

<b>Sachgebiet:</b>	Haftungsrecht
<b>Gericht:</b>	OLG Celle
<b>Entscheidungsdatum:</b>	10.02.2021
<b>Aktenzeichen:</b>	14 U 12/20
<b>Dokumenttyp:</b>	Urteil
<b>Normen:</b>	§ 1 HaftPflG, § 13 Abs. 2 HaftPflG, § 287 ZPO
<b>Stichworte:</b>	Haftungsverteilung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verletzung der Verkehrssicherungspflicht seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, Vorhaltekosten als Teil des Schadens, Verkehrssicherungspflicht, Haftung, Baum auf Privatgrundstück, Vorhaltekosten des Reservefahrzeugs, Schadenersatz

#### **Leitsätze:**

1. Die Verkehrssicherungspflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens kann sich auf einen an der Bahntrasse stehenden, potentiell gefährlichen Baum erstrecken, auch wenn sich der Baum auf einem Privatgrundstück befindet.
2. Im Rahmen der Abwägung nach § 13 Abs. 2, 1 HPflG kann es gerechtfertigt sein, die Betriebsgefahr der verunfallten Lokomotive hinter einer erheblichen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vollständig zurücktreten zu lassen.
3. Verfügt der Geschädigte über ein Reservefahrzeug und kann er den Verlust durch Rückgriff auf diese Betriebsreserve auffangen, kann er in der Regel die Vorhaltekosten des Reservefahrzeugs als Schadensersatz ersetzt verlangen (BGH, Urteil vom 06. Dezember 2018 – VII ZR 285/17 –, BGHZ 220, 270-280, Rn. 15, juris). Vorhaltekosten eines Reservefahrzeugs sind allerdings nur insoweit erstattungsfähig, als ihr prozentualer Anteil auf fremdverschuldete Unfälle betroffen ist.

## **Verfahrensgang:**

Vorgehend LG Hannover, 22.11.2019, Az. 17 O 330/17

## **Tenor:**

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 22. November 2019 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 17. Zivilkammer des Landgerichts Hannover - 17 O 330/17 - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im Übrigen insofern teilweise abgeändert, als Zinsen lediglich in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 04. Januar 2014 zu zahlen sind.

Die Kosten des Berufungsverfahrens einschließlich der Kosten der Streitverkündeten hat die Beklagte zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Beklagten bleibt nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, sofern nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf \_\_\_ € festgesetzt.

## **Gründe:**

I.

Die Klägerin, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, macht gegen das beklagte Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schadensersatzansprüche aus der Kollision einer von ihr geleasteten Loks mit einem auf der Strecke liegenden Baum geltend.

Am 31.07.2013 kollidierte die von dem Zeugen H. geführte Lok der Klägerin mit einem während eines Gewitters vom Grundstück der Streitverkündeten umgestürzten Baum. Die Klägerin beehrte vorprozessual die Zahlung von Schadensersatz in Höhe von insgesamt \_\_\_ € netto, welcher sich aus Reparaturkosten in Höhe von \_\_\_ €, unfallbedingten Zu- und Rückführungskosten der Lok zur Werkstatt in Höhe von \_\_\_ € und \_\_\_ € sowie Vorhaltekosten in Höhe von \_\_\_ € zusammensetzt. Die Beklagte zahlte einen Betrag von \_\_\_ € [Anm. d. Red.: einem Teilbetrag der geforderten Summe] auf die Reparaturkosten sowie die Zu- und Rückführungskosten und lehnte eine weitere Zahlung ab.

In dem vor dem Landgericht Hagen zum Aktenzeichen 9 O 199/15 geführten Rechtsstreit nahm die Beklagte den Grundstückseigentümer (bzw. dessen Rechtsnachfolger) und hiesige Streitverkündete in Anspruch. Die in jenem Verfahren eingeholten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B. vom 29. Juni 2017 (Bl. 294 – 319 d. A.) und vom 18. November 2017 (Bl. 320 – 332 d. A.) sowie das Zusatzgutachten von Dipl.-Forstwirt Dr. L. vom 30. Mai 2017 (Bl. 333 – 341 d. A.) führen u. a. die fehlende

Standfestigkeit des umgestürzten Baumes auf den Befall mit Zunderschwamm und Weißfäule zurück.

Die Klägerin hat insbesondere behauptet, der Schaden sei allein durch die mangelhafte Pflege der an die Gleisanlage grenzenden Vegetation durch die Beklagte verursacht worden. Überdies hätte die Beklagte, nachdem ihr eine Störung der Oberleitung bekannt geworden sei, die Strecke prüfen müssen. Der Klägerin sei daher keine Betriebsgefahr anzurechnen. Die Klägerin habe für das Jahr 2013 eine Ersatzlok bei der A. GmbH angemietet, um ausfallbedingte Vermögensschäden zu vermeiden. Hierfür seien ihr im Reparaturzeitraum vom 31.07.2013 bis 19.09.2013 Kosten in Höhe von \_\_\_ €/Tag, mithin insgesamt \_\_\_ €, entstanden.

