³⁰ hinzuweisen, welches in einem obiter dictum zur Frage der Unvermeidbarkeit im Sinne des § 426 HGB auf die Besonderheiten des Schienenverkehrs eingeht und die wesentlichen Unterschiede zum Straßentransport – bezogen auf mögliche Sicherungsmaßnahmen – herausstellt. Unterwegskontrollen, insbesondere bei immer wieder vorkommenden unplanmäßigen Zwischenstopps, sind weder personell noch wirtschaftlich noch tatsächlich mit angemessenen Mitteln durchführbar. Zudem setzen die §§ 62 und 63 EBO enge Sicherheitsgrenzen für das Betreten von Bahnanlagen, wobei der Aufenthalt innerhalb der Gleise im Grundsatz untersagt ist.

[22] Zutreffend ist, dass der Beförderer auch im Rahmen des Art. 36 § 2 CIV – wie auch unter der inhaltsgleichen Bestimmung des Art. 23 § 2 CIM – darzulegen hat, dass er den eingetretenen Schaden auch durch Anwendung äußerster wirtschaftlich zumutbarer Sorgfalt nicht verhindern konnte.³¹ Jedenfalls dürfte dem Beförderer bei konsequenter Anwendung der Darlegungs- und Beweislastgrundsätze der erwähnten Instanzgerichte eine Entlastung aus dem Gesichtspunkt der Unabwendbarkeit nahezu unmöglich sein.

[23] Die Anforderungen an die Darlegungs- und Beweislast des Beförderers von Fahrzeugen auf Reisezugwagen sind damit wesentlich strenger als diejenigen gegenüber Betreibern von Anlagen, in denen ebenfalls fremde Fahrzeuge befördert werden. Hierbei ist vor allem an Autowaschstraßen zu denken, in denen PKWs auf einer vollautomatisierten Anlage von einem Schleppband mit geringer Geschwindigkeit gezogen werden. In einem solchen Fall, in dem es durch Bremsen des Vorgängers zu einem Auffahrunfall kam, hatte der BGH³² Gelegenheit, zu den Verkehrssicherungs- und Aufklärungspflichten des Anlagenbetreibers auszuführen. Um zwar seltenes, aber vorhersehbares Fehlverhalten der Nutzer (Fahrzeugführer) auszuschließen, müsse der Betreiber

in geeigneter und ihm zumutbarer Weise über zu beachtende Verhaltensregeln informieren. Nicht auf alle abstrakten Gefahren müsse hingewiesen werden; abzustellen sei auf die Wahrscheinlichkeit der Gefahrenverwirklichung, die Schwere möglicher Schadensfolgen und den (zumutbaren) Kostenaufwand. Damit beugt der BGH zumindest im Ansatz einem Aufkommen amerikanischer Verhältnisse³³ mit Hinweis- und Warnschildern zu allen erdenklichen Gefahren entgegen.

bb) Art. 36 § 3 CIV

[24] Nach dieser Vorschrift ist das EVU von der Haftung nach Art. 36 § 1 CIV befreit, soweit ein oder mehrere der dort aufgezählten besonderen Fahrentatbestände einschlägig sind, mithin (a) Fehlen oder Mängel der Verpackung, (b) natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks und/oder (c) Aufgabe von Gegenständen als Reisegepäck, die von der Beförderung ausgeschlossen sind.

(1) Offene-Wagen-Gefahr

[25] Die vorgenannten Befreiungsgründe muten seltsam an, wenn man sie auf mitbeförderte PKW bezieht, die ja schließlich gemäß Art. 25 CIV als Reisegepäck zu behandeln sind. Daher haben sich EVU in den besprochenen Entscheidungen bemüht, einem anderen Haftungsbefreiungsgrund Geltung zu verschaffen, der aus der Güterbeförderung bestens bekannt ist, nämlich der oben in der Ausgangssituation beschriebenen sog. „O-Wagen-Gefahr“.

