

AA

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

Allg. Bedingungen für Privatgleisanschlüsse

Zur Verteilung der Haftungslast zwischen Bundesbahn
und Anschließter nach Maßgabe der Allgemeinen Bedingungen
für Privatgleisanschlüsse und ihren vertraglichen
Ergänzungen. Abgrenzung zum Senatsurteil vom
23. April 1985 - VI ZR 154/83 (VersR 1985, 764).

BGH, Urt. v. 22. Oktober 1985 - VI ZR 230/84 - OLG Stuttgart
LG Stuttgart

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 230/84

URTEIL

Verkündet am:
22. Oktober 1985
Herrwerth
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion S [REDACTED],
vertreten durch ihren Präsidenten Dr. H [REDACTED],
H [REDACTED] Straße 7, S [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Stadt L [REDACTED], vertreten durch den Oberbürgermeister,
W [REDACTED] Straße 11, L [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

W

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Oktober 1985 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Steffen und die Richter Scheffen, Dr. Lepa, Bischoff und Dr. Schmitz für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 17. Oktober 1984 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Klägerin zur Last.

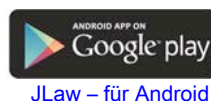
Von Rechts wegen

Tatbestand

Die klagende Bundesbahn verlangt von der beklagten Stadt Erstattung ihrer Aufwendungen in Höhe von 3.589,41 DM für die Reparatur einer Lokomotive, die am 7. Mai 1980 bei einem Rangierunfall auf dem Industriegleis der Beklagten beschädigt worden ist. Zu dem Unfall war es gekommen, weil ein Bundesbahnbediensteter die Endlage einer Weiche nur durch Augenschein statt durch Niederdrücken des Umstellgewichts geprüft hatte.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Klägerin stützt ihren Anspruch auf einen mit der Beklagten abgeschlossenen Gleisanschlußvertrag vom 26. April 1961/12. Mai 1961 und die "Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB)", die Bestandteil dieses Vertrages sind. Die PAB haben - soweit sie hier von Belang sind - folgenden Wortlaut:

"§ 21 Betriebsführung auf dem Anschluß

(1) Die Bereiche der Betriebsführung von Bundesbahn und Anschließer werden im Gleisanschlußvertrag festgelegt und im Vertragsplan kenntlich gemacht. ...

(2) Im Gleisanschlußvertrag wird die Übergabestelle (Übergabegleise, Übergabepunkt) bezeichnet, an der die zuzuführenden und abzuholenden Wagen aufzustellen sind.

(3) Hat die Bundesbahn durch besondere Vereinbarung die Betriebsführung auf dem Anschluß über die Übergabestelle hinaus übernommen, so kann sie jederzeit verlangen, daß diese Betriebsführung nach Ablauf einer angemessenen, mindestens aber dreimonatigen Frist ganz oder teilweise vom Anschließer übernommen wird. Die Frist darf nicht kürzer als 12 Monate sein, wenn der Betrieb mit Maschinenkraft bewirkt werden muß. Unter den gleichen Voraussetzungen kann auch der Anschließer verlangen, daß ihm diese Betriebsführung überlassen wird."

"§ 26 Haftpflicht

(1) 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

M

Bundesbahn oder einer ihrer Bediensteten verschuldet hat. Die gesetzlichen Bestimmungen über Schadenausgleich 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 Verrichtungen Leute des anderen, so gelten sie als seine eigenen.

(2) ...

(3) ..."

Der Gleisanschlußvertrag, der an einem Vertragsmuster der Klägerin ausgerichtet ist, sieht zu § 21 PAB folgende Ergänzung vor:

"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 "Stadt" erforderlich ist, ... In allen anderen Fällen führt der Anschließer den Betrieb auf dem Industriegleis vom Grenzzeichen der Anschlußweiche Nr. 17 ab. Der Betriebsführungsbereich des Anschließers erstreckt sich für die Zustellung und Abholung der Wagen der Nebenschließer von der Übergabestelle "Stadt" bis zu den Übergabestellen in den Nebenanschlüssen. Der oben beschriebene Betriebsführungsbereich der Bundesbahn ändert sich auch dann nicht, wenn die Bundesbahn außerhalb ihres Betriebsführungsbereichs Betriebsleistungen für den Anschließer durchführt. ...

