Huckepack haften

Grundsätzlich haftet der Eisenbahnfrachtführer bei der „Rollenden Landstraße“ für Schäden zwischen Übernahme und Ablieferung. In bestimmten Fällen ist die Haftung für Schäden aber gänzlich ausgeschlossen.

Ein Straßenfrachtführer hat ein Eisenbahnfrachtunternehmen damit beauftragt, seinen Lkw auf der „Rollenden Landstraße“ (Huckepack-Verkehr) zu transportieren. Beim Lkw handelte es sich um einen Sattelzug. Die Zugmaschine war mit einem Dachspoiler ausgerüstet. Zum Zeitpunkt des Transports war der Spoiler des Führerhauses aufgestellt. Der Spoiler ist immer fix montiert und kann in der Höhe nicht verstellt werden. Der Lkw war im hinteren Drittel der Rollenden Landstraße platziert. Auf der Strecke kam es zu einem Stromüberschlag von der Fahrleitung zum Lkw, wodurch Schmauchspuren am Führerhaus und ein Elektronikdefekt entstanden sind. Beim Bestimmungsbahnhof wurde der Schaden durch die Eisenbahn aufgenommen und festgehalten, dass ein Fahrleitungskurzschluss vermutlich durch Teile einer Ladung, die hinter dem Dachspoiler gelagert gewesen sein, verursacht worden sei. Die anderen transportierten Lkw wiesen keine Schäden auf. Es konnte im Verfahren die konkrete Ursache des Stromüberschlages nicht festgestellt werden.

Der Straßenfrachtführer brachte Klage gegen das Eisenbahnbeförderungsunternehmen ein und forderte Schadenersatz für die Beschädigungen am Lkw.

ZUM AUTOR

Rechtsanwalt
Dr. Dominik Schärmer,
Transportrecht
Ungargasse 15/5,
1130 Wien
Tel.: +43 1 310 02 46
Fax: +43 1 310 02 46-18
E-Mail: kanzlei@schaermer.com
www.schaermer.com Dr. Dominik Schärmer RECHTSANWALT

HAFTUNGSRECHT DER EISENBAHN

Die Haftung der Eisenbahn für Güterschäden, die sehr ähnlich der Haftung des Straßenfrachtführers ist, sieht zwar eine Haftungsverschärfung (im Sinne einer Gefährdungshaftung) vor, andererseits kommt die Eisenbahn aber in den Genuss zahlreicher Haftungsausschlüsse, Haftungserleichterungen sowie einer Begrenzung der Entschädigungsleistung. Mit 1. Juli 2013 ist das Eisenbahn-, Beförderungs- und Fahrgastrechtgesetz (EisBFG) in Kraft getreten. Dieses neue Regelwerk hat das Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG) ersetzt. Im Gegensatz zum EBG kommen die Bestimmungen des EisBFG auch auf nicht-öffentliche Eisenbahnen zur Anwendung. Die Bestimmungen der CIM haben sowohl bei inländischen als auch ausländischen Bahnen Vorrang vor dem EisBFG. Das EisBFG soll auch für innerösterreichische Transporte gelten. Das EisBFG hat wesentliche Teile der CIM übernommen.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Der Eisenbahnbeförderer ist von seiner Haftung befreit, wenn der Schaden auf die besondere Gefahr im Zusammenhang mit der Beförderung im offenen Wagen zurückzuführen ist (Art. 23 § 3 CIM). Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes stellt der Transport eines Lkw im „Huckepack-Verkehr“ bzw. mit „Rollender Landstraße“ eine solche Beförderung im offenen Wagen dar (OGH vom 2.9.2009, 7 Ob 133/09y). Der Eisenbahnbeförderer muss darlegen, dass sich die besondere Beförderungsgefahr des offenen Wagens im konkreten Fall tatsächlich verwirklicht hat. Im Umkehrschluss bedeutet dies: Wenn davon ausgegangen werden kann, dass der Schaden beim Einsatz eines gedeckten Wagens nicht oder nicht in diesem Umfang entstanden wäre, hat sich die Betriebsgefahr des offenen Wagens verwirklicht. Der Oberste Gerichtshof geht davon aus, dass ein Stromüberschlag auf das Transportgut (hier auf den transportierten Lkw) eine solche mit dem Transport im offenen Wagen verbundene Gefahr darstellt.

In diesen Fällen ist die Haftung des Eisenbahnbeförderers ausgeschlossen. Schäden am Lkw müsste der Straßenfrachtführer daher selbst tragen. Wird bei derartigen Fällen auch die Ladung im Planen-Lkw beschädigt, kann sich der Straßenfrachtführer gegenüber seinem Kunden nicht auf den in der CMR auch vorgesehenen Haftungsausschluss für offene Wagen berufen, da der Straßenfrachtführer keinen offenen Wagen, sondern einen Planen-Lkw verwendet hat.

--- Für Beschädigungen des Lkw aufgrund eines Stromüberschlags haftet die Eisenbahn im Regelfall nicht. --- DOMINIK SCHÄRMER

FAZIT

Da derartige Fälle immer wieder vorkommen und der Straßenfrachtführer diese Schäden letztendlich selbst beheben bzw. tragen muss, empfehle ich, diesbezüglich mit Ihrem zuständigen Versicherungsspezialisten Kontakt aufzunehmen, um derartige Schäden möglicherweise mit einer Versicherungslösung auszugleichen.

IM ÜBERBLICK

- **Bei der Rollenden Landstraße haftet die Bahn für Schäden zwischen Übernahme und Ablieferung.**
- **Das Haftungsrecht der Eisenbahn enthält aber – ähnlich wie die CMR – Haftungsausschlüsse bzw. -begrenzungen.**
- **Ein Stromüberschlag auf den transportierten Lkw stellt eine Gefahr „des offenen Eisenbahnwaggons“ dar.**
- **Für Beschädigungen des Lkw aufgrund eines Stromüberschlags haftet die Eisenbahn im Regelfall nicht. Bei Beschädigung des Frachtguts im Sattelauflieger haftet der Straßenfrachtführer seinem Kunden gegenüber jedoch weiterhin nach CMR.**