

Die Haftung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens (auch) für Vermögensschäden –

zugleich Besprechung des Urteils EuGH vom 14. Juli 2022, C-500/20 (RdTW 2022, 316, in diesem Heft)

Dr. Frank Wilting*

Der EuGH befasst sich in seinem Urteil vom 14.7.2022, C-500/20, scheinbar mit einer etwas abgelegenen Materie aus dem internationalen Recht über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Bei näherem Hinsehen enthält das Urteil Klarstellungen, die sich unmittelbar auf das Verhältnis zwischen nationalen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) zu ihrem nationalen Vertragspartner auswirken, der sich als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) über den Abschluss von Trassennutzungsverträgen zur ordnungsgemäßen Bereitstellung der Fahrtrassen verpflichtet hat. In Deutschland betrifft dies mithin zu einem weit überwiegenden Teil das Verhältnis der EVU zur DB Netz AG.

I. Sachverhalt und Rechtsgrundlagen

1 Zunächst ist zu konstatieren, dass der EuGH allen Beschlussanträgen des Generalanwalts beim EuGH (Capeta)¹ gefolgt ist. In der Sache selbst geht es um ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom OGH (Oberster Gerichtshof Österreich), in einen Rechtsstreit zwischen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (EIU) gegen die deutsche Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH (EVU), die einen Schadenersatzanspruch infolge eines Unfalls (Entgleisung eines aus mehreren Loks bestehenden Zuges) auf einer von ÖBB-Infrastruktur betriebenen Schienenanlage (Bahnhof Kufstein) geltend macht. Zwei der entgleisten Lokomotiven waren während der Dauer der Reparatur nicht einsatzfähig, weshalb die Klägerin zwei Ersatzlokomotiven anmietete. Sie begehrt vom beklagten EIU Erstattung der Mietkosten von 629.110 Euro zuzüglich Zinsen und Kosten. Die Beklagte wendete u. a. ein, dass Mietkosten keine Sachschäden im Sinne des hier anzuwendenden Art. 8 § 1 lit. b des Anhangs E (CUI)² zum COTIF³ und damit als Vermögensschäden nicht ersatzfähig seien.

2 Neben der Frage seiner Zuständigkeit für die Auslegung der CUI hatte der EuGH die Reichweite der Regelungen der CUI über den Ersatz von Sachschäden und die Frage ihrer Ausschließlichkeit bzw. Möglichkeit der vertraglichen Haftungserweiterung zu beantworten.

3 Die für die Entscheidung des EuGH wesentlichen Vorschriften der CUI lauten auszugsweise:

Art. 4

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung.... Dessen ungeachtet können die Parteien des Vertrages ihre Haftung und ihre Verpflichtungen, die sich aus diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ergeben, erweitern oder die Haftung für Sachschäden der Höhe nach begrenzen.

Art. 8

„§ 1 Der Betreiber ⁴ haftet für

a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechts-

Wiltung: Die Haftung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens (auch für Vermögensschäden –(RdTW 2022, 303)

304

vorschriften [für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)] und den Einheitlichen Rechtsvorschriften [für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)] zu leisten hat,

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

...

§ 4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der Betreiber für Schäden, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen, haftet.

Art. 19

§ 1 In allen Fällen, auf welche diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, gegen den Betreiber oder gegen den Beförderer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

4Für die Beantwortung der Vorlagefragen nimmt der EuGH ergänzend Bezug auf die „Erläuternden Bemerkungen zu Anhang E (CUI) der OTIF-Generalversammlung (AG 12/13 Add. 8) vom 30. September 2015“.

5Den zwischen den Parteien des Rechtsstreits abgeschlossenen Trassennutzungsverträgen lagen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des EIU zugrunde, welche eine Haftung der Parteien nach den gesetzlichen Bestimmungen vorsahen und neben der CUI beispielhaft auf die österreichischen Bestimmungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuchs, des Unternehmensgesetzbuchs und des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes referenzieren und zudem ergänzend auf österreichisches Recht verwiesen.

6Das erstinstanzliche Gericht wies die Klage ab, da die Mietkosten nicht von der Sachschadensregelung der CUI erfasst würden, und weil mit den AGB des EIU keine die Haftung erweiternde Vereinbarung im Sinne der CUI getroffen worden sei. Sachverhalt und Verfahrensablauf im Übrigen werden in den Textziffern 22 bis 36 des EuGH-Urteils eingehend dargestellt.

