

## V e r m e r k

### **Bahndammabsicherung Friedrichshulder Weg Zuschrift von MR-L per E-Mail vom 23.09.2020**

Mit Zuschrift per E-Mail vom 23.09.2020 hat MR-L um Prüfung gebeten,

1. ob die Deutsche Bahn (DB) für die Bahndammabsicherung zuständig ist.
2. wenn ja, ob die DB zur Absicherung gesetzlich verpflichtet ist bzw. in welchen Fällen sie das ggf. ist.
3. wer haftet, wenn ein Unfall passiert (z.B. Mutprobe von Kindern, die auf DB-Flächen verunfallen).
4. was das Bezirksamt ggf. tun muss, um sich von Haftung freizuhalten.

Nach rechtlicher Prüfung komme ich zu dem Ergebnis, dass

1. der Eigentümer des Bahngrundstücks für die Absicherung des Bahndamms zuständig ist;
2. eine ausdrückliche gesetzliche Pflicht zur Absicherung des Bahndamms nicht besteht und es für die Bewertung, ob etwa die allgemeine Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers eine, ggfs. auch abschnittsweise Einfriedung des Bahndamms gebietet, seitens des Eigentümers einer Feststellung der konkreten Gefahren, die von dem Bahngrundstück ausgehen, bedürfte;
3. für Unfälle auf den Bahngleisen grundsätzlich derjenige haftet, den hierfür ein Verschulden trifft. Wen ein solches Verschulden trifft, hängt wiederum maßgeblich davon ab, ob den Eigentümer des Bahngrundstücks eine Verkehrssicherungspflicht trifft und ob er diese schuldhaft verletzt hat. Darüber hinaus ist aber auch ein mögliches Mitverschulden des Geschädigten oder bei Kindern auch ihrer Eltern, beispielsweise für die Verletzung ihrer Aufsichtspflicht, zu berücksichtigen;
4. das Bezirksamt derzeit nichts veranlassen muss, um sich von einer etwaigen Haftung freizuhalten.

### Sachverhalt

Nach einem Telefonat mit MR 216 vom 06.10.2020 stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar:

Parallel zum Friedrichshulder Weg verlaufen Bahngleise. Zwischen dem asphaltierten Weg, welcher auf Grundstücken im Verwaltungsvermögen des Bezirksamts liegt und den Bahngleisen befinden sich nur wenige Meter Grünfläche. Diese Grünfläche ist teilweise mit Hecken bepflanzt, teilweise aber auch nur mit Buschwerk oder Gestrüpp. Der Friedrichshulder Weg dient - soweit ersichtlich - hauptsächlich als Zuwegung für die anliegende Kleingartensiedlung und Wohnbebauung. Möglicherweise wird der Weg aber auch als Schulweg für die Grundschule Franzosenkoppel und die Stadtteilschule Lurup sowie als Weg für Fußgänger, welche von der S-Bahnstation Elbgaustraße kommen, genutzt. Soweit ersichtlich, ist es bisher nicht dazu gekommen, dass Personen vom Friedrichshulder Weg auf die Bahngleise gelangt sind. In der Zukunft könnte der Friedrichshulder Weg an Relevanz gewinnen, da er möglicherweise zum Fahrradschnellweg umgewidmet/umgebaut werden soll. Der konkrete Eigentümer der Bahngrundstücke konnte vom Fachamt MR nicht ermittelt werden; es ist aber davon auszugehen, dass das Streckennetz der DB Netz AG gehört.

## Zu 1. und 2.:

Aus den einschlägigen Gesetzen (Allgemeine Eisenbahngesetz – AEG – und Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung – EBO) ergibt sich keine ausdrückliche allgemeine Verpflichtung, Bahnanlagen einzufrieden. Dies wäre auch aufgrund des Umfangs des Streckennetzes (ca. 34.000 km) und mangels Erforderlichkeit dieser Maßnahme auf weiten Teilen des Streckennetzes „in freier Landschaft“ nicht zielführend. Anders als in vielen anderen Bereichen (z.B. für die Sicherung von Löschwasserteichen einer Kommune) existiert auch keine technische (DIN-)Norm, aus der sich eine entsprechende Verpflichtung zur Absicherung von Bahnanlagen ergibt.

