

Hauptsache, pünktlich

Der Bundesgerichtshof hat die Deutsche Bahn in die Schranken gewiesen: Sie muss die Trassen fahrplankonform bereitstellen. Das kann teuer werden. *Von Ute Jasper*

Pünktlichkeit ist nicht nur eine Tugend – im Fall der Deutschen Bahn ist sie Bestandteil des Vertrages mit ihren Geschäftspartnern, allen voran regionalen Privatbahnen. Das hat der Bundesgerichtshof (BGH) in einem wichtigen Urteil klargestellt, als er entschied: Die Tochtergesellschaft DB Netz AG muss den Nutzern die Schienen pünktlich, also fahrplankonform bereitstellen. Bisher hatte sie keinen Schadensersatz im Regional-, Güter- und Fernverkehr gezahlt, wenn sie die Trassen nicht zu den vereinbarten Fahrplan-Slots zur Verfügung stellen konnte. Deshalb gab es nur geringe äußere Anreize für schnelle Reparaturen oder vorausschauende Instandhaltung. Dieser Praxis schieben die Karlsruher Richter nun einen Riegel vor. Sie erklärten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz für unwirksam, die den Schadensersatz ausschließen sollten (Az.: XII ZR 29/20).

Der BGH begründet seine Entscheidung schlicht und klar: Das pünktliche Überlassen der Trassen ist der Kern der Leistung. Die DB Netz darf die vertragswesentliche Rechtsposition der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht durch allgemeine Geschäftsbedingungen aushöheln, weil diese Pflicht, so wörtlich, „die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht, auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und vertrauen darf“. Außerdem sind die aktuellen Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz nach Ansicht des Senats intransparent und auch deshalb unwirksam.

Die Bahn-Gesellschaft schuldet also nicht nur, die Trassen so zu überlassen, wie es der vereinbarte Fahrplan vorgibt, sie haftet grundsätzlich auch auf Schadensersatz. Wenn die Züge eines privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens im Regionalverkehr oder private Güterzüge sich wegen Baustellen oder Schäden im Netz verspäten und dadurch Vertragsstrafen anfallen, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die Güterbahn an den eigenen Auftraggeber zahlen muss, so können diese Schäden nun an die DB Netz durchgereicht werden. Bisher hat das Unterneh-

men solche Ansprüche abgewehrt und auf ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen verwiesen. Darin waren Schadensersatzpflichten pauschal ausgeschlossen. Die Kunden der DB Netz mussten sich mit einer bloßen Minderung ihres Entgelts begnügen. Das Unternehmen hatte dies damit begründet, sie habe keinen „Rechtsbindungswillen“, die Trassen rechtzeitig und befahrbar zur Verfügung zu stellen. Diesen Einwand hat der BGH vom Tisch gewischt. Damit könne sich die DB Netz AG nicht von der Rechtsfolge einer Schlechtleistung und damit von der Leistungspflicht selbst lossagen.

Die Entscheidung setzt neue Maßstäbe für den Schienenverkehr. In zahlreichen anhängigen Prozessen und Auseinandersetzungen über Schadensersatzansprüche in Millionenhöhe wird es nun darauf ankommen, ob sich die DB Netz wegen fehlenden Verschuldens exkulpieren kann. Denn auch dazu hat sich der BGH „vorsorglich“ geäußert. Der BGH verlagert die Darlegungs- und Beweislast zu Gunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die DB Netz. Die Eisenbahnverkehrs-

unternehmen werden also nur vortragen müssen, dass die Trasse nicht pünktlich zur Verfügung stand. Daraufhin wird die DB Netz darzulegen und zu beweisen haben, dass sie Schäden, Blockaden und Baustellen nicht zu vertreten hatte. Der Streit darüber, wie gut und schnell die Bahn instand halten und bauen muss, ist damit programmiert. Auch über die konkreten Haftungssummen werden die Instanzgerichte entscheiden.

Das könnte allerdings noch nicht das Ende des Streits sein: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen befürchten allerdings, dass die DB Netz versuchen wird, die Schadensersatzzahlungen künftig als Aufwand in das Trassenentgelt einzukalkulieren. Dann würde das Problem wieder auf Umwegen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen landen.

Die Autorin ist Partnerin der Sozietät Heuking Kühn Lüer Wojtek und leitet das Dezernat „Öffentlicher Sektor und Vergabe“. Sie berät Bund, Länder und Kommunen bei komplexen Vergabeverfahren und Umstrukturierungen, darunter viele Schienenprojekte.



Privatbahnen können künftig leichter Schadenersatz durchsetzen.