Die Beklagte hat die Aktivlegitimation der Klägerin in Abrede genommen und die Einrede der Verjährung erhoben. Zum Haftungsgrund hat sie ausgeführt, der Lokführer sei nicht mit angepasster Geschwindigkeit gefahren, und der auf dem Privatgrundstück stehende Baum sei nicht erkennbar geschädigt gewesen. Daher müsse sich die Klägerin im Rahmen der Abwägung nach §§ 1, 13 HPfIG eine Betriebsgefahr von 1/3 anrechnen lassen. Ausweislich der Ausführungen ihres Privatgutachters J. seien weder die Überführungskosten, noch die Vorhaltekosten nachvollziehbar dargelegt. Insbesondere sei für die Reparaturdauer, die Hin- und Rückführung eingeschlossen, ein Zeitraum von lediglich elf Tagen angemessen.

Gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO wird hinsichtlich der tatsächlichen Feststellungen und der erstinstanzlichen Anträge auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

Mit am 22. November 2019 verkündeten Urteil hat das Landgericht nach Beweiserhebung der Klage in vollem Umfang stattgegeben. Zur Begründung seiner Entscheidung hat das Landgericht im Wesentlichen ausgeführt, die aufgrund des Leasingvertrags vom 03.05.2012 (Anlage K 6, Bl. 70ff. d. A.) aktivlegitimierte Klägerin habe gegen die Beklagte einen Anspruch aus §§ 1, 13 HPfIG. Der Anspruch sei weder aufgrund von höherer Gewalt ausgeschlossen, noch sei der Klägerin eine Betriebsgefahr anzurechnen. Aus den im vor dem Landgericht Hagen geführten Verfahren eingeholten Sachverständigengutachten ergebe sich, dass der fragliche Baum – für die den Baumbestand in regelmäßigen Abständen kontrollierenden Mitarbeiter der Beklagten erkennbar – seit längerem mit Zunderschwamm und Weißfäule befallen und nicht mehr begrünt gewesen sei. Die Beklagte hätte daher den im Regellichtraum der Oberleitung befindlichen Baum entfernen lassen müssen, unabhängig davon, ob dieser auf dem Grundstück der Streitverkündeten gestanden habe. Hinter diesem Verursachungsbeitrag der Beklagten trete eine etwaige, der Klägerin anzurechnende Betriebsgefahr zurück, zumal das Schienengefährte aufgrund der Masse und Geschwindigkeit nicht habe zum Stehen gebracht werden können. Die Kosten für die Verbringung der Lok seien ebenso erstattungsfähig wie die geltend gemachten Vorhaltekosten.

Gegen dieses Urteil wendet sich die Beklagte mit ihrer Berufung, mit der sie ihr erstinstanzliches Begehren weiterverfolgt. Insbesondere beanstandet sie die Verwertung des von dem Landgericht Hagen eingeholten Sachverständigengutachtens. Des Weiteren habe das Landgericht in dem angefochtenen Urteil verkannt, dass für in einem neben der Eisenbahnstrecke liegenden Waldgrundstück stehende Bäume das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht verkehrssicherungspflichtig sei. Es bestehe keine

Möglichkeit, von dem Eigentümer die Entfernung der Bäume zu begehren. Überdies habe die Beklagte ihrer Überwachungspflicht genügt; es bestehe kein Anspruch auf Durchführung der Vegetationskontrollen durch besonders geschulte Mitarbeiter. Der schadensursächliche Zunderschwammbefall im unteren Bereich des Baumes sei im Sommer 2013 aufgrund der Belaubung nicht erkennbar gewesen. Schließlich hätte das Landgericht zu den streitigen Vorhaltekosten Beweis erheben müssen.

Die Beklagte beantragt,

unter Abänderung des am 22.11.2019 verkündeten Urteils des Landgerichts Hannover, 17 O 330/17, die Klage abzuweisen.

Die Klägerin und die Streitverkündete beantragen jeweils,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens. Sie verweist darauf, dass sich der streitgegenständliche Unfall aus einer Gefahr realisiert habe, die allein dem Verantwortungs- und Risikobereich der Beklagten entsprungen sei. Kosten für eine Ad-hoc-Anmietung einer Ersatzlok wären viel höher ausgefallen als die geltend gemachten Vorhaltekosten für eine Daueranmietung. Eine ständig bereit gehaltene Ersatzlok verhindere die Gefahren entgangenen Gewinns und Schadensersatzansprüchen ihrer Auftraggeber.