II. Zuständigkeit des EuGH

1. Begründung des EuGH

7Zunächst verwendet der EuGH viel Raum, um seine Zuständigkeit für die Auslegung der CUI als Anhang des COTIF zu begründen.⁵ Hierbei handele es sich um ein „gemischtes Übereinkommen“, das von der Union und ihren Mitgliedstaaten auf der Grundlage einer geteilten Zuständigkeit geschlossen worden sei. Wenn eine Vorschrift eines internationalen Übereinkommens wie des COTIF sowohl auf dem nationalen Recht unterliegende als auch auf dem Unionsrecht unterliegende Sachverhalte anwendbar sein könne, bestehe ein „klares

Interesse“ daran, dass diese Vorschrift einheitlich ausgelegt werde, um in der Zukunft voneinander abweichende Auslegungen zu verhindern.

8Der EuGH schlägt sodann einen Bogen ausgehend von Art. 2 COTIF – mit dem dort verankerten Ziel, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, indem insbesondere einheitliche Rechtsvorschriften für Bereiche des internationalen Eisenbahnverkehrs aufgestellt werden – bis hin zum Erlass der RL 2012/34, mit der die Union ihre (geteilte) Zuständigkeit für den Verkehr gemäß Art. 4 Abs. 2 lit. g AEUV wahrgenommen habe. Hierzu zitiert der EuGH diverse Vorschriften aus der RL 2012/34 mit privatrechtlichem Einschlag (wie etwa Regelungen über Wegeentgelte im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität) und weist darauf hin, dass das Diskriminierungsverbot von Art. 28 der RL 2012/34 für alle Bestimmungen gelte, die im Rahmen des Vertragsverhältnisses zwischen dem EIU und EVU zur Anwendung kommen, einschließlich der Bestimmungen über die Haftung. Daher – so der EuGH – könnten die in der CUI enthaltenen Rechtsvorschriften über die Haftung des EIU – wie oben auszugsweise zitiert – sowohl auf Sachverhalte Anwendung finden, die dem nationalen Recht unterliegen, als auch auf Sachverhalte, die dem Unionsrecht unterliegen.

2. Anmerkungen; Vergleich mit der CMR

9Aus den vorstehenden Zusammenhängen leitet der EuGH „ein klares Interesse an ihrer einheitlichen Auslegung“ und damit auch seine Zuständigkeit insoweit ab. Im Ergebnis ist es zu begrüßen, dass der EuGH seine Zuständigkeit zur Prüfung und Beantwortung der Vorlagefragen des OGH bejaht hat; die rechtliche Begründung allerdings ist nicht bedenkenfrei, zumindest jedoch lückenhaft.

10Eine einheitliche Auslegung und Anwendung des COTIF und seiner Anhänge wie der CUI ist gewiss förderlich für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs. Eine uneingeschränkte Interoperabilität des Schienenverkehrs unter Zurückdrängung nationaler Besonderheiten ist im Gegensatz zum Straßenverkehr noch nicht erreicht, wengleich sich internationale Vorschriften und Zuständigkeiten – seit der Richtlinie 91/440, also seit nunmehr gut 30 Jahren der Bahnprivatisierungen – mehr und mehr durchsetzen. Sichtbares Zeichen ist beispielsweise die Einrichtung und Zuständigkeit der ERA⁶ für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen von EVU und für die Zulassung von grenzüberschreitend verwendeten Eisenbahnfahrzeugen.⁷