[26] Dieser Befreiungsgrund findet sich für nationale Personenbeförderungen auf der Schiene in § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB in Verbindung mit §§ 25 ff. Eisenbahnverkehrsordnung (EVO), die die Aufgabe von Reisegepäck regeln. Jedoch gehen nach der ausdrücklichen Regelung des § 1 EVO die Vorschriften des COTIF über die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Rahmen ihres Anwendungsbereichs vor. Damit scheidet der Befreiungsgrund der O-Wagen-Gefahr im grenzüberschreitenden Personenverkehr von vornherein aus.³⁴ Eine andere Auffassung vertritt das LG Dortmund,³⁵ welches in der „offenen Formulierung“ des Art. 36 § 3 lit. b CIV eine Einbeziehung des Befreiungsgrundes der Offene-Wagen-Gefahr versteht. Im Rahmen der zugelassenen Revision hob der BGH³⁶ das Urteil des LG Dortmund zu Recht auf. Das Landgericht habe nicht genügend berücksichtigt, dass in anderen internationalen Transportrechtsübereinkommen ausdrücklich zwischen Haftungsausschlüssen bei Beförderung in offenen Wagen und dem Fehlen einer Verpackung unterschieden werde, so in Art. 23 § 3 CIM und Art. 17 Nr. 4 lit. a und b CMR. Es könne daher nicht davon ausgegangen werden, dass diese Differenzierung in der CIV versehentlich unterblieben sei; auch sei eine Erweiterung der Haftungsausschlüsse um die Offene-Wagen-Gefahr mit dem zwingenden und abschließenden Charakter der CIV gemäß dessen Art. 5 unvereinbar.³⁷

29 BeckRS 2014, 5875.

30 BeckRS 2017, 136902 mit Anmerkung Wilting TranspR 2019, 36.

31 Vgl. BGH RdTW 2014, 155, Rn. 13.

32 MDR 2018, 1116 = BeckRS 2018, 18041.

33 Vgl. Geisler Anm. zu BGH MDR 2018, 1116, jurisPR-BGHZivilR 17/2018 Nr. 1.

34 Vgl. auch AG Dortmund BeckRS 2007, 2228 = DAR 2007, 37, AG Hildesheim BeckRS 2005, 695 und LG Hildesheim BeckRS 2003, 8038 = TranspR 2003, 196; Filthaut/Piontek/Kayser Haftpflichtgesetz, 10. Auflage, § 12 Rn. 147.

35 BeckRS 2014, 5874.

36 RdTW 2014, 155.

37 Vgl. BGH RdTW 2014, 155, Rn. 18 und 19.

(2) Verpackungsmangel, natürliche Beschaffenheit

[27] Auf den Befreiungsgrund des Verpackungsmangels im Sinne des Art. 36 § 1 CIV kann sich das EVU ebenfalls nicht berufen, weil Fahrzeuge auf Autoreisezügen „bekanntermaßen üblicherweise“³⁸ nicht verpackt werden. Das ergebe sich auch aus der von der CIV getroffenen „negativen Wertentscheidung“, wonach die Verladung in einem offenen Transportwaggon gerade nicht zur Haftungsbefreiung führen soll und damit die offene Beförderung als solche kein Fehlen oder einen Mangel jedweder Verpackung als Haftungsbefreiungsgrund rechtfertigen könne.³⁹ Warum das LG Flensburg⁴⁰ beim Abriss eines Kfz-Spoilers bei Beförderung gegen die Fahrtrichtung überhaupt einen Verpackungsmangel geprüft hat, ist daher unerfindlich.

[28] Auch scheidet grundsätzlich der Befreiungsgrund der „natürlichen Beschaffenheit“ aus. Denn das Gefährdungspotenzial für das auf offenen Waggons beförderte Fahrzeug ist nicht höher als bei seiner Benutzung im Straßenverkehr.⁴¹ Das gelte auch in dem zuvor erwähnten Fall des Spoilerabrisses; nicht die konstruktive Beschaffenheit des Fahrzeugs habe die besondere Gefahr verursacht, sondern die von den Mitarbeitern des EVU getroffene Entscheidung, das Fahrzeug nicht vorwärts, sondern rückwärts – gegen die Fahrtrichtung des Zuges – zu transportieren.⁴²

c) Haftungsausschlüsse durch AGB des Beförderers

[29] Da in aller Regel die oben angesprochenen Haftungsbefreiungsgründe dem Beförderer nicht weiterhelfen, beruft sich dieser ergänzend auf seine Beförderungsbedingungen, in denen er versucht, seine Haftung für Fahrzeugschäden auszuschließen oder zu begrenzen. Auch diesem Bemühen wird in aller Regel von den Gerichten der Erfolg versagt.

