

<b>Sachgebiet:</b>	Vertragsrecht, Haftungsrecht, Regulierungsrecht
<b>Gericht:</b>	OLG Naumburg
<b>Entscheidungsdatum:</b>	23.02.2022
<b>Aktenzeichen:</b>	5 U 142/21
<b>Dokumenttyp:</b>	Urteil
<b>Normen:</b>	§ 249 BGB, § 254 Abs. 2 S. 1 BGB, § 280 Abs. 1, § 823 Abs. 2 BGB, § 14 Abs. 1, 6 AEG, § 287 ZPO
<b>Stichworte:</b>	Schadenersatz, Schadenersatz, haftungsausfüllende Kausalität, diskriminierungsfrei, Eisenbahninfrastruktur, Zugangsrecht, Trassenzuweisung, Pflichtverletzung, unerlaubte Handlung, Haftung, Differenzhypothese, Lauffähigkeit, Trassenkosten, Minderung

### **Verfahrensgang:**

Vorgehend LG Halle, 11.08.2021, 4 O 374/18

### **Tenor:**

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 11. August 2021 verkündete Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Halle unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert und neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin \_\_\_ € zuzüglich Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 6. August 2013 sowie weitere \_\_\_ € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 6. August 2013 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten dieses Rechtsstreits sowie 3,4 v.H. der Kosten des Berufungsverfahrens 5 U 211/14 vor dem Oberlandesgericht Naumburg.

Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert der Berufung beträgt \_ \_ \_ €.

### **Tatbestand:**

Von der Darstellung des Tatbestandes wird abgesehen (§§ 540 Abs. 2, 313 a Abs. 1 Satz 1, 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO).

### **Gründe:**

Die Berufung ist zulässig (§§ 511 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1, 513 Abs. 1, 517, 519 f. ZPO). Sie hat auch in der Sache Erfolg.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von \_ \_ \_ € (§ 280 Abs. 1 BGB i.V.m. § 14 Abs. 6 AEG sowie § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 14 Abs. 1 AEG).

Dass die Klägerin einen Anspruch auf Ersatz desjenigen Schadens hat, der ihr durch die Nichtzurverfügungstellung der Strecke N.-A. entstanden ist, steht nach dem Grundurteil des Senates vom 22. Juli 2015 fest (§ 318 ZPO).

Der Umfang der Bindungswirkung eines Grundurteils richtet sich danach, worüber das Gericht wirklich entschieden hat. Dies ist durch Auslegung von Urteilsformel und Entscheidungsgründen zu ermitteln (BGH, Urteil vom 20. Mai 2014, VI ZR 187/13, Rn. 17, juris).

Eine Bindung an Tatbestand und Entscheidungsgründe tritt insoweit ein, als sie den festgestellten Anspruch kennzeichnen, mithin dessen Inhalt bestimmen. Das Grundurteil hat für das Betragsverfahren Bindungswirkung, soweit es den Klageanspruch bejaht hat und dessen Höhe durch den anerkannten Klagegrund gerechtfertigt ist. Es legt fest, auf welcher Grundlage das Betragsverfahren aufzubauen hat und welche Umstände bereits – für die Parteien bindend – abschließend im Grundverfahren geklärt sind (BGH, Urteil vom 28. Juni 2016, VI ZR 559/14, Rn. 29, juris).

Zum Grund eines Schadensersatzanspruchs gehört die Feststellung, dass ein aus dem geltend gemachten Haftungsgrund resultierender Schaden entstanden sein kann, so dass es zumindest wahrscheinlich ist, dass der Anspruch in irgendeiner rechnerischen Höhe besteht (BGH, Urteil vom 7. Mai 2004, V ZR 77/03, Rn. 8, juris). Die Prüfung der haftungsausfüllenden Kausalität kann, insbesondere bei mehreren Schadensposten dem Betragsverfahren vorbehalten bleiben (BGH, Urteil vom 3. April 1987, V ZR 35/86, Rn. 19, juris; Zöller/Feskorn, ZPO 32. Aufl., § 304 Rn. 16). So lag hier der Fall.