Die Streitverkündete wiederholt ihr erstinstanzliches Vorbringen und verteidigt damit ebenfalls das angefochtene Urteil.

Wegen des Vorbringens der Parteien im Einzelnen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

## II.

Die zulässige Berufung der Beklagten ist nur hinsichtlich der Verzinsung der Klagforderung teilweise begründet, im Übrigen unbegründet. Die Einzelrichterin der 17. Zivilkammer des Landgerichts Hannover hat die Beklagte zu Recht zur Schadensersatzleistung gemäß §§ 1, 13 HPfIG, 249 BGB in Höhe von \_\_\_ € verurteilt. Der Verzugszinsanspruch folgt aus §§ 286, 288 Abs. 1 BGB und besteht daher nur in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 4. Januar 2014; insofern war das landgerichtliche Urteil teilweise abzuändern. Die Berufungsangriffe in der Hauptsache bleiben letztlich ohne Erfolg. Im Einzelnen gilt Folgendes:

1. Die Verwertung der vom Landgericht Hagen eingeholten Sachverständigengutachten (Baumgutachten) erfolgte ordnungsgemäß.

Zwar steht das Vorgehen des Landgerichts nicht vollumfänglich mit den prozessualen Bestimmungen im Einklang: Mit Verfügung vom 23.07.2019 (Bl. 266 d. A.) hat das Landgericht Hannover darauf hingewiesen, dass es beabsichtige, das vor dem Landgericht Hagen eingeholte Gutachten zu verwerten. Beide Parteien haben daraufhin Einsicht in die Beiakte genommen (vgl. Bl. 273; 274 d. A.), wobei sich die Klägerin ausdrücklich mit einer Verwertung nach § 411a ZPO einverstanden erklärt hat. Der Beklagtenvertreter hat sich zu dieser Frage ausdrücklich nicht geäußert; er hat aber die Zustimmung zum schriftlichen Verfahren erteilt (Bl. 390 d. A.) und auch im

Schriftsatz vom 08.11.2019 keine Einwände gegen die Verwertung des Gutachtens (vgl. Bl. 420 d. A.) erhoben. Ein Beweisbeschluss oder zumindest eine Darlegung der nach § 411 a ZPO ermessensleitenden Erwägungen in den Entscheidungsgründen des Urteils ist unterblieben.

Da dem Beschluss nach § 411 a ZPO die Bedeutung eines Beweisbeschlusses zukommt, handelt es sich um eine verzichtbare Verfahrensvorschrift, auf deren Befolgung die Parteien nach § 295 Abs. 1 ZPO durch rügeloses Verhandeln verzichten können (vgl. OLG Stuttgart, BauR 2011, 555 Rn. 61; BeckOK-ZPO-Scheuch, 2020, § 411a Rn. 12). Da die Beklagte in ihrem innerhalb der Schriftsatzfrist nach § 128 ZPO eingegangenen Schriftsatz keine diesbezüglichen Einwände erhoben hat, hat sie konkludent auf die Einhaltung der Verfahrensvorschrift des § 411 a ZPO verzichtet und kann sich nunmehr auf diese (Verfahrens-)Verletzung in der Berufungsinstanz nicht mehr stützen. Eine Verletzung des pflichtgemäßen Ermessens bei der Verwertung der Gutachten ist ebenfalls nicht ersichtlich. Insbesondere liegt weder eine Verletzung rechtlichen Gehörs nach Art. 103 Abs. 1 GG vor, da beide Parteien die Gelegenheit hatten, zum Inhalt der Gutachten und deren beabsichtigter Verwertung vorzutragen, noch ist ersichtlich, dass die Einholung neuer Gutachten bessere Erkenntnisse verspräche (vgl. Beck-OK-ZPO, aaO Rn. 11, 13).

2. Die Aktivlegitimation der Klägerin ergibt sich, wie das Landgericht mit Recht ausführt, aus Ziffer 4 b des Leasingvertrags vom 03. Mai 2012 (Anlage K 6, Bl. 70 d.A.). Hiernach ist die Klägerin als Leasingnehmerin verpflichtet, das Leasingobjekt auf ihre Kosten in gebrauchsfähigem Zustand zu erhalten und insbesondere erforderliche Reparaturen durch Fachwerkstätten durchführen zu lassen. Die Begleichung der streitgegenständlichen Reparaturrechnung durch die Klägerin ist zwischen den Parteien unstrittig; auch der Schaden in Form der geltend gemachten Vorhaltekosten ist der Klägerin entstanden (dazu s.u.).