[30] Aus Art. 23 CIV ist zu schließen, dass der Beförderer grundsätzlich Allgemeine Beförderungsbedingungen aufstellen darf, jedoch inhaltlich beschränkt auf „insbesondere die Bedingungen für die Annahme zur Beförderung, die Abfertigung, das Verladen und die Auslieferung sowie die Verpflichtungen des Reisenden“. Demnach sind bereits vom Wortlaut sowie Sinn und Zweck dieser Regelung Abweichungen von CIV-Haftungsregelungen in AGB unzulässig.⁴³ Die Haftungsregeln der CIV stehen nicht zur Disposition der Parteien.⁴⁴ Das ergibt sich ferner aus Art. 4 CIV, der u. a. Abkommen zwischen Mitgliedstaaten über Abweichungen von der CIV unter besonderen Bedingungen zulässt, sowie aus Art. 5 CIV,⁴⁵ wonach Vereinbarungen nichtig sind, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen der CIV abweichen, sofern diese es nicht ausdrücklich zulassen.

[31] Unwirksam ist etwa eine AGB-Klausel, wonach das Verladepersonal des EVU als Erfüllungsgehilfe des Reisenden gilt.⁴⁶ Diese Klausel ist ungewöhnlich und widerspricht der Sach- und Risikolage, da das Verladepersonal beim EVU angestellt ist oder als dessen Subunternehmer tätig wird, und ist damit als überraschende Klausel gemäß § 305c Abs. 1 BGB unwirksam. Auf die Zurechnungsnorm des Art. 51 CIV sei in diesem Zusammenhang hingewiesen; der Beförderer haftet demnach für seine Bediensteten, die in Ausübung ihrer Verrichtung handeln.

[32] Selbstverständlich unwirksam ist auch eine generelle Haftungsbegrenzung für Nebenpflichtverletzungen auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Die Klausel ist gemäß § 309 Nr. 7 lit. a BGB unwirksam; eine geltungserhaltende Reduktion nur für Sachschäden ist nicht möglich.⁴⁷

[33] Wie schon oben in der Beschreibung der Ausgangssituation erwähnt, weisen die EVU in ihren Beförderungsbedingungen und in der Regel zusätzlich durch Lautsprecheransagen darauf hin, wie der Fahrer sein Fahrzeug auf dem Waggon abzustellen und zu sichern hat. Solche Hinweise und Bedingungen sind im Lichte des Art. 23 CIV zulässig und wirksam. Sie allein sind aber nicht ausreichend, um den Beförderer völlig zu entlasten, erleichtern aber eine Berufung des Beförderers auf den Haftungsbefreiungsgrund des Verschuldens des Reisenden nach Art. 36 § 2 CIV (s. o.).

d) Haftungsbeschränkung der Höhe nach

[34] Grundsätzlich gilt nach Art. 42 CIV bei Beschädigung des Reisegepäcks eine Entschädigungspflicht in Höhe der Wertminderung, jedoch der Höhe nach begrenzt auf die Entschädigung bei Verlust, wenn das gesamte Reisegepäck beschädigt wurde, und bei einer Beschädigung nur eines Teils des Reisegepäcks, begrenzt auf die Verlustentschädigung für den betroffenen Teil.

[35] Wenn ein Teil des Fahrzeugs beschädigt wird, sei es eine Stoßstange oder ein Außenspiegel, ist nicht isoliert auf dessen Wert abzustellen, sondern die Entschädigungsgrenze wird durch den Wert des Fahrzeugs insgesamt bestimmt. Denn die erwähnten Fahrzeugteile sind keine selbstständigen Teile des Fahrzeugs, sondern nur Bestandteil des „Reisegepäcks PKW“.⁴⁸

2. Nationale Beförderung in Deutschland

a) Ausgangspunkt: Fahrgastrechteverordnung

[36] Der wesentliche Unterschied der nationalen zur grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrzeugen als Reisegepäck besteht in der Ausgangsnorm. Ausgangspunkt der rechtlichen Prüfung von Ersatzansprüchen des Reisenden ist die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, besser bekannt als „Fahrgastrechteverordnung“. Sie löste mit Wirkung vom 7. Juni 2023 die bis dahin geltende Fahrgastrechteverordnung (EG) Nr. 1371/2007⁴⁹ ab.

[37] Den Erwägungen zur neuen Verordnung ist zu entnehmen, dass eine Zunahme des Schienenverkehrs gefördert und die Fahrgastrechte gestärkt werden sollen, was auch in einigen Details erfolgte, deren Aufzählung hier zu weit führen würde. Während die Fahrgastrechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen und Zugausfällen verbessert wurden, enthält die neue Verordnung aber auch eine wesentliche Verbesserung zugunsten des

38 AG Dortmund BeckRS 2007, 2228 = DAR 2007, 37.

39 Vgl. AG Hildesheim BeckRS 2005, 695 und LG Hildesheim BeckRS 2003, 8038 = TransPR 2003, 196; Filthaut/Piontek/Kayser Haftpflichtgesetz, 10. Auflage, § 12 Rn. 147.