11Zum Zwecke der Förderung und Entwicklung des internationalen Schienenverkehrs ist die Sicherstellung einer einheitlichen Rechtsanwendung durch den EuGH auch für das COTIF von hohem Interesse. Hierbei ist nicht zu verkennen, dass das COTIF als völkerrechtliches Übereinkommen mit seinen Anhängen jedenfalls weitestgehend zivilrechtlicher Natur ist, insbesondere wenn es um die auch hier angesprochenen Haftungsfragen geht.⁸ Nationale Regelungen, soweit sie Geltung beanspruchen und dies auch unter dem Rechtsregime des COTIF dürfen, unterliegen weiterhin der Überprüfung durch die national zuständigen Gerichte. Dies wird vom EuGH insoweit zutreffend berücksichtigt, als er – wie im Folgenden noch dargestellt – den Weg in die Vereinbarung und Anwendung des nationalen Rechts auch unter der CUI im Gegensatz zur Auffassung des Gerichts erster Instanz erleichtert. Dies ist auch deshalb angezeigt, weil sich gerade für den Bereich des Verkehrs gemäß Art. 4 Abs. 2 lit. g AEUV und unter ergänzender Heranziehung von Eisenbahn-Richtlinien der EU (von denen es inzwischen eine große Anzahl gibt) ein „klares Interesse“ und damit eine

Auslegungszuständigkeit des EuGH relativ einfach begründen ließe.

12Der EuGH hat sich mit der Bejahung seiner Prüfungscompetenz in Sachen COTIF/CUI allerdings in einen vielleicht in künftigen Verfahren aufzuklärenden Argumentationswiderspruch begeben. Dieser ergibt sich, wenn man Entscheidungen des EuGH betrachtet, die im Zusammenhang mit Regelungen der CMR ergangen sind. Soweit es um die Frage des Verhältnisses der Gerichtsstandsregelungen aus Art. 71 EuGVVO und Art. 31 CMR ging, hat der EuGH in mehreren Urteilen⁹ anerkannt, dass der Kläger grundsätzlich den sich aus einem internationalen Übereinkommen ergebenden Gerichtsstand – hier der CMR – anstelle des Gerichtsstandes aus der europäischen Verordnung (EuGVVO) wählen kann. Auf eine inhaltliche Auslegung von Vorschriften der CMR durch den EuGH kam es dabei jeweils nicht an. Eine entsprechende Zuständigkeit hat der EuGH bislang ausdrücklich verneint, wörtlich:

„Dagegen ist der Gerichtshof grundsätzlich nicht dafür zuständig, im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens internationale Übereinkommen auszulegen, die zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten geschlossen worden sind.“¹⁰

13Beim COTIF mit seinen Anhängen handelt es sich – wie bei der CMR – ebenfalls um ein Übereinkommen, das zwischen EU-Mitgliedsstaaten und Drittstaaten abgeschlossen wurde. Immerhin gehören zu den COTIF-Beitrittsländern eine große Anzahl von nicht der EU angehörenden Staaten wie Serbien, Türkei, Ukraine sowie nordafrikanische Staaten.¹¹ Möglicherweise fehlte dem EuGH in den der CMR unterfallenden Straßentransportfällen zur Begründung seiner Zuständigkeit das nunmehr im Rahmen der Auslegung des COTIF/CUI für den Eisenbahnsektor bejahte „klare Interesse“. Klar dürfte aber auch sein, dass die durch den EuGH für die CUI getroffene Auslegung keinerlei Bindungswirkung für die nicht der EU angehörigen Drittstaaten entfaltet. Zumindest diese Klarstellung und auch eine Befassung mit den oben angeführten CMR-Entscheidungen durch den EuGH wäre wünschenswert gewesen. Im Rahmen solcher klarstellenden Ausführungen hätte der EuGH ferner darauf hinweisen sollen, dass auch die EU dem COTIF beigetreten ist, womit das COTIF nebst seinen Anhängen Bestandteil der EU-Rechtsordnung wurde.¹² Damit sind die EU und ihre Mitgliedsstaaten gemäß Art. 216 Abs. 2 AEUV an die Regelungen des COTIF gebunden.

III. Sachschäden im Sinne der CUI

14Relativ knapp¹³ fällt die Begründung des EuGH zur Beantwortung der zweiten Vorlagefrage aus, in der es um die Auslegung des Begriffs der „Sachschäden“ im Sinne von Art. 8 § 1 lit. b CUI geht, mithin, ob die Haftung des EIU für Sachschäden – hier Beschädigung von zwei Loks – auch die Kosten des EVU für die Anmietung von Ersatzlokomotiven für die Dauer der Reparatur umfasst.