Ausnahmsweise kann sich aber aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht die Verpflichtung zur Einfriedung ergeben.

Es gibt anerkanntermaßen eine sog. allgemeine Verkehrssicherungspflicht, die aus dem Grundsatz abgeleitet wird, dass derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft bzw. (störrer)gleich „beherrscht“, verpflichtet ist, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Diese Verpflichtungen zu Sicherungsmaßnahmen werden als Verkehrssicherungspflicht bezeichnet. Unterlässt der Verkehrssicherungspflichtige die ihm möglichen und zumutbaren notwendigen Sicherheitsvorkehrungen schuldhaft, so macht er sich im Falle eines Unfalls/Schadens gegenüber dem Geschädigten schadenersatzpflichtig.

Diese Verkehrssicherungspflicht gilt aber nicht pauschal für jeden Gleisabschnitt, nur weil Bahngleise abstrakt gefährlich sind. Der Sicherungspflichtige ist weder gehalten, jede abstrakte Gefahr auszuschließen, noch dazu verpflichtet, konkrete Gefahren gänzlich auszuschließen oder auf einen Wahrscheinlichkeitswert „nahe Null“ zu minimieren. Die deliktsrechtlichen Sorgfaltspflichten enden nicht erst am empirisch-technisch und rechtlich Möglichen, sondern bereits an der Grenze des Zumutbaren. Soweit sich die vom Geschädigten erlittene Rechtsgutsverletzung nicht durch zumutbare Sorgfaltsmaßnahmen hätte verhindern lassen, kann sie dem Schädiger nicht als „Unrecht“ vorgeworfen werden, sondern ist vom Geschädigten als „Unglück“ hinzunehmen (MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, BGB § 823 Rn. 476 mwN). Daher ist je nach Einzelfall und Streckenabschnitt zu prüfen, welche Gefahren konkret bestehen, welche Schäden sich daraus ergeben können und welche Maßnahmen geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sind, um das Risiko des Schadenseintritts zu minimieren. Hierbei ist insbesondere die Gefahr eines unbeabsichtigten Hineingeratens in den Gleisbereich zu berücksichtigen sowie spezielle Gefahren z.B. durch Kinder. Zudem ist zu berücksichtigen, dass gemäß § 62 EBO das unerlaubte Betreten von Bahn- bzw. Gleisanlagen verboten ist und eine Geldbuße von bis zu 5.000 Euro nach sich ziehen kann. Bei einer konkreten Gefährdung des Eisenbahnbetriebs kann ein solcher Eingriff nach § 315 StGB auch als Straftat mit einer Freiheitsstrafe bis zu zehn Jahren geahndet werden. Darüber hinaus können Schadensersatzforderungen der Bahn bzw. Regressforderungen von Reisenden erhoben werden.

Soweit ersichtlich liegt zu der hier in Rede stehenden Fragestellung der Verkehrssicherung von Bahnanlagen und der Gefahr von spielenden Kindern bislang nur eine einzige obergerichtliche Entscheidung vor. Das OLG Hamm hat dazu im Urteil vom 07. Juni 1977 (Az: 9 U 5/77, zitiert nach juris) ausgeführt:

*"Es ist allgemein bekannt, dass Bahnanlagen nicht betreten werden dürfen. Naturgemäß stellt die Bahnanlage für Kinder, die sie unbefugt betreten, eine Gefahrenquelle dar. Indessen können auch Kinder und Jugendliche nicht beanspruchen, ganz allgemein vor den Gefahren waghalsiger Spiele geschützt zu werden, und kann die Verkehrssicherungspflicht nicht in eine allgemeine Unfallverhütungsvorschrift ausgeweitet werden.*