40 RdTW 2021, 284 Rn. 19.

41 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser Haftpflichtgesetz, 10. Auflage, § 12 Rn. 147; BGH RdTW 2014, 155, Rn. 20; dem BGH folgend LG Flensburg RdTW 2021, 284 Rn. 21; insofern auch noch LG Dortmund BeckRS 2014, 5874, welches hingegen systemwidrig eine Haftungsbefreiung aufgrund „O-Wagen-Gefahr“ annimmt.

42 Vgl. LG Flensburg RdTW 2021, 284 Rn. 22.

43 So bereits AG Hildesheim BeckRS 2005, 695 für die CIV 1980.

44 So ausdrücklich LG Hildesheim BeckRS 2003, 8038 = TransPR 2003, 196.

45 Vgl. AG Dortmund BeckRS 2014, 5875.

46 Vgl. LG Darmstadt BeckRS 2004, 16465.

47 Vgl. LG Darmstadt BeckRS 2004, 16465.

48 AG Hildesheim BeckRS 2005, 695.

49 Zur Einführung der VO (EG) 1371/2007 vgl. Kunz TransPR 2009, 245, 247 f.

EVU. Dieses kann sich nunmehr gemäß Art. 19 Abs. 10 lit. a der Verordnung (EU) 2021/782 von seiner Haftung entlasten, wenn Verspätungen, verpasste Anschlüsse oder Zugausfälle als direkte Folge oder in untrennbarem Zusammenhang mit außergewöhnlichen, trotz Anwendung der gebotenen Sorgfalt unvermeidbaren Umständen eingetreten sind; dazu zählen extreme Witterungsbedingungen und Pandemien. Auf derartige Umstände konnte sich das EVU unter der Vorgängerverordnung nicht berufen, haftete demnach auch für Ereignisse Höherer Gewalt.

b) Verweisung auf Teile der CIV

[38] Art. 13 der VO 2021/782 verweist für die Haftung des EVU in Bezug auf Fahrgäste und deren Gepäck auf konkret benannte Abschnitte des Anhang I der VO. Hierbei handelt es sich schlicht um Auszüge aus der CIV. Die bereits oben für den grenzüberschreitenden Verkehr betrachteten Normen der CIV erfahren dadurch ausdrücklich Anwendung auch für die rein nationale Personenbeförderung in den EU-Staaten. So finden sich die Art. 25 und 47 CIM in der Verweisung wieder, wonach mitgeführte Fahrzeuge wie Reisegepäck zu behandeln sind, ferner wird auf die Haftungsregelungen der Art. 36 ff. CIV verwiesen. Insofern kann auf die vorherigen Ausführungen Bezug genommen werden. Durch die Verordnung (EU) 2021/782 wird somit die Rechtsvereinheitlichung für Bahnreisende und Beförderer zwischen und innerhalb der EU-Staaten sichergestellt.

[39] Urteile zur EVU-Haftung bei einem nationalen Transport von Kraftfahrzeugen auf einem Autozug in Deutschland beruhen noch auf der Fahrgastrechteverordnung Nr. 1371/2007.⁵⁰ Da die Verweisungen auf die CIV in alter und neuer Verordnung inhaltsgleich sind, behalten die bisherigen Urteile ihre Bedeutung.

c) Unbeschadet weitergehender nationaler Vorschriften

[40] Ein weiterer wesentlicher Unterschied zur grenzüberschreitenden Beförderung ist in Art. 13 der Verordnung (EU) 2021/782 auszumachen (entspricht Art. 11 der VO Nr. 1371/2007). Hiernach gilt die Verweisung auf die Haftungsregelungen der CIV „unbeschadet geltender nationaler Rechtsvorschriften, die Fahrgästen weitergehenden Schadensersatz gewähren“. Denn gemäß Art. 42 Abs. 1 CIV hat der Beförderer bei Beschädigung des Reisegepäckes „ohne weiteren Schadensersatz“ (nur) die Wertminderung auszugleichen. Bei nationaler Beförderung sind demnach beispielsweise auch Kosten für ein außergerichtliches Schadengutachten oder für außergerichtliche Rechtsanwaltskosten ersatzfähig.⁵¹

III. Prozessuales

[41] Das Augenmerk soll hier lediglich auf die Frage nach der Gerichtszuständigkeit gerichtet werden, wobei wiederum zwischen grenzüberschreitender und rein nationaler Beförderung zu unterscheiden ist.

