

## Die Haftung der Bahn in den angebotenen Gestattungsverträgen

Prof. Dr. Uwe Dreiss, auch bei den Ingenieuren<sup>22</sup> tätig, behandelte die Haftung der Bahn für Schäden, die an den unterfahrenen Häusern auftreten können:

Typischerweise enthalten die Verträge, die derzeit den Eigentümern zur Regelung der Unterfahrbefugnis für Bau und Betrieb der Bahn vorgelegt werden, die folgende Bestimmung zur Haftung für durch Bau oder Betrieb von S 21 verursachte Schäden:

### § 3

#### Haftung

- (1) Die DB Netz AG haftet für Schäden an Gebäuden und an sonstigen baulichen Anlagen der Eigentümer nach den gesetzlichen Bestimmungen.
- (2) Tritt am Gebäude oder an sonstigen baulichen Anlagen der Eigentümer ein Schaden auf, wie er typischerweise im Falle von Grundstückssetzungen und -hebungen entsteht, so gehen die Parteien übereinstimmend davon aus, dass ein Beweis des ersten Anscheins für die schuldhafte Verursachung durch die Tunnelbaumaßnahme spricht, wenn beim Auftreten des Schadens im Bereich des Grundstücks die vortriebsbedingten Setzungen und Hebungen bereits begonnen haben oder noch nicht vollständig abgeklungen sind.
- (3) In diesen Fällen ist es Sache der DB Netz AG darzulegen, dass trotz des räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs zwischen dem Auftreten des Schadens und den Vortriebsarbeiten eine abweichende Schadensursache in Betracht kommt oder die verkehrsübliche Sorgfalt eingehalten wurden.
- (4) Im Übrigen sind mit § 3 dieses Vertrages keine Einschränkungen der allgemeinen Beweislastregeln verbunden.

1. Zunächst zu Absatz 4. Daraus folgt: Es gelten die allgemeinen Beweislastregeln. Zu diesen gehört auch der sog. **Beibringungsgrundsatz**.

Er besagt, dass das Gericht seine Entscheidung lediglich auf jene Tatsachen stützen darf, welche von den Parteien selbst hervorgebracht worden sind, sowie auf Beweismittel, welche die Parteien erbracht haben.

Tatsachen, welche seitens der Parteien nicht erbracht worden sind, dürfen nicht in die Entscheidung des Gerichts einfließen.

Das heißt: Der Kläger – das ist der Eigentümer - muss also alles das, was er für wichtig hält und auf was er seinen Anspruch – z.B. auf Schadensersatz – stützen kann, selbst ermitteln und in einem Schadensersatzprozess vortragen. Er hat die volle sog. Darlegungs- und Beweislast. Er muss die Fakten sammeln und darlegen. Was der Eigentümer nicht vorbringt, z.B. weil er es nicht weiß oder gar nicht wissen kann, obwohl es u.U. streitentscheidend sein könnte, wird vom Gericht nicht berücksichtigt. Es erfolgt keine Ermittlung der Fakten durch das Gericht.

2. Unter welchen Umständen ist nun die Bahn für einen Schaden verantwortlich? Die entscheidende gesetzliche Vorschrift ist:

#### **BGB § 276 Verantwortlichkeit des Schuldners**

(1) Der Schuldner hat Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten, wenn eine strengere oder mildere Haftung weder bestimmt noch aus dem sonstigen Inhalt des Schuldverhältnisses, insbesondere aus der Übernahme einer Garantie oder eines Beschaffungsrisikos zu entnehmen ist. Die Vorschriften der §§ 827 und 828 finden entsprechende Anwendung.

(2) Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt.

(3) Die Haftung wegen Vorsatzes kann dem Schuldner nicht im Voraus erlassen werden.

Die Bahn haftet also grundsätzlich nur, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt hat.

Meist wird es also um die Frage gehen: „fahrlässig oder nicht“. Die Bahn muss also nicht haften, wenn sie nachweisen kann, dass sie die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt“ beachtet hat. Soweit der Grundsatz, der durch die zitierte Vertragsbestimmung nicht berührt wird.

Stellen Sie sich vor, nach 20 Jahren hat sich unter Ihrem Haus durch Vibrationen beim Betrieb der Bahn das Erdreich soweit verdichtet, dass irgendwo eine Doline(Hohlraum) zusammenfällt oder eine Erdplatte so schwer wird, dass sie zu rutschen anfängt und an Ihrem Haus ein Schaden auftritt. **Dann muss der Eigentümer beweisen, dass die Bahn vor 20 Jahren die verkehrsübliche Sorgfalt NICHT eingehalten hat.** Das wird in der Praxis extreme Schwierigkeiten bereiten.