3. Ihre grundsätzliche Haftung gemäß §§ 1, 13 HPfIG nimmt die Beklagte nicht in Abrede. Die vereinzelt angeführten Hinweise auf das mögliche Vorliegen höherer Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 HPfIG vertieft die Beklagte auch mit der Berufungsbeurteilung nicht; ein Fall höherer Gewalt liegt hier auch ersichtlich nicht vor. Die Parteien streiten vielmehr nur darüber, ob der Klägerin im Rahmen einer Haftungsquote eine Betriebsgefahr – nach Vorstellung der Beklagten in Höhe von 1/3 – für den Betrieb der Lok anzurechnen ist oder nicht.

4. Entgegen der Ansicht der Beklagten ist es vorliegend gerechtfertigt, im Rahmen der Abwägung nach § 13 Abs. 2, 1 HPfIG die klägerische Betriebsgefahr hinter dem erheblichen Sorgfaltspflichtverstoß der Beklagten (Verkehrssicherungspflicht) vollständig zurücktreten zu lassen.

a) Die Abwägung ist auf Grund aller festgestellten Umstände des Einzelfalls vorzunehmen; in erster Linie ist das Maß der Verursachung von Belang, in welchem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung (vgl. BGH, Urteil vom 16.10.2007 – VI ZR 173/06, juris-Rn. 16 mwN, NZV 2008, 79). Zu Lasten eines Eisenbahnverkehrsunternehmens wie der Klägerin ist regelmäßig das Gefahrenpotenzial, das von ihrem Fahrzeug ausgeht, namentlich für in Fahrt befindliche Züge die fehlende Ausweichmöglichkeit als

Folge der Schienengebundenheit und den langen Bremsweg infolge des hohen Gewichts des Zuges, als allgemeine Betriebsgefahr zu berücksichtigen (vgl. BGH, aaO, juris-Rn. 18). Dem stehen als allgemeine Betriebsgefahr des Eisenbahninfrastrukturunternehmens – hier also der Beklagten – die Gefahren gegenüber, die sich aus dem Bereithalten und dem Eröffnen eines Verkehrs auf der von ihr unterhaltenen Trasse ergeben. Hierunter fällt insbesondere auch das Risiko, dass die Trasse nicht hindernisfrei ist (vgl. BGH, aaO, juris-Rn. 19). Denn im Rahmen der von ihr wahrgenommenen Teilaufgabe des Bahnbetriebs hat Eisenbahninfrastrukturunternehmens gemäß §§ 2 Abs. 3, 4 Abs. 1 AEG insbesondere die Sicherheit der Schienentrasse zu gewährleisten und die Eisenbahninfrastruktur in betriebs sicherem Zustand zu halten; dazu gehört auch die Gewährleistung der Hindernisfreiheit der Trasse, indem diese von herabfallenden oder herabhängenden Gegenständen oder Tieren freigehalten wird (BGH, aaO, mwN). Besondere Umstände, die nicht schlechthin und regelmäßig mit dem Betrieb verbunden sind und deshalb die mit ihm ohnehin schon verbundenen Gefahren vergrößern, begründen eine bei der Abwägung verstärkt ins Gewicht fallende erhöhte Betriebsgefahr (vgl. BGH, aaO, juris-Rn. 20 mwN). Hierunter fällt grundsätzlich auch ein auf der Strecke liegender Baum.

b) Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang ferner, dass – wie das Landgericht grundsätzlich zutreffend ausgeführt hat – der Beklagten ein schuldhafter Verstoß gegen die ihr obliegende Verkehrssicherungspflicht zur Last fällt.

aa) Zwar ist bei einem auf einem Privatgrundstück stehenden Baum die Abgrenzung im Einzelfall schwierig (vgl. hierzu umfassend Orf, NZV 1997, 201). Hierbei stellt die höchstrichterliche Rechtsprechung regelmäßig darauf ab, ob die Gefahr von der Straße / dem Schienenweg oder aber der Umgebung ausgeht. Die Verkehrssicherungspflicht umfasst grundsätzlich auch Gefahren aus Bäumen, wenn diese als sog. „Straßenbäume“ am Fahrbahnrand stehen. Demgegenüber gehört der Waldsaum regelmäßig nicht zur Straße / zum Schienenweg. Solange ein am Rand eines (nicht im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens stehenden) Waldstücks gepflanzter Baum keine Eigentümlichkeiten aufweist, die ihn vom Waldsaum „abheben“ und äußerlich der Straße zuordnen, d. h. er „unauffällig im Wald steht“, erstreckt sich die Verkehrssicherungspflicht nicht auf ihn (vgl. BGH, Urteil vom 19.01.1989 – III ZR 258/87, NZV 1989, 346).

