

2

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

§ 1 HPf1G

Zur Haftungslast der Bundesbahn bei Unfällen auf Privatgleisanschlüssen, wenn die Bundesbahn die Betriebsführung im Anschlußbereich über die Übergabestelle hinaus übernimmt.

BGH, Urt. v. 23. April 1985 - VI ZR 154/83 - OLG Nürnberg
LG Nürnberg-
Fürth

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 154/83

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am:
23. April 1985
Herrwerth,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der D [REDACTED] B [REDACTED], vertreten durch den Präsidenten
der B [REDACTED] N [REDACTED], S [REDACTED]straße 38/40,
N [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den B [REDACTED] V [REDACTED], Anstalt des öffentlichen Rechts,
vertreten durch die B [REDACTED] V [REDACTED], T [REDACTED]straße 2,
M [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. April 1985 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Steffen und die Richter Dr. Ankermann, Dr. Lepa, Bischoff und Dr. Schmitz
für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden
das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandes-
gerichts Nürnberg vom 18. Mai 1983 aufgehoben,
soweit es zum Nachteil der Beklagten erkannt hat,
und das Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts
Nürnberg-Fürth vom 23. September 1982 abgeändert:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 27. November 1979 hatten sich 14 beladene Waggon, die Bedienstete der beklagten Bundesbahn auf dem Privatgleisanschluß der Stadt O. abgestellt hatten, in Bewegung gesetzt und auf den Anwesen der Firmen G. und M. Schäden verursacht. Die beiden Firmen nahmen die Beklagte und die Stadt O.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

auf Schadensersatz in Anspruch. Der Kläger - Haftpflichtversicherer der Stadt O. - regulierte die Schäden in Höhe von insgesamt 52.296,31 DM und ließ sich die Schadensersatzansprüche, die den beiden Firmen nach seiner Auffassung gegen die Beklagte zustanden, abtreten. Mit der vorliegenden Klage macht er in erster Linie diese Ansprüche geltend; hilfsweise beruft er sich auf Ausgleichsansprüche der Stadt O. gegen die Beklagte, die nach § 67 VVG auf ihn übergegangen seien.

Der Kläger hat vorgetragen, die beklagte Bundesbahn müsse für die Schäden des Rangierunfalls, der auf einem schuldhaften Verstoß des Personals der Beklagten gegen die einschlägigen Dienstvorschriften beruhe, einstehen. Dies folge sowohl aus § 1 HPfLG als auch aus den "Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB)", die Bestandteil des am 5./10. Mai 1966 zwischen der Beklagten und der Stadt O. abgeschlossenen Gleisanschlußvertrages geworden sind. Hierzu hat sich der Kläger auf § 26 Abs. 1 PAB berufen, der wie folgt lautet:

"Für alle durch den Anschlußbetrieb verursachten Personen- oder Sachschäden hat im Verhältnis zwischen Anschließer und Bundesbahn der Anschließer aufzukommen, außer wenn es sich um Schäden handelt, die die Bundesbahn oder einer ihrer Bediensteten verschuldet hat.

Die gesetzlichen Bestimmungen über Schadensausgleich bleiben unberührt.

Führt die Bundesbahn den Betrieb auf dem Anschluß, und erleiden ihre dabei eingesetzten Bediensteten durch Unfall einen Schaden, so hat der Anschließer dafür nur aufzukommen, wenn er den Unfall schuldhaft verursacht hat.

Beide Vertragspartner haben das Verschulden ihrer Leute wie eigenes Verschulden zu vertreten. Verwendet ein Vertragspartner für seine Einrichtungen Leute des anderen, so gelten sie als seine eigenen."

Die Beklagte hat ihre Haftung in Abrede gestellt. Nicht sie, sondern die Stadt O. sei auf dem Gleisanschluß "Betriebsunternehmer" i.S. des § 1 HPflG. Dies ergebe sich auch aus dem Gleisanschlußvertrag vom 5./10. Mai 1966, und zwar aus der dort zwischen den Vertragspartnern vereinbarten Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB, die folgenden Wortlaut hat:

"Zu § 21 (Betriebsführung auf dem Anschluß)

Zu (1)

Die Bundesbahn führt im Anschluß den Betrieb, soweit es für die Zustellung und Abholung der Wagen zu und von der Übergabestelle erforderlich ist.