Wir haben mehrfach dagegen protestiert und gefordert, dass die einzige sachgerechte Lösung nur darin bestehen kann, dass eine **Haftung unabhängig von Vorsatz oder Fahrlässigkeit schon dann gegeben sein muss, wenn ein Schadens durch Bau oder Betrieb der Tunnel verursacht wurde (Verursacherhaftung).**

**Unsere Auffassung ist. Die Bahn verursacht den Schaden durch Bau und Betrieb der Tunnel. Für die Folgen muss sie daher unabhängig vom Verschulden die Verantwortung tragen.**

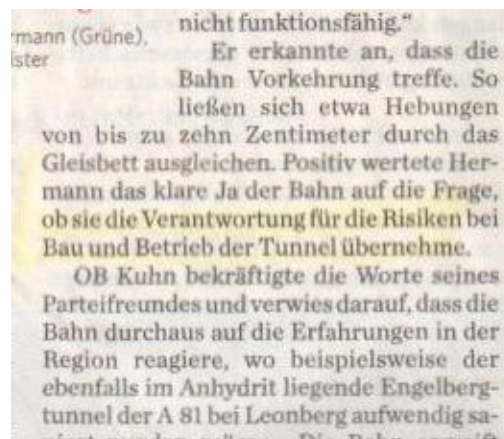
Zwar kommt die Bahn im selben Vertrag dem Eigentümer insoweit entgegen, als sie im Streitfall das bei einer Beweissicherung erstellte Begehungsprotokoll und ihre Unterlagen zu Setzungsprognosen und Setzungsmesswerten dem Eigentümer zur Verfügung stellen wird (§ 4). Viel ist das nicht.

Man kann sich gut vorstellen, dass diese Unterlagen – erst recht nach Jahren – unvollständig und/oder ohne weitere Erläuterungen unverständlich sind. Daraus selbst in einem Schadensfall, bei dem die Verursachung

eines Schadens durch Bau oder Betrieb der Bahn zweifelsfrei ist, eine Erfolg versprechende Klage zu verfassen, ist sicher selbst für einen oder eine Expertengruppe, eventuell erst nach Jahrzehnten, eine schwierige Aufgabe. Werden die Unterlagen, die die Bahn zur Verfügung stellen kann, zur Begründung eines Anspruchs reichen?

Der von der Bahn gemäß Vertragsentwurf eingeräumte sog. **„Beweis des ersten Anscheins für die schuldhafte Verursachung“** im Fall eines Schadenseintritts gilt nur in dem kurzen Zeitraum zwischen Beginn und Abklingen eventuell eingetretener Setzungen und/oder Hebungen im Bereich des Grundstücks. Außerdem: Dieser Beweis des ersten Anscheins ist eine **juristische Selbstverständlichkeit. Sie ist keine signifikante Erleichterung der Lage eines geschädigten Eigentümers.**

Eine wichtige Frage zum Schluss. In der Stuttgarter Zeitung vom 1. Februar 2017 wurde in einem Bericht über die Sitzung des S 21 - Lenkungskreises am selben Tage die folgende Äußerung des Verkehrsministers berichtet:



mann (Grüne), nicht funktionsfähig.“  
ster Er erkannte an, dass die  
Bahn Vorkehrung treffe. So  
ließen sich etwa Hebungen  
von bis zu zehn Zentimeter durch das  
Gleisbett ausgleichen. Positiv wertete Her-  
mann das klare Ja der Bahn auf die Frage,  
ob sie die Verantwortung für die Risiken bei  
Bau und Betrieb der Tunnel übernehme.  
OB Kuhn bekräftigte die Worte seines  
Parteifreundes und verwies darauf, dass die  
Bahn durchaus auf die Erfahrungen in der  
Region reagiere, wo beispielsweise der  
ebenfalls im Anhydrit liegende Engelberg-  
tunnel der A 81 bei Leonberg aufwendig saniert  
werden müsse. Die Bahn greift

Ist das eine Haftungszusage, die über die zur Zeit in Reden stehenden Gestattungsverträge hinaus geht?

Die Eigentümer, die bei der Diskussion über die Gestattungsverträge mit der Bahn verhandeln, sollten diese Feststellung zur Sprache bringen und versuchen, sie in unserem Sinne zu klären. Vielleicht führen unsere Proteste doch noch zu einem Ergebnis.

09.03.2017

UD