I

Zu (2)

Die Übergabestelle für den Anschließer (Übergabestelle Stadt) liegt am Beginn des Stammgleises L ... Sie ist im Vertragsplan gekennzeichnet. Die Übergabestellen der Nebenschließer sind in den Nebenanschlußverträgen festgelegt.

Zu (3)

Die Zustellung und Abholung der Wagen zwischen der Übergabestelle "Stadt" und den Übergabestellen in den Nebenanschlüssen übernimmt bis auf weiteres die Bundesbahn als Beauftragte des Anschließers. Der Anschließer stellt der Bundesbahn hierfür ausreichend Personal zu Verfügung."

Der Rangierunfall hat sich hinter der Übergabestelle "Stadt" im weiteren Bereich des Anschlusses ereignet.

Die Klägerin meint, die Beklagte müsse gemäß § 26 Abs. 1 PAB für die Folgen des Rangierunfalls aufkommen; daran ändere sich auch nichts dadurch, daß der Rangierunfall auf dem Verschulden eines Bundesbahnbediensteten beruhe. Sie sei nur für den Betrieb bis zur Übergabestelle "Stadt" verantwortlich, während - wie sich insbesondere aus der zu § 21 PAB vereinbarten Ergänzung ergebe - in dem weiteren Streckenbereich, in dem sich der Unfall zugetragen habe, die Beklagte der Betriebsunternehmer sei. Als sie in diesen weiteren Anschlußbereich hineingefahren sei, habe sie - wie sich gleichfalls aus der Ergänzung zu § 21 PAB ergebe - lediglich als Beauftragte der Beklagten gehandelt mit der Folge, daß ihre Einrichtungen der Beklagten zuzurechnen seien; ihre dabei eingesetzten Bediensteten hätten deshalb

nach § 26 Abs. 1 Satz 5 PAB als Leute der Beklagten zu gelten, für deren Verschulden diese nach § 26 Abs. 1 Satz 4 PAB einzustehen habe.

Die Beklagte stellt ihre Haftung in Abrede. Nach § 26 Abs. 1 Satz 1 PAB müsse die Klägerin für ihren eigenen Schaden selbst aufkommen, weil ihn einer ihrer Bediensteten verschuldet habe. § 26 Abs. 1 Satz 1 PAB regele die Haftungsverteilung im Innenverhältnis der Parteien für den gesamten Betrieb auf dem Privatgleis. Die in § 26 Abs. 1 Satz 5 PAB getroffene Sonderregelung greife nicht zu ihren Lasten ein, weil die Klägerin auch insoweit, als ihr - der Beklagten - grundsätzlich die Betriebsführung auf dem Privatgleis obliege, durch vertragliche Vereinbarung den Rangierbetrieb an ihrer - der Beklagten - Stelle ausführe. Falls § 26 PAB aber dahin auszulegen sei, daß sie für Schäden eintreten müsse, die der Klägerin durch Verschulden ihres eigenen Personals entstanden seien, verstoße die Bestimmung gegen § 9 AGBG.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der (zugelassenen) Revision verfolgt die Klägerin ihr Prozeßbegehren weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts muß die Klägerin ihren Schaden nach § 26 Abs. 1 Satz 1 und 4 PAB selbst tragen, weil ihn einer ihrer Bediensteten schuldhaft verursacht hat. Die Haftungsregelung des § 26 Abs. 1 Satz 1 PAB erfasse den Betrieb der Klägerin auf dem Anschluß insgesamt. Den PAB, bei denen es sich um allgemeine Geschäftsbedingungen handele, sei nicht zu entnehmen, daß sich die Haftung der Klägerin auf den Betrieb bis zur Übergabestelle "Stadt" beschränke; eine solche Haftungsbegrenzung hätte in § 26 Abs. 1 Satz 1 PAB als der zentralen Haftungsbestimmung eindeutig ausgedrückt werden können und müssen. Auch aus dem Gleisanschlußvertrag lasse sich die Haftung der Beklagten für die Unfallfolgen nicht ableiten. Nicht die Beklagte, sondern die Klägerin habe auf dem Anschluß die Betriebsführung i.S. des § 21 PAB übernommen, was sich aus der vertraglichen Ergänzung "zu § 21 - zu (3)" ergebe. Daß die Klägerin den Betrieb als "Beauftragte" der Beklagten wahrnehme, bedeute nicht, daß sie dabei deren "Verrichtungen" durchführe; ein Beauftragter führe die ihm übertragene Aufgabe grundsätzlich eigenverantwortlich durch. Die Haftung der Klägerin für das Verschulden ihrer eigenen Leute sei im übrigen auch deshalb sachgerecht, weil sie durch Auswahl, Ausbildung und Anweisung unmittelbaren Einfluß auf das Personal habe.