In allen anderen Fällen führt der Anschließer den Betrieb von der Übergabestelle ab. Der Betriebsführungsbereich der Bundesbahn ändert sich auch dann nicht, wenn die Bundesbahn außerhalb ihres Betriebsführungsbereichs Betriebsleistungen für den Anschließer durchführt.

Zu (2)

Die Übergabestelle ist im Vertragslageplan gekennzeichnet.

Zu (3)

Die Bundesbahn übernimmt es in jederzeit widerruflicher Weise und auf Rechnung und Gefahr des Anschließers, die Wagen von der Übergabestelle nach den Ladestellen des Anschließers bzw. der Mitbenutzer zu verbringen und dort wieder abzuholen.

Der Anschließer ist auf dieser Strecke Betriebsunternehmer. Triebfahrzeuge oder sonstige Betriebsmittel, Rangier- und sonstiges Bedienungspersonal gelten auf diesen Strecken als im Dienste des Anschließers stehend. Sollte die Bundesbahn in einem solchen Fall aus irgendeinem Grunde auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden, so hat der Anschließer alle Aufwendungen der Bundesbahn hieraus in vollem Umfang zu ersetzen."

Das Landgericht hat der Klage in Höhe von 46.002,54 DM nebst Zinsen stattgegeben. Hiergegen haben die Beklagte Berufung und der Kläger Anschlußberufung eingelegt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und dem Kläger auf seine Anschlußberufung 48.390,34 DM nebst Zinsen zuerkannt.

Entscheidungsgründe

I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts hat die Beklagte nach § 1 HPflG für die Schäden des Rangierunfalls, die das Berufungsgericht nur in der zuerkannten Höhe als substantiiert erachtet, einzutreten. Die Beklagte und nicht die Stadt O. sei "Betriebsunternehmer" im Sinne dieser Vorschrift, denn sie erhalte für die Zuführung und Abholung der Waggonen eine Vergütung, betreibe die Bahn auf dem Anschluß also für eigene Rechnung, und übe außerdem als Verfügungsberechtigte über Fahrzeuge und Fahrpersonal die tatsächliche Herrschaft auf dem Anschlußgleis aus. Die Beklagte hafte nach § 26 PAB auch im Innenverhältnis zur Stadt O., weil die Unfallschäden auf dem Verschulden eines ihrer Bediensteten beruhten. § 26 PAB regelt die Verteilung der Haftung für die Fälle des Verschuldens der Beklagten oder ihrer Bediensteten im Innenverhältnis abschließend. Hieran ändere die Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB nichts. Diese Regelung, die im übrigen den tatsächlichen Verhältnissen widerspreche, erweise sich im Verhältnis zu § 26 PAB für die Fälle des Verschuldens der Beklagten oder ihrer Bediensteten als subsidiär.

II.

Diese Erwägungen halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Allerdings sind die Überlegungen des Berufungsgerichts zur Haftung der Beklagten aus § 1 HPflG im Ergebnis nicht zu beanstanden. Mit Recht hat das Berufungsgericht entschieden, daß die Beklagte "Betriebsunternehmer" i.S. des § 1 HPflG war.

