
Datum: 11.08.2021
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 11. Zivilsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 11 U 38/21
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2021:0811.11U38.21.00

Vorinstanz: Landgericht Dortmund, 25 O 445/19
Schlagworte: Beförderung, DB, Deutsche Bahn, Passivlegitimation, Schadensersatz
Normen: ENeuOG

Leitsätze:

Ein Fahrgast der Deutschen Bahn, der auf einem Bahnhof verunfallt, muss vertragliche Ansprüche gegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen richten, mit dem er den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Für deliktische Ansprüche kommt als Anspruchsgegner auch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Betracht, das den Bahnhof betreibt. Die Deutsche Bahn AG ist in diesen Fällen nicht passivlegitimiert.

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das gegen das am 29.01.2021 verkündete Urteil des Einzelrichters der 25. Zivilkammer des Landgerichts Dortmund wird durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO als offensichtlich unbegründet zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Dieser Beschluss ist vorläufig vollstreckbar.

Die Klägerin darf die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund dieses Beschlusses vollstreckbaren Betrages abwenden, sofern die Beklagte vor der Vollstreckung nicht Sicherheit in Höhe von 110 %

des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Das angefochtene Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 20.048,67 € festgesetzt.

<u>Gründe:</u>	1
I.	2
Die Klägerin nimmt die Beklagte wegen eines Unfalls, den sie nach ihrem Behaupten am 02.12.2016 gegen 7.15 Uhr als Fahrgast auf dem Hauptbahnhof in A erlitten haben will, auf Zahlung eines angemessenen, sich ihrer Vorstellung nach zumindest auf 15.000,- € belaufenden Schmerzensgeldes sowie auf Erstattung der Kosten für einen Arztbericht in Höhe von 48,67 € und von vorprozessualen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.029,35 € in Anspruch. Des Weiteren begehrt sie die Feststellung der Ersatzverpflichtung der Beklagten für ihre zukünftigen, unfallbedingten immateriellen und materiellen Schäden.	3
Nach ihrem Behaupten war die Klägerin am Unfalltag von ihrem Wohnort B kommend mit dem Personennahverkehr zum Bahnhof in A gefahren und wollte von dort mit der U-Bahn weiterreisen. Auf ihrem Weg vom Ankunftsbahnsteig zur U-Bahnstation sei sie in der dorthin führenden Personenunterführung des Bahnhofs zu Fall gekommen, weil in dieser auf einer ca. 1-2 qm großen Teilfläche des Fußbodenbereichs die Verfliesung gefehlt habe.	4
In erster Instanz haben die Parteien unter anderem darüber gestritten, ob die Beklagte überhaupt passivlegitimiert ist, es sich bei der von der Klägerin behaupteten Unfallstelle um eine abhilfebedürftige Gefahrenstelle gehandelt hat und wenn ja, ob der Klägerin ein Mitverschulden am Zustandekommen des Unfalls zur Last fällt. Ferner hat man über den Umfang der von der Klägerin erlittenen Verletzungen und Verletzungsfolgen sowie das Vorliegen eines Dauerschadens gestritten.	5
Das Landgericht hat mit seinem angefochtenen Urteil vom 29.01.2021 die Klage mit der Begründung abgewiesen, dass der Klägerin wegen des streitgegenständlichen Unfallgeschehens weder ein vertraglicher noch deliktischer Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte zustehe. Ein vertraglicher Schadensersatzanspruch bestehe deshalb nicht, weil zwischen den Parteien kein Vertragsverhältnis bestanden habe. Der von der Klägerin abgeschlossene Beförderungsvertrag sei nicht mit der Beklagten, sondern mit der DB Regio AG zustande gekommen. Vor diesem Hintergrund sei auch der Hinweis der Klägerin auf die Entscheidung des BGH vom 17.01.2012 (Az.: X ZR 59/11) nicht zielführend. Auch eine (Mit-)Haftung der Beklagten unter Anscheins- oder Rechtsscheingesichtspunkten wegen ihres Verhaltens im Zuge der vorgerichtlichen Anspruchsstellung komme nicht in Betracht, weil die Beklagte in ihrem Schreiben vom 04.01.2017 ausdrücklich darauf hingewiesen habe, die Angelegenheit lediglich im Auftrag der DB Station & Service AG zu bearbeiten. Ein deliktischer Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB stehe der Klägerin ebenfalls nicht gegen die Beklagte zu, weil nicht diese, sondern die DB Station & Service AG Betreiberin des Bahnhofs und damit für diesen verkehrssicherungspflichtig sei	6
Wegen der weiteren Einzelheiten des zugrunde liegenden Sachverhalts einschließlich der erstinstanzlichen Anträge und der Urteilsbegründung wird auf die erstinstanzliche	7

Entscheidung des Landgerichts vom 29.01.2021 Bezug genommen.