bb) Vorliegend hat das Landgericht in Bezug auf die im Abstand von lediglich ca. zehn Metern zur Bahntrasse (vgl. Bl. 300, 303 d. A.) wachsende streitgegenständliche Rotbuche unter Bezugnahme auf das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. B. zutreffend ausgeführt, dass diese seit fünf bis zehn Jahren vom Zunderschwamm befallen gewesen sei. Dies sei seit spätestens Januar oder Februar 2013 erkennbar gewesen, laut Gutachten wohl auch schon seit Sommer 2012 (gute Erkennbarkeit des Überwallungswulstes und wahrscheinlich auch der Pilzfruchtkörper, vgl. Bl. 317 d. A.). Der Einwand der Beklagten, aufgrund der Belaubung im Sommer hätte sich bei den regelmäßigen Begehungen kein Hinweis auf eine Erkrankung des Baumes ergeben können, ist mithin nicht zu folgen, zumal sich der Schadbereich durch den Zunderschwamm laut Gutachten über mehrere Meter erstreckte (vgl. Bl. 327 d. A.). Vielmehr ist eine schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflicht anzunehmen, weil deutliche Anzeichen, die auf eine natürliche Gefahr hinweisen, bei den zweimal jährlich

durchgeführten Vegetationskontrollen verkannt oder übersehen wurden und daher die gebotene eingehende Untersuchung unterblieb. Die sachverständigenseits beschriebene Augenfälligkeit der Vorschädigung des streitgegenständlichen Baumes steht im Übrigen in Einklang mit den Bekundungen des als Notfallmanager vor Ort gewesenen Zeugen K., der aus Laiensicht geschildert hat, die aufgrund des Schwammbefalls „morsche“ Stelle auch am „langen, auf den Gleisen liegenden Stück“ des abgebrochenen Baumes festgestellt zu haben (vgl. Bl. 226 d. A.).

Die Umsturzgefahr des mit Zunderschwamm und Weißfäule befallenen Baumes war also lange Zeit vor dem Ereignis erkennbar und hätte beseitigt werden können und müssen. Sinn und Zweck der im Winter und im Sommer durchgeführten Streckenkontrollen ist es gerade, alle Bäume – auch solche, die auf Grundstücken Dritter stehen –, von denen potentielle Gefahren für die Trasse ausgehen können, im Augenmerk zu behalten. Erforderlichenfalls hätte die Beklagte mit dritten Grundstückseigentümern Begehungs- und Kontrollmöglichkeiten aushandeln müssen. Nach dem Gutachten war der Weißfäulebefall der umgestürzten Rotbuche zumindest im Winter deutlich sichtbar (siehe Fotos auf Bl. 313, 314 d. A.); der Baum stand nur ca. 10 m von der Trasse entfernt auf einem frei zugänglichen Grundstück, war von der Trasse aus zu sehen (siehe Foto auf Bl. 300, 303 d. A.) und wies eine Höhe auf, die – im Falle eines Umsturzes des Baumes – befürchten ließ, dass er auf die Trasse fallen könnte. Damit hatte die Beklagte alle Möglichkeiten, das Umstürzen des Baumes rechtzeitig zu verhindern. Soweit der Beklagtenvertreter in der mündlichen Verhandlung vom 23. Juni 2020 die Ansicht vertreten hat, die Beklagte müsse den Bereich der Baumstämme nicht prüfen, kann dem nicht gefolgt werden. Die Verkehrssicherungspflicht in Bezug auf potentiell gefährliche Bäume an der Bahntrasse ist nicht auf Äste und die Baumkronen beschränkt. Zudem hatte der Fahrdienstleiter der Beklagten vor dem Unfall Oberleitungsstörungen erkannt und es gleichwohl versäumt, die Strecke rechtzeitig zu sperren.

cc) Die Verkehrssicherungspflicht besteht im Übrigen unabhängig von den Pflichten Dritter, denn ein Zuständigkeitsstreit soll vermieden und etwaige Streitfragen im Wege des Regresses geklärt werden (vgl. BGH, Urteil vom 18.11.1993 – III ZR 178/92, NVZ 1994, 146). In der Regel ist von einem echten Nebeneinander der Pflichten von Eigentümer und Straßenbaulastträger/Eisenbahninfrastrukturunternehmer auszugehen, wobei der Pflicht des (solventen) Letzteren grundsätzlich ein gewisser Vorrang zukommen dürfte, damit sich dieser seinen Verpflichtungen nicht entziehen kann (vgl. Orf, aaO mwN). Die Beklagte kann sich daher gegenüber der Klägerin nicht mit einem Verweis auf die Streitverkündete entlasten.