[42] Für grenzüberschreitende Personenbeförderungen – einschließlich „Reisegepäck PKW“ – findet sich in Art. 57 § 1 CIV eine abschließende Regelung zum Gerichtsstand. Demnach können ausschließlich die Gerichte des Mitgliedsstaates angerufen werden, auf dessen Gebiet der Beklagte

seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat; daneben ist auch eine Gerichtsstandsvereinbarung zulässig. Mit dieser Vorschrift wird die internationale Zuständigkeit der Gerichte begründet, nicht auch die örtliche.⁵² Da gemäß Art. 57 § 1 S. 2 CIV andere Gerichte nicht angerufen werden können, kann eine rügelose Einlassung vor einem sonst unzuständigen Gericht keinen anderweitigen Gerichtsstand begründen.⁵³

[43] Für innerstaatliche Verkehre in Deutschland ist zunächst die Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 zu betrachten, die bekanntlich auf einige Regelungen der CIV verweist, die im Anhang I der Verordnung abschließend aufgeführt werden. Den Art. 57 CIV sucht man dort allerdings vergebens.⁵⁴ Daher bleibt es bei den innerstaatlichen Zuständigkeitsbestimmungen. Zur Anwendung kommt somit § 29 ZPO,⁵⁵ also der besondere Gerichtsstand des Erfüllungsortes. In diesem Zusammenhang sind die Erwägungen des BGH⁵⁶ zur Bestimmung des Erfüllungsortes bei Beförderungsverträgen ergänzend heranzuziehen. Für Ausgleichsansprüche nach Art. 7 der EU-Fluggastrechteverordnung – VO (EG) Nr. 261/2004 – hat der BGH gleichermaßen den Ort des vertragsgemäßen Abflugs und den Ort der vertragsgemäßen Ankunft als Erfüllungsorte angesehen, weil an diesen Orten die Beförderungsleistungen hauptsächlich erbracht werden.⁵⁷ Für Ansprüche nach der Fahrgastrechteverordnung (EU) 2021/782 kann nichts anderes gelten, weil allein das Beförderungsmittel – Bahn versus Flugzeug – für die Bestimmung des Erfüllungsortes keinen sachlichen Unterschied rechtfertigt.⁵⁸

IV. Ausblick

[44] Beförderungsleistungen und Angebote von Autoreisezügen, die eine attraktive Alternative zur Entlastung der Straßen gerade in Haupturlaubszeiten darstellen können, sind seit einigen Jahren leider rückläufig. Von Reisenden mitgeführte Kraftfahrzeuge sind im Rahmen der hier anwendbaren Vorschriften über die Eisenbahn-Personenbeförderung rechtlich als Reisegepäck zu behandeln; für sie gelten bei grenzüberschreitenden wie bei Inlandsbeförderungen gleichermaßen die Haftungsregeln des COTIF/CIV. Trotz diverser Kritikpunkte in Einzelfragen geben die zur Haftung der befördernden Bahnen bislang ergangenen Urteile der Amts- und Landgerichte ein relativ homogenes Bild ab. Die von der Rechtsprechung aufgestellten Anforderungen an die Darlegungs- und Beweislast des Beförderers lassen auch künftig eine Haftungsbefreiung aus dem Gesichtspunkt der Unabwendbarkeit als nahezu unmöglich erscheinen. ■

50 So etwa zum Sylt-Shuttle LG Flensburg RdTW 2021, 284.

51 Vgl. LG Flensburg RdTW 2021, 284 Rn. 24 ff.

52 Vgl. MüKoZPO/Gottwald Art. 57 CIV Rn. 2.

53 Vgl. MüKoZPO/Gottwald Art. 57 CIV Rn. 5.

54 Vgl. Kunz TranspR 2009, 245, 249.

55 Vgl. Kunz TranspR 2009, 245, 249.

56 NJW 2011, 2056 = BeckRS 2011, 3880.

57 BGH NJW 2011, 2056, Rn. 35.

58 Im Ergebnis auch Tamm/Tonner/Brönneke, Verbraucherrecht, 3. Auflage 2020, § 18b Passagierrechte, Rn. 46.