Seite: 18
Ressort: Wirtschaft
Seitentitel: Wirtschaft
Serientitel: Recht und Steuern
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Nummer: 80
Auflage: 209.896 (gedruckt) ¹ 200.883 (verkauft) ¹
 214.445 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,963 (in Mio.) ²

¹ IVW 4/2020

² AGMA ma 2020 Tageszeitungen

RECHT UND STEUERN

Hauptsache, pünktlich

Der Bundesgerichtshof hat die Deutsche Bahn in die Schranken gewiesen: Sie muss die Trassen fahrplankonform bereitstellen. Das kann teuer werden.

Von Ute Jasper

Pünktlichkeit ist nicht nur eine Tugend - im Fall der Deutschen Bahn ist sie Bestandteil des Vertrages mit ihren Geschäftspartnern, allen voran regionalen Privatbahnen. Das hat der Bundesgerichtshof (BGH) in einem wichtigen Urteil klargestellt, als er entschied: Die Tochtergesellschaft DB Netz AG muss den Nutzern die Schienen pünktlich, also fahrplankonform bereitstellen. Bisher hatte sie keinen Schadensersatz im Regional-, Güter- und Fernverkehr gezahlt, wenn sie die Trassen nicht zu den vereinbarten Fahrplan-Slots zur Verfügung stellen konnte. Deshalb gab es nur geringe äußere Anreize für schnelle Reparaturen oder vorausschauende Instandhaltung. Dieser Praxis schieben die Karlsruher Richter nun einen Riegel vor. Sie erklärten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz für unwirksam, die den Schadensersatz ausschließen sollten (Az.: XII ZR 29/20).

Der BGH begründet seine Entscheidung schlicht und klar: Das pünktliche Überlassen der Trassen ist der Kern der Leistung. Die DB Netz darf die vertragswesentliche Rechtsposition der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht durch allgemeine Geschäftsbedingungen aushöhlen, weil diese Pflicht, so wörtlich, "die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht, auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und vertrauen darf". Außerdem sind die

aktuellen Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz nach Ansicht des Senats intransparent und auch deshalb unwirksam.

Die Bahn-Gesellschaft schuldet also nicht nur, die Trassen so zu überlassen, wie es der vereinbarte Fahrplan vorgibt, sie haftet grundsätzlich auch auf Schadensersatz. Wenn die Züge eines privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens im Regionalverkehr oder private Güterzüge sich wegen Baustellen oder Schäden im Netz verspäten und dadurch Vertragsstrafen anfallen, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die Güterbahn an den eigenen Auftraggeber zahlen muss, so können diese Schäden nun an die DB Netz durchgereicht werden. Bisher hat das Unternehmen solche Ansprüche abgewehrt und auf ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen verwiesen. Darin waren Schadensersatzpflichten pauschal ausgeschlossen. Die Kunden der DB Netz mussten sich mit einer bloßen Minderung ihres Entgelts begnügen. Das Unternehmen hatte dies damit begründet, sie habe keinen "Rechtsbindungswillen", die Trassen rechtzeitig und befahrbar zur Verfügung zu stellen. Diesen Einwand hat der BGH vom Tisch gewischt. Damit könne sich die DB Netz AG nicht von der Rechtsfolge einer Schlechtleistung und damit von der Leistungspflicht selbst lossagen.

Die Entscheidung setzt neue Maßstäbe für den Schienenverkehr. In zahlreichen anhängigen Prozessen und Auseinander-

setzungen über Schadensersatzansprüche in Millionenhöhe wird es nun darauf ankommen, ob sich die DB Netz wegen fehlenden Verschuldens exkulpieren kann. Denn auch dazu hat sich der BGH "vorsorglich" geäußert. Der BGH verlagert die Darlegungs- und Beweislast zu Gunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die DB Netz. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden also nur vortragen müssen, dass die Trasse nicht pünktlich zur Verfügung stand. Daraufhin wird die DB Netz darzulegen und zu beweisen haben, dass sie Schäden, Blockaden und Baustellen nicht zu vertreten hatte. Der Streit darüber, wie gut und schnell die Bahn instand halten und bauen muss, ist damit programmiert. Auch über die konkreten Haftungssummen werden die Instanzgerichte entscheiden.

Das könnte allerdings noch nicht das Ende des Streits sein: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen befürchten allerdings, dass die DB Netz versuchen wird, die Schadensersatzzahlungen künftig als Aufwand in das Trassenentgelt einzukalkulieren. Dann würde das Problem wieder auf Umwegen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen landen.

Die Autorin ist Partnerin der Sozietät Heuking Kühn Lüer Wojtek und leitet das Dezernat "Öffentlicher Sektor und Vergabe". Sie berät Bund, Länder und Kommunen bei komplexen Vergabeverfahren und Umstrukturierungen, darunter viele Schienenprojekte.

Abbildung: Privatbahnen können künftig leichter Schadensersatz durchsetzen. Foto dpa
Wörter: 537
Urheberinformation: Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main