dd) Soweit die Beklagte im nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 20. Januar 2020 vorträgt, sie habe die Vegetationskontrolle an die D. GmbH delegiert und habe damit ihre Verkehrssicherungspflicht übertragen, ist dem jedenfalls angesichts des eigenen erstinstanzlichen Vorbringens der Beklagten und der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme nicht zu folgen. Denn mit Schriftsatz vom 08.03.2018 (Bl. 129f. d.A.) hatte die Beklagte lediglich nicht ordnungsgemäße Kontrollen in Abrede genommen und dazu den Zeugen H. benannt, ohne eine Delegation zu behaupten; der Zeuge H. hat sodann bei seiner Vernehmung, vor seiner Schilderung der Streckenkontrollen, ausdrücklich bekundet, die Beklagte sei sein Arbeitgeber (vgl. Bl. 151 d.A.). Er hat im

Weiteren hinsichtlich der D. GmbH auch lediglich bekundet, von dieser sei der Bereich der Vegetationskontrolle vergeben. Vor diesem Hintergrund, insbesondere weil sie die Streckenkontrollen nach ihrem eigenen Vortrag durch eigene Mitarbeiter hat durchführen lassen, kann im Ergebnis jedenfalls nicht angenommen werden, dass die Beklagte ihre Verkehrssicherungspflicht auf einen Dritten übertragen hat.

c) Dagegen grenzt der Vorfall für die Klägerin an ein unabwendbares Ereignis im Hinblick auf eine fehlende Vermeidbarkeit für den Lokführer infolge der Schienengebundenheit und des Bremsweges sowie der schlechten Erkennbarkeit des Hindernisses wegen der Kurvendurchfahrt. Selbst bei Verneinung einer Unabwendbarkeit erscheint es in der Gesamtschau der vorliegenden Umstände gerechtfertigt, eine Alleinhaftung der Beklagten für das streitgegenständliche Unfallgeschehen anzunehmen.

5. Hinsichtlich der Schadenshöhe greift die Berufungsbegründung nur noch die Höhe der sog. Vorhaltekosten an. Wegen der weiteren Schadenspositionen kann auch im Übrigen auf die Begründung des Landgerichts verwiesen werden. In Bezug auf die Vorhaltekosten gilt Folgendes:

a) Verfügt der Geschädigte über ein Reservefahrzeug und kann er den Verlust durch Rückgriff auf diese Betriebsreserve auffangen, kann er in der Regel die Vorhaltekosten des Reservefahrzeugs als Schadensersatz ersetzt verlangen (BGH, Urteil vom 06. Dezember 2018 – VII ZR 285/17 –, BGHZ 220, 270-280, Rn. 15, juris). Hierbei ist unschädlich, wenn die Vorhaltung nicht allein im Hinblick auf befürchtete fremdverschuldete Unfälle erfolgt, sondern etwa ein Ersatzfahrzeug aus einer allgemeinen Betriebsreserve eingesetzt wird (vgl. etwa Geigel/Katzenstein, Haftpflichtprozess, 28. Aufl., Rn. 178 mwN). Erforderlich ist allerdings – worauf auch die Berufungsbegründung maßgeblich abstellt –, dass die tatsächlich erfolgte Reservehaltung mit Rücksicht auf fremdverschuldete Ausfälle messbar erhöht ist (vgl. Geigel, aaO Rn. 179 mwN). Vorhaltekosten sind daher nur insoweit erstattungsfähig, als ihr prozentualer Anteil auf fremdverschuldete Unfälle betroffen ist.

b) Mit Beschluss vom 15. Juli 2020 hat der Senat die Klägerin darauf hingewiesen, dass sie im Einzelnen darzulegen und zu belegen habe, wie viele Reserveloks sie für ihren Fuhrpark von insgesamt wie vielen Loks vorhält und welche Kosten dies insgesamt pro Jahr verursacht; ferner darzulegen, zu welchen tatsächlichen und prozentualen Anteilen die vorgehaltenen Reserveloks aus Gründen einer allgemeinen Betriebsreserve (z. B. Inspektionen oder eigenbegründete Ausfälle) eingesetzt werden und aus Gründen fremdverschuldeter Unfälle, und zwar bezogen auf einen rückwärtigen Zeitraum von fünf Jahren.