Die Rechtsprechung hat den Begriff des Betriebsunternehmers in zahlreichen Entscheidungen geklärt. Diese Begriffsklärung, die zu den früher geltenden entsprechenden Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes und des Sachschadenhaftpflichtgesetzes entwickelt worden ist, gilt auch für § 1 HPflG (vgl. Filthaut, Haftpflichtgesetz, 1982, § 1 Rdn. 32). Danach ist Betriebsunternehmer, wer die Bahn für eigene Rechnung betreibt und wem die Verfügung über den Betrieb zusteht (RGZ 66, 376, 378; 96, 204, 209; 146, 340, 341; BGH, Urt. v. 14. Februar 1963 - II ZR 19/61 - VersR 1963, 745, 747 m.w.N.). Dies bedeutet für den Streitfall, daß die Beklagte auch auf dem Anschluß jedenfalls insoweit Betriebsunternehmer war, als es um die Zuführung und Abholung der Wagen zu und von den Ladestellen des Anschließers bzw. der Mitbenutzer ging.

a) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts erhielt die Beklagte für die Zustellung und Abholung der Wagen zwischen dem Tarifbahnhof O. und den Ladestellen eine Bedienungsgebühr, die sich aus der Anschlußgebühr, zwei Sondergebühren und 5 % der städtischen Gleisbenutzungsgebühr zusammensetzte. Der Betrieb auf dem Anschlußgleis erfolgte damit insoweit auch auf eigene Rechnung der Beklagten (vgl. BGH, Urt. v. 14. Februar 1963, aaO S. 747). Zwar heißt es - worauf die Revision hinweist - in der vertraglich vereinbarten Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB, daß die Beklagte den Betrieb zwischen Übergabestelle und Ladestellen "auf Rechnung und Gefahr des Anschließers" durchführt. Diese Bestimmung besagt indes nichts zu der Frage, ob der Beklagten für die Zuführung und Abholung der Wagen auf dem Anschluß-

gleis eine Vergütung zustand. Dies regelt vielmehr die vertragliche Ergänzung zu § 30 PAB, und zwar in der Weise, daß die oben genannten Gebühren an die Beklagte für die Beförderung der Wagen zu entrichten waren.

b) Das Berufungsgericht hat ferner festgestellt, daß die Beklagte über die auf dem Anschlußgleis eingesetzten Fahrzeuge sowie das Fahrpersonal verfügt und dort auch die notwendigen Anweisungen für den Verkehr erteilt hat. Daraus folgt - wovon das Berufungsgericht mit Recht ausgeht -, daß der Beklagten die Verfügungsgewalt über den Bahnbetrieb auf dem privaten Anschlußgleis zustand (vgl. RGZ 66, 376, 379; 75, 7, 9; 146, 340, 341 f.).

Ohne Erfolg weist die Revision darauf hin, daß nach der vertraglichen Ergänzung zu § 21 Abs. 1 PAB die Stadt O. und nicht die Beklagte den Betrieb zwischen der Übergabestelle und den Entladestellen führe. Denn diese Regelung wurde durch die in der Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB niedergelegte und auch praktizierte Vereinbarung modifiziert, nach der die Beklagte auch auf diesem Anschlußabschnitt den Zu- und Abholdienst zu übernehmen hatte. Allerdings heißt es in dieser Ergänzung ausdrücklich, daß auf dieser Strecke die Stadt O. Betriebsunternehmer sei. Dies hindert jedoch nicht die Feststellung, daß tatsächlich die Beklagte für diesen Betrieb auf dem Anschluß - sei es allein, sei es neben der Stadt O. - Betriebsunternehmer war. Dies deshalb, weil sich die Betriebsunternehmereigenschaft i.S. von § 1 HPflG allein nach der tatsächlichen betrieblichen Gestaltung im Unfallzeitpunkt richtet; sie unterliegt nicht der Disposition der Vertragsparteien (vgl. BGH, Urt. v. 14. Februar 1963, aaO S. 747; Filthaut, aaO Rdn. 29).