15Der EuGH verneint dies im Ergebnis, obwohl die Mietkosten in einem engen Zusammenhang zu den eingetretenen Sachschäden stehen. Da Art. 8 § 1 lit. b CUI eine objektive und damit verschuldensunabhängige Haftung des EIU statuiere, sei die Vorschrift eng auszulegen. Schon vom Wortlaut der Norm seien nur Substanzschäden erfasst und keine Vermögens-Folgeschäden. Der EuGH begründet dies weiter mit einer systematischen und teleologischen Auslegung. Art. 8 § 1 CUI unterscheide klar zwischen Personenschäden (lit. a), Sachschäden (lit. b) und besonders definierten Vermögensschäden (lit. c).

16Dieser engen Auslegung des EuGH, mit der er den Anträgen und Begründungen der Generalanwältin aus ihren Schlussanträgen folgt, ist zuzustimmen. Tatsächlich lassen Wortlaut und Systematik des Art. 8 § 1 CUI keine Einbeziehung von Sachfolgeschaden wie den hier geltend gemachten Ersatzmietkosten unter den Begriff der Sachschäden zu. Gestützt wird diese Auslegung durch die Öffnungsklausel des Art. 8 § 4 CUI, wonach es den Parteien offensteht, Vereinbarungen darüber zu treffen, ob und inwieweit das EIU für Schäden haften soll, die dem EVU durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen. Und dabei kann es sich gerade und üblicherweise um Schäden handeln, die dem EVU dadurch entstanden sind, dass es die beschädigte Lok oder einen beschädigten Güterwagen nicht benutzen kann und hierfür Ersatz anmietet.

IV. Der Weg ins nationale Recht

17Auch die dritte Vorlagefrage beantwortet der EuGH überraschend kurz,¹⁴ obwohl gerade hier der „Zündstoff“ im Vertragsverhältnis zwischen EVU und EIU liegt. Wie bereits im vorstehenden Absatz angesprochen, geht es um die Auslegung und Anwendung der Öffnungsklausel des Art. 8 § 4 CUI. Konkret war zu prüfen, ob die Parteien durch Einbeziehung der AGB des EIU eine Vereinbarung im Sinne des Art. 8 § 4 CUI getroffen haben, durch die über die eng auszulegende Haftung für Substanzschaden im Sinne von Art. 8 § 1 lit. b CUI hinaus auch Sachfolgeschaden – hier Vermögensschäden (Ersatzmietkosten) – unter die Ersatzpflicht des EIU fallen. Der EuGH bejaht dies zu Recht und bezieht sich in seiner Begründung ergänzend auf Art. 4 und Art. 19 § 1 CUI.

18 Art. 4 CUI sieht als Ausnahme von dem im Ubriegen zwingenden Charakter der CUI vor, dass die Parteien des Vertrags ihre Haftung und ihre Verpflichtungen, die sich aus den Regeln der CUI ergeben, erweitern können. Diese Vorschrift ist insoweit vergleichbar mit Art. 5 CIM, wonach der Eisenbahnbeforderer seine Haftung über die Regeln der CIM hinaus erweitern kann – sowohl dem Grunde wie auch der Höhe nach.¹⁵ Aus dieser optionalen Haftungserweiterung folgert der EuGH, dass Art. 8 § 1 CUI nur insoweit als zwingend zu verstehen sei, als dort der Mindestumfang der Haftung des EIU festgelegt sei. Für die Frage, wie diese Haftungserweiterung vereinbart werden kann, eröffnet der EuGH einen weiten Spielraum im Rahmen der Vertragsfreiheit der Parteien. Eine Haftungserweiterung kann mithin Gegenstand einer ausdrücklichen Parteivereinbarung sein, kann sich aber auch durch vereinbarte Geltung des nationalen Rechts ergeben, auch über eine Einbeziehung von AGB in den Trassenvertrag. Dem stehe auch Art. 19 § 1 CUI nicht entgegen, weil dort nur das Haftungsverhältnis gegenüber Dritten und nicht der Parteien des Trassenvertrags untereinander angesprochen sei.