c) Mit Schriftsatz vom 26. August 2020 hat die Klägerin daraufhin hierzu im Einzelnen vorgetragen, insbesondere auf das Vorbringen S. 4 ff. des Schriftsatzes (Bl. 593ff. d.A.) und die Übersicht der Lokomotiven im Zeitraum 2010 bis 2013 S. 7 bis 20 des Schriftsatzes (Bl. 596 bis 609 d.A.) wird verwiesen. Bereits erstinstanzlich war zudem unstreitig und mit dem Mietvertrag vom 1. März 2013 (Bl. 33, 34 d. A.) belegt, dass die Klägerin für die vorgehaltene Ersatzlok als Miete monatlich \_\_\_ € zzgl. Mehrwertsteuer sowie eine monatliche Instandhaltungspauschale von \_\_\_ € zahlt. Danach errechnen sich tägliche Kosten in Höhe von \_\_\_ € (\_\_\_ € Miete plus \_\_\_ € Wartungskosten = \_\_\_ € jährlich: 365 Tage). Nach dem Vorbringen im Schriftsatz



vom 26. August 2020 sind in den Jahren 2010 bis 2013 geschätzt etwa 50 %, 65 %, 80 % und 50 % der Kosten auf fremdverschuldete Unfälle entfallen, im Durchschnitt also 61,25 %, was \_\_\_ € pro Tag entspricht.

d) Der Senat hat den Geschäftsführer der Klägerin, J. Z., gemäß § 141 ZPO zu den Vorhaltekosten angehört. Herr Z. hat insbesondere nachvollziehbar geschildert, dass es immer wieder Schwierigkeiten gegeben habe mit Wartungen und Unfällen, d.h. Wartungen und Reparaturen länger gedauert hätten, als geplant, und Unfälle zu kurzfristigen Ausfällen geführt hätten. Er hat insofern weiter geschildert, dass dies zum einen teilweise zu Problemen mit den Kunden der Klägerin geführt habe, weil Transporte nicht bzw. nicht rechtzeitig durchgeführt werden konnten; zum anderen hat Herr Z. plausibel dargelegt, dass teilweise kurzfristige Anmietungen von Ersatzloks erfolgen mussten, was mit einem hohen organisatorischen Aufwand – etwa Abholung und Rückführung – und hohen Kosten verbunden gewesen sei. Er hat weiter erklärt, vor diesem Hintergrund habe sich die Klägerin entschieden, Reserveloks vorzuhalten. Er hat insofern weiter nachvollziehbar erklärt, dass diese Loks – und so auch diejenige, deren Vorhaltekosten vorliegend im Streit stehen – „echte“ Reserveloks seien, d.h. bei der Vermieterin A., die auch die permanente Instandhaltung vornehme, für Ausfälle bereitstünden und nicht im laufenden Geschäft eingesetzt werden würden. Es erscheint nachvollziehbar und überzeugend, dass mehrfach erforderliche Ad-hoc-Anmietungen einer Ersatzlok deutlich teurer geworden wären als die langfristige Anmietung einer Reservelok, und dass hiermit etwa Schadensersatzansprüchen der Auftraggeber der Klägerin und Gewinnausfällen der Klägerin begegnet werden kann.

Soweit der Beklagtenvertreter in Bezug auf die Angaben des Geschäftsführers der Klägerin etwas anderes verstanden hat – ausweislich S. 3 des Schriftsatzes vom 20. Januar 2021 soll der Geschäftsführer der Klägerin zuletzt erklärt haben, die Reservelok habe nur zu 50 % der Überbrückung von Ausfällen gedient und sei im Übrigen im Regelbetrieb eingesetzt worden; außerdem habe die Klägerin ihren Bestand erhöht, und zwar nicht um Ausfälle zu vermeiden, sondern aus betrieblichen Gründen –, ist dies nicht richtig. Vielmehr hat der Geschäftsführer das zuvor Ausgeführte bekundet, wie sich dies – im Wesentlichen – auch aus dem Verhandlungsprotokoll ergibt. Unklarheiten hat es in der Verhandlung offenbar auch auf Seiten des Beklagtenvertreters nicht gegeben. Wie sich das Fehlverständnis des Beklagtenvertreters erklärt, erschließt sich vor diesem Hintergrund nicht.

Der Geschäftsführer der Klägerin hat auch im Übrigen das Vorbringen im Schriftsatz vom 26. August 2020 als richtig bestätigt. Er hat zwar erklärt, nicht er habe die o.g. Übersicht erstellt, dies sei allerdings durch einen Mitarbeiter der Klägerin geschehen. Dies hat die Klägervertreterin in einem Einwurf zu den Angaben von Herrn Z. bestätigt und dabei auch konkret den Namen des betr. Mitarbeiters genannt. Der Beklagtenvertreter ist dem in der Verhandlung nicht weiter entgegengetreten.

e) Vor diesem Hintergrund erscheint eine weitere Aufklärung nicht erforderlich. Vielmehr hält es der Senat auf der Grundlage des Vortrags der Klägerin einschließlich der vorgelegten Unterlagen (insbesondere Mietvertrag vom 1. März 2013) und der nachvollziehbaren Angaben des Geschäftsführers der Klägerin, der im Übrigen nach dem Eindruck des Senats nur dasjenige bekundet hat, was er wusste und was der