*Es kann daher z.B. nicht verlangt werden, eine stark von Autos befahrene Straße deshalb zum Bürgersteig durch einen Zaun abzugrenzen, weil Kinder im Spieltrieb ohne Rücksicht auf den Verkehr auf die Straße und dabei Gefahr laufen,*

*überfahren zu werden. Es kann z.B. auch nicht verlangt werden, Flüsse und Seen durch Zäune abzugrenzen, um zu verhindern, dass spielende Kinder zu Schaden kommen."*

Demnach ist grundsätzlich der Eigentümer der Bahngrundstücke dafür zuständig, die von seinem Grundstück ausgehenden Gefahren mit angemessenen Maßnahmen einzudämmen, sofern dies notwendig ist. Im vorliegenden Fall wäre daher zur Begründung einer entsprechenden Verkehrssicherungspflicht zu prüfen, welche konkreten Gefahren von den Bahngleisen auf der gesamten Länge des Friedrichshulder Weges jeweils ausgehen. Hierbei ist u.a. zu berücksichtigen,

- wie viel Abstand jeweils zum Weg oder den umliegenden Wohnhäusern, Parkplätzen und Kinderspielflächen besteht,
- ob der bisherige Bahndamm jeweils angemessenen Schutz bietet,
- wie viel und welcher Verkehr auf dem Friedrichshulder Weg herrscht und
- wie wahrscheinlich insbesondere ein versehentliches Hineingeraten in den Gleisbereich ist.

Auf die Widmung bzw. den Nutzungszweck des öffentlichen Weges kommt es dabei nur mittelbar an. Denn bei der Feststellung, ob eine Gefährdungslage vorliegt, sind sämtliche Umstände des Einzelfalls heranzuziehen und damit auch der Nutzungszweck.

Sollte auf einem Teil der Strecke eine Einzäunung nicht zwingend notwendig sein, aber von dem Bezirksamt oder der Deutschen Bahn gewünscht sein (z.B. im Rahmen eines Umbaus des Friedrichshulder Wegs zum Fahrradschnellweg), sollte man sich mit dem Eigentümer der Bahngrundstücke verständigen, um hier zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. Dies gilt umso mehr, da nach Einschätzung des Fachamts MR zwischen dem asphaltierten Weg auf dem Grundstück des Bezirks und dem Bahngrundstück auf weiten Strecken kein ausreichender Platz besteht, um einen Zaun zu errichten, sodass ein solcher nur auf dem Grundstück der Deutschen Bahn errichtet werden könnte. Eine solche Verständigung hat es – soweit ersichtlich – auch hinsichtlich der Bahnstrecke nach Bergedorf gegeben, die derzeit vollständig eingezäunt wird.

### Zu 3.:

Bei den Vorschriften nach denen die Bahn haften könnte, sofern ein Schaden entsteht, der auf einer schuldhaften Verletzung der eben beschriebenen Verkehrssicherungspflichten beruht, handelt es sich um eine sog. Verschuldenshaftung. Danach haftet immer nur derjenige, der für den Schadenseintritt verantwortlich ist. Möglich ist dabei aber nicht nur, dass eine Person vollständig und eine andere gar nicht verantwortlich ist, sondern vielmehr, dass sowohl den Schädiger – hier das Bahnunternehmen – als auch den Geschädigten eine Verantwortung trifft. Eine solche Konstellation regelt § 254 BGB. Diese besagt, dass sich der Geschädigte sein eigenes Mitverschulden anrechnen lassen muss. Betritt also jemand absichtlich, trotz des oben beschriebenen Verbots nach § 62 EBO die Bahngleise, so ist er maßgeblich auch daran schuld, dass er sich dabei möglicherweise verletzt. In diesem Fall haftet das Bahnunternehmen nicht oder zumindest nicht vollständig, sondern der Geschädigte muss einen Teil seines Schadens selber tragen. Dies kann sogar so weit gehen, dass nicht das Bahnunternehmen dem Geschädigten etwas zahlen muss, sondern „der Geschädigte“ dem Bahnunternehmen z.B. Kosten für Zugausfälle oder Reparaturen ersetzen muss. Hinzuweisen ist auch auf die Vorschriften aus dem Haftpflichtgesetz.