11

II.

Diese Erwägungen halten den Angriffen der Revision stand.

1. Mit Recht hält das Berufungsgericht die Voraussetzungen des § 26 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbs. PAB, nach dem die beklagte Bundesbahn für Schäden aufzukommen hat, die sie oder einer ihrer Bediensteten verschuldet hat, für erfüllt. Ohne Erfolg macht die Revision geltend, diese Verteilung der Haftungslasten erfasse nur die durch den Betrieb zwischen Anschlußgrenze und Übergabestelle verursachten Schäden. Weder die PAB noch die hierzu im Gleisanschlußvertrag vereinbarten Ergänzungen lassen eine solche Einschränkung erkennen.

a) § 26 PAB regelt - neben dem hier nicht einschlägigen § 27 PAB - die Haftung im Innenverhältnis der Parteien. Er bestimmt in Satz 1 die uneingeschränkte Verschuldenshaftung der Klägerin für alle durch den "Anschlußbetrieb" verursachten Schäden. Eine räumliche Zäsur, insbesondere eine Begrenzung der Verschuldenshaftung der Klägerin auf die Schadensfälle, die sich auf dem Streckenabschnitt bis zur Übergabestelle ereignen, läßt der Text nicht erkennen. Allerdings folgt aus § 21 Abs. 3 PAB, daß die Betriebsführung der Klägerin an der Übergabestelle endet, es sei denn, sie hat durch eine "besondere Vereinbarung" die Betriebsführung auf dem Anschluß über die Übergabestelle hinaus übernommen. Diese Regelung ist aber Teil der Klarstellung der Betriebsführungsbereiche, die § 21 PAB - offensichtlich mit Blick auf die mit der Betriebszuständigkeit verbundenen Pflichten

und Lasten im Außenverhältnis - bezweckt. Eine Beschränkung der Haftung der Klägerin im Innenverhältnis von Bundesbahn und Anschließer kann dieser Regelung nicht entnommen werden. Wäre eine solche Beschränkung beabsichtigt gewesen, so hätte dies schon angesichts der einen anderen Regelungsgegenstand betreffenden Thematik des § 21 PAB ausdrücklich klargestellt werden müssen. Dieser Klarstellung hätte es umso mehr bedurft, als eine solche Beschränkung eine Modifizierung der Aussage des § 26 PAB bedeutet hätte, der sich neben § 27 PAB nach Textbefund und systematischer Stellung als abschließende Festlegung der Haftungsverteilung im Innenverhältnis erweist.