Mit der Berufung verfolgt die Klägerin ihre erstinstanzlichen Klageanträge weiter. Sie meint, das Landgericht habe zu Unrecht die Passivlegitimation der Beklagten verneint. Die Beklagte sei passivlegitimiert, weil sie und nicht die DB Region AG Betreiberin des Schienennetzes und damit auch der von ihr am Unfalltag benutzten Schienenbahn sei. Die von ihr mit Schriftsatz vom 22.01.2021 überreichten Übersendungsschreiben enthielten ausdrücklich den Hinweis, dass die Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG zu beachten seien. Dies in Verbindung mit dem hervorgehobenen Logo der Beklagten lasse keinen anderen Rückschluss zu, als dass der Beförderungsvertrag durch die Beklagte und nicht etwa durch ein Tochterunternehmen ausgeführt werde. Dementsprechend sei ihr auch nach dem Unfall durch einen Mitarbeiter der Beklagten der schriftliche Hinweis erteilt worden, dass bei Schadensfällen im Bahnhofsgebäude und im Bahnhof, in den Zügen des Regional- oder Fernverkehrs die „Deutsche Bahn AG ?Haftungsangelegenheit Personenverkehr?“ für die Schadensabwicklung zuständig sei. Ausführendes Eisenbahnunternehmen sei danach die Beklagte. Entsprechend habe sie auch etwaige Versäumnisse der DB Station & Service AG als ihre Erfüllungsgehilfin zu verantworten. 8

Wegen der weiteren Einzelheiten der Berufungsbegründung wird auf Blatt 177 bis 180 der Akten Bezug genommen. 9

Die Klägerin hat angekündigt, zu beantragen, 10

unter Abänderung des am 29.01.2021 verkündeten Urteils des Landgerichts Dortmund die Beklagte zu verurteilen, 11

1. an sie ein angemessenes Schmerzensgeld, dessen Höhe in das freie Ermessen des Gerichts gestellt wird, mit Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 23.02.2017 zu zahlen, 12

2. an sie einen Betrag von 48,67 € sowie außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.029,53 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, 13

3. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ihr zukünftige immaterielle und materielle Schäden, die auf das Unfallereignis beruhen, zu ersetzen, soweit die Schadensersatzansprüche nicht auf Dritte oder Versorgungs- oder Sozialversicherungsträger übergegangen sind. 14

Die Beklagte hat angekündigt, zu beantragen, 15

die Berufung zurückzuweisen. 16

Sie hat auf die Berufung noch nicht erwidert. 17

Der Senat hat die Klägerin mit Beschluss vom 23.06.2021 darauf hingewiesen, dass er beabsichtigt, die ihre Berufung nach § 522 Abs. 2 ZPO als offensichtlich unbegründet zurückzuweisen. Die Klägerin hat daraufhin mit Schriftsatz vom 30.07.2021 zu dem ihr erteilten Hinweis Stellung genommen und mitgeteilt, daran festzuhalten, dass die Beklagte für die Durchführung gefahrenfreier Fahrten im Bereich des von ihr betriebenen Schienennetzes verantwortlich sei. Die Beklagte stelle sich unter anderen durch ihre Beförderungsbedingungen als das den Eisenbahnverkehr ausführende Unternehmen dar. Es erschließe sich einem Bahnkunden nicht, ob und inwieweit der mit einem Logo der Beklagten 18

versehene Personenzug von der DB Regio oder einem anderen Tochterunternehmen der Beklagten eingesetzt werde. Für sie, die Klägerin, sei daher die Beklagte für die Durchführung der von ihr vorgenommenen Fahrt zuständig gewesen. Die Beklagte halte auch die von den Zügen angefahrenen Bahnhöfe vor. Wenn sie sich dazu der Hilfe von Drittunternehmen bediene, handelten diese nach der von ihr bereits in erster Instanz zitierten Entscheidung des BGH vom 17.01.2012 als ihre Erfüllungsgehilfen, für deren Verfehlungen die Beklagte einzustehen habe. Ihr sei von der Beklagten auch mitgeteilt worden, für die Regulierung von Sach- und Personen im Bereich von Bahnhöfen zuständig zu sein.

II.

19

Die Berufung der Klägerin ist gemäß § 522 Abs. 2 S. 1 ZPO zurückzuweisen. Der Senat ist – auch in geänderter Besetzung – nach nochmaliger Beratung einstimmig davon überzeugt, dass das Rechtsmittel aus den im Senatsbeschluss vom 23.06.2021 dargelegten Gründen offensichtlich keine Erfolgsaussicht hat, die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat, die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Senats nicht erfordern und auch eine mündliche Verhandlung nicht geboten ist. Insoweit wird zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen vollumfänglich auf die Gründe des Senatsbeschlusses vom 23.06.2021 Bezug genommen. Die von der Klägerin mit Schriftsatz vom 30.07.2021 abgegebene ergänzende Stellungnahme gibt dem Senat keine Veranlassung, die Erfolgsaussichten der Berufung abweichend hiervon zu beurteilen.