19Der EuGH musste und durfte sich inhaltlich nicht mit den hier einbezogenen AGB des EIU befassen. Für die Beantwortung der 3. Vorlagefrage des OGH reichte es insoweit aus, dass die AGB Vertragsbestandteil geworden waren und

Wilting: Die Haftung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens (auch) für Vermögensschäden –(RdTW 2022, 303)

306

ihrerseits dem nationalen Recht Österreichs Geltung verschafft haben. Der EuGH formuliert an das Instanzgericht die Aufgabe zu prüfen, ob dadurch die Haftung des EIU ohne Verletzung der sich aus den Regeln der CUI ergebenden Rechte der anderen Vertragspartei erweitert wurde. Diese Frage sollte durch das Instanzgericht m. E. klar zu bejahen sein.

V. Schlussfolgerungen für EVU und EIU in Deutschland

20 Welche Schlüsse sind aus dem besprochenen EuGH-Urteil für die Rechtsbeziehungen zwischen EVU und EIU in Deutschland abzuleiten?

1. Zur Anwendbarkeit der CUI

21 Dabei stellt sich zunächst die Vorfrage, unter welchen Voraussetzungen die CUI bei der Benutzung der Eisenbahn-Infrastruktur in Deutschland zur Geltung gelangt. Dies bestimmt sich nach Art. 1 § 1 CUI:

„Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. ...“

22 Mit anderen Worten: Immer dann, wenn – etwa im Eisenbahn-Güterverkehr – die frachtrechtlichen Regeln der CIM anzuwenden sind, gelten für die die Trassen bereitstellenden EIU die CUI-Vorschriften, unabhängig davon, ob der Trassenbesteller ein deutsches oder ausländisches Unternehmen ist. Die CIM wiederum gilt nach der Hauptanwendungsregel des Art. 1 § 1 CIM zwingend für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. In dem vom EuGH entschiedenen Fall muss es demnach um eine entgeltliche, grenzüberschreitende Beförderung von Lokomotiven (als Gut) – vermutlich von Österreich nach Italien – gegangen sein. Demnach würden die CUI-Regeln für das Verhältnis zwischen dem EVU und dem deutschen Netzbetreiber gelten, wenn im Rahmen einer der CIM unterfallenden entgeltlichen Güterbeförderung die Infrastruktur des deutschen EIU benutzt wird – sei es als Abgangs-, Transit- oder Empfangsstrecke.

23 Auf den ersten Blick mutet es als ungewöhnlich an, dass sich die Frage des anwendbaren Infrastrukturrechts danach richtet, welches Recht auf der transportrechtlichen Ebene zwischen Absender und Beförderer auf der Schiene gilt. Jedoch sind CIM und CUI gleichermaßen integrierende Bestandteile des COTIF und damit im Zusammenhang anzuwenden und auszulegen. Mit der Revision des COTIF – so wie mit Protokoll von Vilnius am 3.6.1999 umgesetzt – wurde auch einem wesentlichen Ziel der Richtlinie 91/440, nämlich Trennung des Betriebs der Eisenbahn-Infrastruktur vom Fahrbetrieb, Rechnung getragen. Neben der rein tatsächlichen, untrennbaren technischen Verbindung von Netz und Betrieb geht Art. 1 § 1 CUI noch einen Schritt weiter und stellt den besagten rechtlichen Zusammenhang her. Die rechtliche Verflechtung von CUI und CIM ergibt sich aus der Haftung des EIU gegenüber den EVU für Vermögensschäden gemäß Art. 8 § 1 lit. b CUI, soweit also der Beförderer seinerseits dem Kunden Entschädigung nach den Regeln der CIM zu leisten hat. Dies wiederum ist ein Ausgleich dafür, dass das EIU bei Transporten unter Geltung der CIM gemäß Art. 40 CIM als Hilfsperson des Beförderers gilt,¹⁶ was seinerseits wiederum gemäß Art. 5 CIM eine zwingende und einer Änderung oder Abbedingung durch Parteivereinbarung nicht zugängliche Bestimmung darstellt. Insofern hat das EVU ein schützenswertes Interesse an einer Regressmöglichkeit gegen das EIU unter den Regeln der CUI, da das EVU gegenüber seinem Kunden selbst dann haftet, wenn die Ursache klar dem Infrastrukturbetreiber anzulasten ist.¹⁷

24 Wenn mithin die Anwendbarkeit des Infrastrukturrechts CUI quasi gekoppelt ist an die Anwendbarkeit der CIM-Regeln – gleiches gilt für den Personenverkehr nach CIV-Regeln – stellt sich die weitere Frage, ob dies ausschließlich bei Anwendbarkeit der CIM nach deren Art.