Wahrheit entspricht, für zumindest überwiegend wahrscheinlich (§ 287 ZPO), dass der Klägerin ein Schaden in Form von Vorhaltekosten eines Reservefahrzeugs wie geltend gemacht entstanden sind. Die Klägerin hat \_\_\_ € pro Tag angesetzt, ersatzfähig wären sogar \_\_\_ € (s.o.). Dabei ist zur Höhe auch noch zu berücksichtigen, dass sich die verunfallte Lok in Reparatur vom 31. Juli 2013 bis zum 19. September 2013 befand, d. h. für 7 Wochen bzw. für 50 Tage. Da die Klägerin nur mit \_\_\_ € pro Tag rechnet, ergeben sich für 50 Tage die begehrten \_\_\_ €. Der Privatgutachter der Beklagten hatte zwar einen Reparaturaufwand von nur 11 Tagen für erforderlich gehalten. Es ist aber nicht bestritten worden, dass die beschädigte Lok der Klägerin tatsächlich 50 Tage nicht genutzt werden konnte. Das erscheint im Übrigen auch deshalb plausibel, weil der Privatgutachter der Beklagten bei der Ermittlung der Reparaturdauer weder das Nachtragsangebot, das unstreitig ebenfalls unfallkausal war und nicht bestritten worden ist, noch etwaige Werkstattengpässe – gerade zu Sommerferienzeiten – berücksichtigt hat.

6. Zu Recht hat das Landgericht – wenngleich ohne Begründung – auch angenommen, dass die Schadensersatzforderung der Klägerin nicht verjährt ist. Entgegen der Ansicht der Beklagten ist die Verjährung durch den am 29. Dezember 2016 bei dem Amtsgericht Uelzen eingegangenen und am 04. Januar 2017 zugestellten Mahnbescheid wirksam gem. § 204 Abs. 1 Nr. 3, § 167 ZPO gehemmt worden. Hierfür reicht es aus, dass die erhobenen Forderungen in der Weise individualisiert sind, dass der Schuldner selbst erkennen kann, um welche konkreten Forderungen es geht (vgl. nur BGH, Urteil vom 17.11.2010 – VIII ZR 211/09 Rn. 9; vom 25.03.2015 – VIII ZR 243/13, NZM 2015, 665 Rn. 63). Die Bezugnahme auf die der Beklagten zugegangene Rechnung vom 04. Dezember 2013 unter Angabe des Anspruchsgrundes („Schadensersatz aus Unfall“) und der Rechnungsnummer ist diesbezüglich als ausreichend anzusehen. Unschädlich ist demgegenüber, dass im Mahnbescheid der unzutreffende Betrag von \_\_\_ € angegeben wurde, da dieser erkennbar einen Teilbetrag der den Beklagten bekannten Gesamtrechnungssumme (abzüglich bereits geleisteter Zahlungen der Beklagten) darstellen sollte.

7. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286, 288 Abs. 1 BGB, wie von der Klägerin selbst geltend gemacht (vgl. Klagschrift S. 6f., Bl. 6f. d.A.). Denn die Klägerin macht keine Entgeltforderung (vgl. § 288 Abs. 2 BGB), sondern Schadensersatz geltend. Gemäß § 288 Abs. 1 BGB beträgt die Verzinsung allerdings lediglich fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz, nur insoweit ist also die von der Klägerin begehrte Verzinsung berechtigt. Das landgerichtliche Urteil, in dem der Klägerin – wiederum ohne Begründung – die geltend gemachten acht Prozentpunkte über dem Basiszinssatz zuerkannt worden sind, war in diesem Punkt entsprechend abzuändern.

### III.

Auch die weiteren Ausführungen im Schriftsatz vom 20. Januar 2020 – soweit nicht bereits unter Ziffer II. ausdrücklich erwähnt – hat der Senat bedacht und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung bestand im Übrigen nicht.

#### IV.

Nach alledem war das angefochtene Urteil auf die Berufung der Beklagten nur in Bezug auf die Nebenforderung (Verzugszinsen) teilweise abzuändern; die weitergehende Berufung der Beklagten war zurückzuweisen.

#### V.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 101 Abs. 1 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

#### VI.

Gründe für die Zulassung der Revision bestehen nicht, weil die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat und der Senat nicht von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes oder eines anderen Oberlandesgerichts abweicht, so dass auch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung keine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordern, § 543 ZPO.

#### VII.

Die Festsetzung des Streitwertes für das Berufungsverfahren beruht auf § 3 ZPO, § 47 Abs. 1 GKG.