Auch aus den Ergänzungen im Gleisanschlußvertrag ergibt sich nichts anderes. Die Ergänzung "Zu § 21 - Zu (1)" bezieht sich auf § 21 Abs. 1 PAB, der die Abgrenzung der Betriebsführungsbereiche von Bundesbahn und Anschließer betrifft. Diese Ergänzung stellt zunächst klar, daß die Bundesbahn im Anschluß den Betrieb führt, soweit es für die Zustellung und Abholung der Wagen zu und von der Übergabestelle "Stadt" erforderlich ist. In Satz 4 heißt es sodann, daß sich der zuvor beschriebene Betriebsführungsbereich der Bundesbahn auch dann nicht ändert, wenn sie außerhalb ihres Betriebsführungsbereichs Betriebsleistungen für den Anschließer durchführt. Eine Aussage zur Haftungsverteilung im Innenverhältnis findet sich dort nicht. Dies ist auch nicht das Thema des § 21 Abs. 1 PAB, zu dessen Ergänzung die vertragliche Regelung bestimmt ist.

Die Ergänzung "Zu § 21 - Zu (3)" bestimmt, daß die Klägerin als "Beauftragte" der Beklagten bis auf weiteres die Zustellung und Abholung der Wagen zwischen der Übergabe-

11

stelle "Stadt" und den Übergabestellen in den Nebenanschlüssen übernimmt. Sie enthält damit die "besondere Vereinbarung", die § 21 Abs. 3 PAB für die Betriebsführung der Klägerin über die Übergabestelle hinaus verlangt. Auch diese vertragliche Ergänzung äußert sich nicht zur Haftungsverteilung im Innenverhältnis. Eine solche Regelung läßt sich insbesondere nicht der Verwendung des Begriffs des Beauftragten entnehmen. Mit Recht weist das Berufungsgericht darauf hin, daß ein Beauftragter die ihm übertragene Aufgabe grundsätzlich eigenverantwortlich durchführt. Wäre etwas anderes - insbesondere eine Abänderung der in § 26 Abs. 1 PAB festgelegten Verschuldenshaftung der Klägerin - gewollt gewesen, so hätte dies ausdrücklich bestimmt werden müssen.

b) Der Verschuldenshaftung der Klägerin aus § 26 Abs. 1, 2. Halbsatz PAB steht auch nicht entgegen, daß nach § 26 Abs. 1 Satz 4 und 5 PAB beide Vertragspartner das Verschulden ihrer Leute wie eigenes Verschulden zu vertreten haben, und daß dann, wenn ein Vertragspartner für seine Verrichtungen Leute des anderen verwendet, diese als seine eigenen gelten. Ohne Erfolg macht die Revision geltend, daß die Fahrt, auf der sich der Unfall ereignet hat, eine "Verrichtung" der Beklagten gewesen sei, so daß ihr das Verschulden des Bediensteten der Klägerin zuzurechnen sei.

Die Klägerin hat in der vertraglichen Ergänzung "Zu § 21 - Zu (3)" die Zustellung und Abholung der Wagen über die Übergabestelle hinaus übernommen. Der Unfall geschah im Verlauf einer solchen Zustellung. Er ereignete sich damit im Zuge einer vertraglichen Erfüllungshandlung der Klägerin und somit bei einer ihrer "Verrichtungen". Dem kann die Klägerin

nicht mit Erfolg entgegenhalten, die Zustellung der Wagen sei Sache der Beklagten gewesen, weil sich - was aus Satz 4 der vertraglichen Ergänzung "Zu § 21 - Zu (1)" folge - ihr Betriebsführungsbereich nicht dadurch über die Übergabestelle hinaus erweitert habe, daß sie für die Beklagte Betriebsleistungen über diesen Punkt hinaus erbringe. Die Regelung des § 21 Abs. 1 PAB ist auf die Klärung der Verantwortungsbereiche im Außenverhältnis zugeschnitten. Eine im Innenverhältnis wirkende Begrenzung des Umfangs der "Verrichtungen" der Klägerin war deshalb durch eine vertragliche Ergänzung zu dieser Regelung nicht erreichbar. Hierzu hätte es einer Ergänzung zu § 26 oder zu § 21 Abs. 3 PAB bedurft. Im Rahmen der "besonderen Vereinbarung" im Sinne der letztgenannten Bestimmung hätte für die Fälle, in denen - wie im Streitfall - die Klägerin in Erfüllung einer besonderen Verpflichtung die Zustellung der Wagen über die Übergabestelle hinaus übernimmt, die Haftung im Innenverhältnis abweichend von § 26 Abs. 1 Satz 1 PAB geregelt werden können. Eine solche Regelung wurde jedoch nicht vereinbart. Falls Satz 4 der vertraglichen Ergänzung "Zu § 21 - Zu (1)" indes als eine solche Regelung gemeint gewesen sein sollte, hat dies weder im Wortlaut der Ergänzung noch in ihrer Stellung im Gefüge der Vereinbarungen einen hinreichend klaren Ausdruck gefunden. Diese Unklarheit geht nach § 5 AGBG zu Lasten der Klägerin.

