

Dokumentiert:

Strecken ohne Mängelhaftung



Die Deutsche Bahn AG kassiert auch ohne Gegenleistung

Immer öfter kommt es vor, dass „Langsamfahrstellen“ eingerichtet werden müssen, weil die Deutsche Bahn AG die jeweiligen Strecken nicht pflichtgemäß gewartet hat. Die Sicherheit der Reisenden geht schließlich vor. Letztlich führen aber die notwendigen Geschwindigkeitsbeschränkungen dazu, dass sich die Fahrzeit insgesamt verlängert, Fahrpläne nicht mehr eingehalten werden können und die Eisenbahnunternehmen auf solchen Strecken mehr Züge einsetzen müssen, um ihre Transportaufgaben zu erfüllen.

Trotz Reklamationen und Beschwerden: Bis derartige Schäden vom Vermieter Deutsche Bahn AG beseitigt werden, dauert es manchmal ein oder zwei Jahre, manchmal aber auch Jahrzehnte.

Nach gewöhnlichen bürgerlichen Recht hätte der Vermieter Verschlechterungen der Mietsache alsbald zu beseitigen. Täte er das nicht, so würde der Mietzins gemindert oder der Mieter könnte den Mangel selbst – auf Kosten des Vermieters – beseitigen lassen.

Bei der Deutschen Bahn AG ist alles anders. Sie steht anscheinend über dem Gesetz, denn sie beruft sich auf ihre „Allgemeinen Bedingungen über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur“ (ABN), die 1995 veröffentlicht wurden. Dort heißt es:

„Die DB AG stellt sicher, dass die Infrastruktur unter normalen Betriebsbedingungen den vertraglich vorgesehen Verkehrsleistungen entspricht. Sie verfügt ungeachtet von Satz 1 über das Recht, die Infrastrukturqualität zu modifizieren, sofern dies notwendig ist, und diesbezügliche technischen Standards zu ändern. Wenn eine solche Änderung während der Geltungsdauer eines Nutzungsvertrages erfolgt, ist die DB AG bestrebt, negative Auswirkungen auf die Eisenbahnunternehmen zu vermeiden. Hierzu benachrichtigt sie das Eisenbahnunternehmen rechtzeitig von der beabsichtigten Änderung.“

Eine solche Bestimmung fände vor den Gerichten keine Gnade. Die Deutsche Bahn AG ist zu nichts anderem verpflichtet, als dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen mitzuteilen, dass sie eine Langsamfahrstelle einrichten will. Ansonsten ist sie zwar bestrebt, diese zu beseitigen, aber das verpflichtet zu nichts. Sie hat keine finanziellen Nachteile daraus zu erwarten, sondern der Bahnbetreiber ist verpflichtet, die nunmehr verschlechterte Trasse zu akzeptieren und voll zu bezahlen, auch wenn er sie nicht mehr brauchen kann, oder wenn ihm durch Mehreinsatz von Personal und Fahrzeugen erhebliche Mehrkosten entstehen.

Ein Eisenbahnunternehmen, das den Eigner der Strecke zwingen will, diese ordentlich zu unterhalten, kann wirksam nur damit drohen, sie künftig nicht mehr zu nutzen. Das würde aber letztlich zur endgültigen Stilllegung der Strecke führen und damit in die falsche Richtung.

Auch sonst ist die Haftung der Bahn eingeschränkt, denn es heißt in den ABN:

„Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan (insbesondere Verspätungen oder Umleitungen) aufgrund von Betriebsstörungen, Unfällen, Umwelteinflüssen und unabwendbaren Ereignissen liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners, sofern zwischen den Parteien nichts anderes vereinbart ist.“

Auch hier liegt ein Freibrief für die Deutsche Bahn AG vor, der so viel zu pauschal ist. Wie ist zwischen mangelhafter Unterhaltung und Naturereignis zu unterscheiden, wenn beispielsweise ein ausgehöhlter Bahndamm einstürzt? Streit ohne Ende und in jedem Schadensfall neu ist damit vorprogrammiert.

■ Das Monopol in Reinkultur

Auch die „neuen“ Trassenpreise, die die Deutsche Bahn AG der Öffentlichkeit weitgehend verschweigt, sehen keine besseren Haftungsbedingungen vor (1). Vielmehr hat die DB darin das Preis-Leistungs-Verhältnis verschlechtert. Die Strecken sind nunmehr nach Kategorien unterteilt, die von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängen. Dabei haben die Trassenpreise aber auch gar nichts mit ihrem wirtschaftlichen Wert für den Besteller zu tun. Beispielsweise ist eine sanierte und für 80 km/h zugelassene Bahnlinie doppelt so produktiv wie eine für 50 km/h zugelassene Strecke mit zusätzlichen Langsamfahrstellen, doch ihr Monopol erlaubt der Deutschen Bahn AG, dafür fast denselben Trassenpreis zu verlangen. Ein Anreiz zur Steigerung der Produktivität von Nebenbahnen fehlt damit – das System ist stattdessen ein Anreiz zur technischen Stilllegung durch Vernachlässigung.

Quelle: (1) Felix Berschin, TPS 98: Hindernis für mehr Bahn; in: Tagungsband der 17. Horber Schienen-Tage; PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH, München 1999

WOLFPOL

DB AG