2. Der Senat vermag jedoch nicht den Erwägungen des Berufungsgerichts zu folgen, mit denen es eine vertraglich vereinbarte Haftungsverlagerung auf die Stadt O. im Innenverhältnis verneint hat. Vielmehr ergibt eine an den Grundsätzen der §§ 133, 157 BGB orientierte Auslegung des Gleisanschlußvertrages, in die neben dem Vertragstext auch die "Allgemeinen Bedingungen für

Privatgleisanschlüsse" als Bestandteil dieses Vertrages einzubeziehen sind, daß die Beklagte und die Stadt O. die Haftung für die mit der Klage geltend gemachten Unfallschäden im Innenverhältnis rechtswirksam auf die Stadt O. verlagert haben.

a) Der Senat ist befugt, die Auslegung der zwischen den Vertragspartnern zur Haftungsverteilung getroffenen Vereinbarungen durch das Berufungsgericht umfassend zu überprüfen. Dies gilt einmal für die "Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse", die sich als Allgemeine Geschäftsbedingungen darstellen (vgl. BGH, Urt. v. 22. Oktober 1973 - KZR 22/72 - MDR 1974, 293, 294; Baumbach-Albers, ZPO, 43. Aufl., § 549 Anm. 4 I A). Das gilt aber auch für die Änderungen und Ergänzungen, die die Vertragspartner im Gleisanschlußvertrag zu diesen Allgemeinen Bedingungen vereinbart haben. Denn das Berufungsgericht hat diese besonderen Vereinbarungen nicht unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten gewürdigt. Es hat sie nicht unter dem Gesichtspunkt geprüft, daß die Vertragspartner in der Ergänzung zu § 21 PAB für die Fälle einer Sonderleistung der Beklagten - nämlich den Betrieb über die sog. Übergabestelle hinaus - eine besondere Vereinbarung zur Haftungsverteilung getroffen haben, und daß der vorliegende Schadensfall im Zuge der Erbringung einer solchen Sonderleistung eingetreten ist. Dies bedeutet, daß das Berufungsgericht wesentlichen Auslegungstoff außer acht gelassen hat; hierauf erstreckt sich die revisionsgerichtliche Nachprüfung (vgl. Baumbach-Albers, aaO, § 550 Anm. 2 B m.w.N.).

b) Eine Gesamtbetrachtung der Vereinbarungen der Vertragspartner zur Verlagerung der Haftungslast im Innenverhältnis läßt eine nach den Leistungen der Beklagten abgestufte Haftungsverlagerung auf die Stadt O. erkennen. Danach ist der Privatanschluß in zwei Leistungsbereiche aufgeteilt, deren Scheidelinie die sog. Übergabestelle - dies ist nach § 21 Abs. 2 PAB die im Vertragsplan gekennzeichnete Stelle, an der die zuzuführenden und abzuholenden Wagen aufzustellen sind - bildet. Für diese Leistungsbereiche haben die Vertragspartner die Haftung unterschiedlich geregelt:

Der Privatanschluß der Stadt O. beginnt an der "Anschlußgrenze" (§ 1 Abs. 2 PAB). Von dort bis zur Übergabestelle führt die Beklagte nach der vertraglichen Ergänzung zu § 21 Abs. 1 PAB den Betrieb durch, "soweit es für die Zustellung und Abholung der Wagen zu und von der Übergabestelle erforderlich ist". Für diese Leistung sieht der Gleisanschlußvertrag keine spezielle Regelung der Haftung der Beklagten vor, mit der Folge, daß insoweit für die Haftung im Innenverhältnis der Vertragsparteien die in den Allgemeinen Bedingungen bestimmten Haftungsregelungen - insbesondere § 26 PAB - eingreifen. Über die Übergabestelle hinaus übernimmt die Beklagte nach § 21 Abs. 3 PAB

("Hat die Bundesbahn durch besondere Vereinbarung die Betriebsführung auf dem Anschluß über die Übergabestelle hinaus übernommen, so kann sie jederzeit verlangen, ...")

die Betriebsführung auf dem Anschluß aber nur dann, wenn dies die Vertragsparteien in einer besonderen Vereinbarung vorsehen. Dieses Erfordernis einer besonderen Vereinbarung hebt den Betrieb der Beklagten auf dem Anschluß jenseits der Übergabestelle von dem übrigen Betrieb ab. Der Betrieb der Beklagten auf diesem Streckenabschnitt ist damit eine Sonderleistung, die die Vertragspartner mit einer besonderen Vereinbarung über die Haftungslast verbinden können. Dies ist hier durch die vertragliche Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB geschehen. Diese Ergänzung bringt den Willen der Vertragspartner zum Ausdruck, daß die Beklagte prinzipiell von jeder Haftung für die Schadensfälle, die - wie hier - auf den Betrieb jenseits der Übergabestelle zurückzuführen sind, von der Stadt O. als Anschließer freigestellt werden sollte.