2. Der Senat hat in seinem den Parteien bekannten Urteil vom 23. April 1985 - VI ZR 154/83 - VersR 1985, 764 - eine wirksame Verlagerung der Haftungslast für einen Rangierunfall jenseits der Übergabestelle auf den Anschließer bejaht. Diesem Urteil liegt ein Sachverhalt zugrunde, der zu

dem vorliegenden Streitfall in weitem Umfang Parallelen aufweist. In einem entscheidenden Punkt besteht aber ein Unterschied. Im damaligen Streitfall hatten die Parteien zu § 21 Abs. 3 PAB folgende Ergänzung vereinbart:

"Die Bundesbahn übernimmt es in jederzeit widerruflicher Weise und auf Rechnung und Gefahr des Anschliebers, die Wagen von der Übergabestelle nach den Ladestellen des Anschliebers 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 Anschliebers 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."

In dieser Ergänzung hat der Senat eine Regelung erblickt, die klar den Willen der Vertragspartner zum Ausdruck brachte, daß die Bundesbahn prinzipiell von jeder Haftung für die Schadensfälle, die auf den Betrieb jenseits der Übergabestelle zurückzuführen sind, von dem Anschließer freigestellt werden sollte. Der Senat hat diese vertragliche Ergänzung als eine Spezialregelung erachtet, die die Haftungslast des Anschliebers für eine Sonderleistung der Bundesbahn abschließend klarstellte. Er hat es hingenommen, daß die Regelung nicht als eine Ergänzung zu § 26 PAB, sondern zu § 21 Abs. 3 PAB vereinbart worden war, weil es ihm vertretbar erschien, die Modalitäten der "besonderen Verein-

barung" im Sinne des § 21 Abs. 3 PAB in einer Ergänzung zu dieser Bestimmung niederzulegen. Der Senat konnte dahingestellt sein lassen, ob die nach dem Wortlaut der Ergänzung zu § 21 Abs. 3 PAB unbegrenzte Haftungsverlagerung auf den Anschließer mit den Vorschriften des AGBG vereinbar war, weil - anders als im vorliegenden Streitfall - im damaligen Fall der festgestellte Sachverhalt nicht den Schluß rechtfertigte, daß es sich bei den Ergänzungen zu den PAB um vorformulierte Vertragsbedingungen handelte.

Im Unterschied zu dem dem Senatsurteil vom 23. April 1985 zugrundeliegenden Sachverhalt fehlt es im vorliegenden Streitfall an einer ausdrücklichen Verlagerung der Haftungslast für die Fälle, in denen die Bundesbahn in Vollzug einer durch "besondere Vereinbarung" übernommenen Verpflichtung für den Anschließer Sonderleistungen erbringt. Selbst wenn man aber Satz 4 der Ergänzung "Zu § 21 - Zu (1)" als einen in diese Richtung gehenden Ansatz auffassen wollte, stünde sein Standort als Ergänzung zu § 21 Abs. 1 PAB seinem Verständnis als eine an die Sonderleistung der Bundesbahn geknüpfte Verlagerung der Haftungslast entgegen.

Dr. Steffen

Scheffen

Dr. Lepa

Bischoff

Dr. Schmitz