Daher kann die Frage nach der Haftung für Schäden nicht eindeutig und pauschal beantwortet werden, sondern hängt davon ab, ob das Bahnunternehmen eine Verkehrssicherungspflicht trifft, ob das Bahnunternehmen ggf. eine solche Pflicht schuldhaft ignoriert hat und welchen Beitrag der Geschädigte zu seinem Schaden geleistet hat.

### Zu 4.:

Da die Verkehrssicherungspflicht denjenigen trifft, der eine Gefahrenlage schafft bzw. beherrscht und die mögliche Gefahr hier von dem Grundstück der Bahn ausgeht, trifft diese vorliegend nur den Eigentümer bzw. Eigenbesitzer der Bahngrundstücke. Demnach haftet das Bezirksamt nicht wegen der Verletzung einer solchen.

Der Eigentümer der Bahngrundstücke ist angehalten die ihm obliegenden Verkehrssicherungspflichten zu prüfen, sodass die hier dargestellte erforderliche Prüfung der konkreten Gefahren dem Eigentümer der Bahngrundstücke obliegt.

Zur Frage, ob dem Bezirksamt ein eigener Anspruch auf Einfriedung der Bahngrundstücke gegen den Eigentümer dieser Grundstücke zusteht, ist Folgendes auszuführen:

Grundsätzlich liegt es im Interesse des Bahngrundstückeigentümers einer möglicherweise bestehenden Verkehrssicherungspflicht nachzukommen, um sich von Haftungsrisiken freizuhalten. Ansprüche des Bezirksamts als Nachbar auf Beseitigung einer (nachweislich!) bestehenden Gefahrenlage könnten sich allenfalls aus § 1004 BGB ergeben. Nach dieser Vorschrift kann der Eigentümer einer Sache (dies umfasst auch ein Grundstück) von einem Störer die Beseitigung der Beeinträchtigung dieser Sache verlangen, wenn das Eigentum in anderer Weise als durch Entziehung oder Vorenthaltung des Besitzes beeinträchtigt wird. Unter Berufung auf diese Anspruchsgrundlage haben die Gerichte in der Vergangenheit vor allem Nachbarn zur Beseitigung von Einflüssen auf ein Grundstück z.B. von Lärmbelästigungen, Schadstoffemissionen, Überbau, oder von überwachsenden Pflanzen verurteilt. Möglich erscheint aber auch, dass eine dauerhafte konkrete Gefahrenlage eine Beeinträchtigung des Grundstücks darstellt und daher der Störer zur Beseitigung verpflichtet ist.

Voraussetzung für die Berufung auf diese Anspruchsgrundlage ist allerdings der Nachweis einer entsprechend verdichteten Gefahrenlage seitens des Bezirksamts.

#### Weiteres Vorgehen

Ich schlage nach allem vor,

Kontakt zum Eigentümer bzw. Eigenbesitzer der Bahngrundstücke, vermutlich der DB Netz AG, aufzunehmen und das Bestehen einer Verkehrssicherungspflicht, die eine Einfriedung der Bahngleise erforderlich machen könnte, zu erörtern.

Hierbei könnten, sobald die Planungen dafür weiter fortgeschritten sind, auch die Maßnahmen erläutert werden, die womöglich notwendig werden könnten, wenn aus dem Friedrichshulder Weg ein Fahrradschnellweg werden sollte.

  
Rechtsreferendar