20

Soweit die Klägerin vorträgt, daran festzuhalten, dass die Beklagte für die Durchführung gefahrenfreier Fahrten im Bereich des von ihr betriebenen Schienennetzes verantwortlich sei, geht ihr Vorbringen schon deshalb fehl, weil die Beklagte nicht Betreiberin des Schienennetzes ist. Dieses wird vielmehr, wie im Senatsbeschluss vom 23.06.2021 dargelegt, von anderen eigenständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereitgestellt und unterhalten. Gleiches gilt für die Bahnhöfe, die seit der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur durch das Gesetz zur Neuregelung des Eisenbahnwesens (ENeuOG) vom 27.12.1993 von der DB Station & Service AG als rechtlich selbständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterhalten werden.

21

Entgegen der Ansicht der Klägerin ergibt sich eine Haftung der Beklagten auch nicht aus von der von ihr angeführten Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 17.01.2012 (X ZR 59/11). Darin hat der Bundesgerichtshof nämlich keineswegs ausgeführt, dass es sich bei den die Bahnhöfe und Bahnsteige bereitstellenden Infrastrukturunternehmen um Erfüllungshilfen der hiesigen Beklagten, also der Deutschen Bahn AG, handelt, für deren etwaige Pflichtversäumnisse die Beklagte haften würde. In dem genannten Urteil hat der Bundesgerichtshof vielmehr ausgeführt, dass sich durch die mit dem ENeuOG erfolgten rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur nichts an der aus dem Beförderungsvertrag folgenden vertraglichen Verpflichtung des Eisenbahnverkehrsunternehmens geändert habe, die Beförderung so durchzuführen, dass kein Fahrgast Schaden erleidet und dies nicht nur den eigentlichen Beförderungsvorgang, sondern auch die Ermöglichung des sicheren Zu- und Abganges zu dem Zug umfasst. Allein in diesem Zusammenhang hat der Bundesgerichtshof ausgeführt, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen sich des Infrastrukturunternehmens, das die vom Fahrgast zu benutzenden Bahnhöfe und Bahnsteige bereitstellt, zur Erfüllung seiner aus dem Beförderungsvertrag ergebenden vertraglichen Nebenpflicht als Erfüllungsgehilfe bedient und deshalb dessen Verschulden in gleichem Umfang zu vertreten hat wie ein eigenes Verschulden (BGH a.a.O. – Rz. 10-14 juris).

22

23

Der der Zugfahrt am 02.12.2016 zugrunde liegende Beförderungsvertrag wurde von der Klägerin aber aus den bereits im Senatsbeschluss vom 23.06.2021 im Einzelnen dargelegten Gründen nicht mit der Beklagten, sondern der DB Regio AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen. An dieser Beurteilung vermögen auch die von der Klägerin mit Schriftsatz vom 30.07.2021 angeführten „Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG“ nichts zu ändern. Dies gilt schon deshalb, weil diese erst ab dem 13.12.2020 Gültigkeit haben, der streitgegenständliche Unfall sich aber bereits am 02.12.2016 ereignet hat. Zum Unfallzeitpunkt galten die seit dem 13.12.2015 gültigen „Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personennahverkehr). In deren Ziffer 1.1 und 1.3.1. wird aber klargestellt, dass die Beförderungsverträge nicht mit der Deutschen Bahn AG selbst, sondern im Namen und auf Rechnung der DB Eisenverkehrsunternehmen als jeweilige vertragliche Beförderer durch deren Verkaufsstellen geschlossen werden. Der der Zugfahrt der Klägerin am 02.12.2016 zugrundeliegenden Beförderungsvertrag wurde ausweislich des Abonnement-Bestellscheins (Blatt 128 der Akten) von der DB Vertriebs GmbH als Verkaufsstelle ausdrücklich namens und für Rechnung der DB Regio AG als das die Beförderung ausführende Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen.

Soweit die Klägerin mit ihrem Schriftsatz vom 30.07.2021 erneut darauf hinweist, dass ihr (nach dem Unfall) von der Beklagten mitgeteilt worden sei, sei sie für die Regulierung von Sach- und Personen im Bereich von Bahnhöfen zuständig, geht auch dies aus den bereits auf den Seiten 5 und 6 des Senatsbeschlusses vom 23.06.2021 dargelegten Gründen fehl. 24

II. 25

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO; der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 522 Abs. 3, 708 Ziffer 10 S. 1 und 2, 711 ZPO. 26

Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf §§ 3 ZPO, 47 Abs. 1, 48 Abs. 1 GKG. 27