1 gilt oder auch dann, wenn sich die Parteien des Beförderungsvertrags – außerhalb der zwingenden Anwendungsregeln der CIM – kraft Individualvereinbarung auf deren Anwendbarkeit verständigen. Das könnte etwa der Fall sein, wenn Abgangs- und Empfangsort in demselben Land liegen, der Leitungsweg aber durch ein Transitland führt. Aufgrund des vorstehend aufgezeigten Haftungszusammenhangs zwischen CUI und CIM/CIV erscheint es sachgerecht, unter „*der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM*“ gemäß dem Wortlaut von Art. 1 § 1 CUI nur solche Beförderungen zu verstehen, für die der Anwendungsbereich von CIM/CIV kraft der genannten Regelungen und nicht durch Individualvereinbarung eröffnet ist. Letzteres käme einem Vertrag zulasten Dritter – des EIU – gleich. Auch die „Erläuternden Bemerkungen zu Anhang E (CUI) der OTIF-Generalversammlung (AG 12/13 Add. 8) vom 30. September 2015“, auf die auch der EuGH in dem besprochenen Urteil referenziert, sprechen für die hier vertretene Auslegung von Art. 1 § 1 CUI. Auch dort wird hervorgehoben, dass es sich um „internationale Eisenbahnbeförderungen“ im Sinne der CIM/CIV handeln muss. Von einer individuellen Vereinbarung von CIM/CIV ist dort keine Rede, wohl aber unter dortiger Ziffer 3 der Hinweis, dass es den Mitgliedstaaten freistehe, auch für den Binnenverkehr grundsätzlich dasselbe Rechtsregime vorzusehen.

2. Einbeziehung von AGB; Geltung des deutschen Rechts

25 Vereinbarungen über Trassennutzungen der DB Netz AG beziehen immer deren AGB ein, bis 2021 SNB¹⁸ genannt, seit 2022 NBN.¹⁹ Unabhängig von der Namensgebung vereinbart die DB Netz AG jährlich mit den Nutzern der Infrastruktur – den ZB (Zugangsberechtigten) – einen sog. Grundsatz-INV (Infrastruktur-Nutzungsvertrag), durch den sich der ZB der Geltung der NBN und den diese ergänzenden zahlreichen Anlagen unterwirft. Bis zur Fassung der SNB 2021 wurde noch auf eine Anlage 1.6 verwiesen, die sog. AGB-IN.²⁰ in deren Haftungsziffer 8 wiederum auf die ergänzende Geltung der gesetzlichen Bestimmungen Bezug genommen wurde. Die NBN 2022 kennen eine solche Anlage nicht mehr, jedoch wurden Regelungen der bisherigen

Wilting: Die Haftung des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens (auch für Vermögensschäden –(RdTW 2022, 303)

307

Anlage 1.6 an unterschiedlichen Stellen in den Text der NBN eingebaut. Im Abschnitt 3 „Zugangsbedingungen“ finden sich unter Ziffer 3.3.4.7 Haftungsbestimmungen, in denen bei einer Verletzung vertraglicher oder außervertraglicher Pflichten ergänzend auf die gesetzlichen Bestimmungen verwiesen wird; dort wird auch das HaftpflG genannt. Des Weiteren wird gleich zu Beginn der umfangreichen Regelungen der NBN 2022 unter Ziffer 1.3 „Rechtlicher Rahmen“ in einer beispielhaften Aufzählung auf die Geltung deutscher Eisenbahngesetze hingewiesen wie etwa ERegG, AEG, Schienenlärmschutzgesetz etc. Von daher kann kein Zweifel daran bestehen, dass die AGB der DB Netz AG ergänzend auf die Geltung des Rechts der Bundesrepublik Deutschland Bezug nehmen. Dies ist auch deshalb geradezu zwingend, weil nicht nur EVU Trassen bestellen können, sondern auch sonstige Zugangsberechtigte, wie etwa Speditionen, für die ja ohnehin nicht die Regelungen der CUI gelten.