Diese Freistellung der Beklagten von der Haftung als Betriebsunternehmer für Schadensfälle jenseits der Übergabestelle erweist sich mithin als Korrelat ihrer besonderen Betriebszuständigkeit und damit ihrer besonderen Leistung auf diesem Streckenabschnitt. Daraus folgt, daß die vertragliche Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB für die Haftungsfälle, zu denen - wie im Streitfall - der Betrieb jenseits der Übergabestelle führt, als Spezialregelung für eine Sonderleistung der Beklagten abschließend eingreift. Dem steht nicht entgegen, daß es vielleicht systematisch richtiger gewesen wäre, die Vereinbarung als Ergänzung zu § 26 PAB zu treffen. Ihr Standort als Ergänzung zu § 21 PAB lag aber keineswegs fern. Diese Bestimmung legt die Betriebsführungsbereiche von Bundesbahn und Anschließer fest. In ihrem Absatz 3 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Betriebsführung der Bundesbahn über die Übergabestelle hinaus eine "besondere Vereinbarung" voraussetzt. Damit bot es sich an, im Rahmen dieser "besonderen Vereinbarung" auch die Bedingungen der Sonderleistung der Beklagten niederzulegen.

c) Diese Haftungsverlagerung auf die Stadt O., die nur im Innenverhältnis zwischen den Parteien des Gleisanschlußvertrages vom 5./10. Mai 1966 wirkt, ist rechtlich zulässig. Es bedarf vorliegend keiner Erörterung der Frage, ob die Rechtsordnung einer unbegrenzten Haftungsverlagerung, für die der Wortlaut der vertraglichen Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB sprechen könnte ("aus irgendeinem Grunde"), Grenzen setzt und wo diese Grenzen verlaufen. Denn hier geht es nur um einen auf Fahrlässigkeit beruhenden Rangierunfall; eine Verlagerung der Haftung für diesen Verschuldensgrad ist jedenfalls rechtlich unbedenklich. Ebenso kann dahingestellt bleiben, ob dieser Haftungsverlagerung im Innenverhältnis Vorschriften des Gesetzes zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen entgegenstehen würden. Denn der festgestellte Sachverhalt rechtfertigt nicht den Schluß,

daß es sich bei den Änderungen und Ergänzungen zu den Allgemeinen Bedingungen um vorformulierte Vertragsbedingungen für eine Vielzahl von Verträgen handelt (§ 1 AGBG). Die Beklagte hat dies stets in Abrede gestellt.

3. Damit hat die Stadt O. im Innenverhältnis zur Beklagten für die Folgen des Rangierunfalls vom 27. November 1979 und damit für die mit der vorliegenden Klage geltend gemachten Schäden aufzukommen. Dies kann die Beklagte dem Kläger als Haftpflichtversicherer der Stadt O. entgegenhalten. Es bedeutet - wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt - eine gegen § 242 BGB verstoßende unzulässige Rechtsausübung, wenn der Kläger die abgetretenen Ansprüche aus § 1 HPfLG gegenüber der Beklagten geltend macht, obwohl die Beklagte im Umfang ihrer Inanspruchnahme auf die Stadt O. zurückgreifen kann, für deren Inanspruchnahme wiederum der Kläger als Haftpflichtversicherer einzustehen hat (vgl. BGH, Urt. v. 8. Dezember 1971 - IV ZR 102/70 - NJW 1972, 440).

Dr. Steffen

Dr. Ankermann

Dr. Lepa

Bischoff

Dr. Schmitz