26 Bei Abschluss von Trassennutzungsverträgen mit der DB Netz AG ergibt sich folglich die gleiche Rechtslage, wie sie dem besprochenen Urteil des EuGH zugrunde lag, so dass über die Haftung des EIU gemäß den Regeln der CUI hinaus auch die vertragliche Haftung nach § 280 BGB für Pflichtverletzungen aus dem Trassennutzungsvertrag, die Gefährdungshaftung des EIU als Eisenbahn-Betriebsunternehmer nach § 1 HaftPflG sowie bei Verschulden auch die

Deliktshaftung nach § 823 BGB greift. Durch das EIU adäquat kausal verursachte Vermögensschäden als Folgen von Sachschäden sind demnach (weiterhin) auch im Rahmen von CIM-Beförderungen zu ersetzen. Dies gilt grundsätzlich auch für die Gefährdungshaftung nach § 1 HaftPflG,²¹ wobei als Regulativ bei Sachschäden die Haftungsobergrenze von 300.000 Euro gemäß § 10 HaftpflG greift.

27 Bei rein nationalen Verkehren – außerhalb von CIM und CUI – stellen sich die vom EuGH erörterten Rechtsfragen ohnehin nicht, so dass an der Ersatzpflicht des EIU für Sachfolgeschäden ohnehin kein Zweifel besteht. Zudem kommen als Geschädigte und Anspruchsteller gegenüber dem EIU nicht nur EVU, sondern Dritte in Betracht, wie insbesondere Eigentümer von Schienenfahrzeugen, die bei Unfällen auf der Infrastruktur Sachschäden an Lokomotiven oder Wagen erleiden. Hier bestimmt sich die Haftung des EIU vorwiegend nach § 1 HaftPflG.²²

* 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.

¹ Schlussantrag vom 3.2.2022 – C-500/20, BeckRS 2022, 1047.

² Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr („CUI“) = Anhang E zum COTIF.

³ Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 („COTIF“ – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires).

⁴ Gemeint ist der Betreiber der Infrastruktur, also das EIU.

⁵ Siehe Tz. 38-52 des Urteils.

⁶ European Railway Agency mit Sitz in Valenciennes (Frankreich).

⁷ Bei Fahrzeugen, die ausschließlich im Inlandsverkehr eines EU-Mitgliedstaates eingesetzt werden, haben die Betreiber die Wahl, ob sie ihren Zulassungsantrag bei der nationalen Behörde – in Deutschland: Eisenbahn-Bundesamt – oder bei der ERA stellen.

⁸ Die Anhänge A (CIV) und B (CIM) des COTIF bilden dabei das klassische Eisenbahnbeförderungsrecht von Personen und Gütern ab.

⁹ Vgl. EuGH EuZW 2005, 28; EuGH RdTW 2014, 406.

¹⁰ EuGH NJW 2010, 1736 Tz. 61 m. w. N.

¹¹ Vgl. die Aufzählung in MüKoHGB/Freise, 3. Auflage 2014, Vorbem. Int. EisenbahntranspR Rn. 14.

¹² Vgl. die weitergehenden Erläuterungen in MüKoHGB/Freise, 3. Auflage 2014, Vorbem. Int. EisenbahntranspR Rn. 39.

¹³ Tz. 54-66.

¹⁴ Tz. 67-78

¹⁵ Vgl. MüKoHGB/Freise, 3. Auflage 2014, Vorbem. Int. EisenbahntranspR Rn. 3.

¹⁶ Dies gilt für jegliche Haftung des Beförderers aus dem Eisenbahnbeförderungsvertrag, nicht nur für die „klassischen“ Haftungen für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung; vgl. MüKoHGB/Freise, 3. Auflage 2014, Vorbem. Int. EisenbahntranspR Rn. 3.

¹⁷ So auch das CIT auf S. 8 seiner Sonderausgabe „CIT-Info“ Mai 2006 zum Inkrafttreten des COTIF 1999 am 1.7.2006.

¹⁸ Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG.

¹⁹ Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG.

20 Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG.

21 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser, 10. Aufl. 2019, § 1 Rn. 225.

22 Vgl. beispielsweise LG Frankfurt/Main RdTW 2020, 348; LG Stade RdTW 2022, 213; OLG Celle RdTW 2021, 238.