Mit dem Grundurteil hat der Senat lediglich und insoweit abweichend von dem Landgericht entschieden, dass die Beklagte die aus § 14 Abs. 1 AEG folgende Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs schuldhaft verletzt hat und deshalb verpflichtet ist, den der Klägerin

durch die Nichtzurverfügungstellung der Strecke N.-A. entstandenen Schaden zu ersetzen. Allein diese Festlegung nimmt als notwendiger und damit zulässiger Inhalt des Grundurteils an der Bindungswirkung teil. Die Prüfung des erforderlichen Kausalzusammenhangs zwischen der Pflichtverletzung und den von der Klägerin im Einzelnen geltend gemachten Schäden hat der Senat dem Betragsverfahren überlassen. Dies ergibt sich daraus, dass in den Entscheidungsgründen lediglich ausgeführt ist, dass die Pflichtverletzung wahrscheinlich zu einem Schaden geführt hat, anderenfalls hätte es auch bei der Klageabweisung bleiben müssen, sich das Urteil aber nicht zu den einzelnen Schadenspositionen und dazu, ob diese jeweils auf die Pflichtverletzung zurückzuführen sind, verhält.

Sowohl im Falle einer Vertragsverletzung (§ 280 Abs. 1 BGB i.V.m. § 14 Abs. 6 AEG) als auch bei einer unerlaubten Handlung nach § 823 Abs. 2 BGB ist der dadurch adäquat verursachte Schaden zu ersetzen, wobei sich der Umfang des Ersatzanspruchs nach den §§ 249 ff. BGB bemisst. Der Schadensersatzanspruch richtet sich auf das negative Interesse. Die Klägerin ist deshalb so zu stellen, wie sie ohne das schädigende Verhalten stünde. Ob ein zu ersetzender Vermögensschaden vorliegt, ist nach der sogenannten Differenzhypothese grundsätzlich durch einen Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die sich ohne dieses Ereignis ergeben hätte, zu beurteilen (BGH, Urteil vom 18. Januar 2011, VI ZR 325/09, Rn. 8, juris).

Hinsichtlich der Frage, ob die einzelne Schadensposition auf die schadenstiftende Handlung zurückzuführen ist (haftungsausfüllende Kausalität) und die Höhe des insoweit entstandenen Schadens, kommt der Klägerin die Beweiserleichterung des § 287 ZPO zugute. Im Unterschied zu den strengen Anforderungen des § 286 Abs. 1 ZPO reicht bei der Entscheidung über die Schadenshöhe eine erhebliche, auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit für die richterliche Überzeugungsbildung aus (BGH, Urteil vom 29. Mai 2013, VIII ZR 174/12, Rn. 20, juris). Die Durchführung und der Umfang einer Beweisaufnahme sind in das pflichtgemäße Ermessen des Gerichts gestellt (§ 287 Abs. 1 Satz 2 ZPO).

Das Landgericht vermochte sich im Ergebnis der Beweisaufnahme nicht davon zu überzeugen, dass der hier geltend gemachte Einzelschaden, nämlich die Kosten des Auf- und Abladens und des Transports der Kleinlok V 22 von C. nach K. mittels eines Tiefladers auf der Nichtzurverfügungstellung der Strecke N.-A. beruhen. Es hielt es nach den Aussagen der Zeugen schon nicht für überwiegend wahrscheinlich, dass die Lok überhaupt lauffähig war und auf der Schiene nach K. hätte transportiert werden können. Damit hat es aber die Anforderungen an den Kausalitätsnachweis überspannt, was vom Senat zu korrigieren war.

Die Klägerin hat schlüssig dargetan, dass sie, wenn ihr die Bahnstrecke von N. nach A. zur Verfügung gestanden hätte, die am 24. November 2011 vom Eisenbahnmuseum ... e.V. erworbene Kleinlok V 22 an einen ihrer Güterzüge gehängt und nach K. geschleppt hätte. Einer PZB-Anlage hätte es hierzu nicht bedurft. Die Beklagte hat lediglich eingewandt, im Falle des Transports der Kleinlok auf der Schiene wären Transportkosten in Höhe von \_\_\_ € netto bei der DB Netz AG sowie in Höhe weiterer \_\_\_ € bei ihr selbst und darüber hinaus Kosten für eine Abschlepplokomotive sowie

einen Sachverständigen zum Erhalt einer Lauffähigkeitsbescheinigung angefallen. In der Praxis erfolge der Transport solcher Kleinloks heutzutage kaum noch über die Schiene, sondern bei größeren Distanzen meistens per Straßentiefelader verfrachtet, erst recht, wenn an dem betreffenden Fahrzeug wie hier keine EBO-Frist mehr gegeben sei. Soweit sie im weiteren Verlauf angezweifelt hat, dass sich die Lok in einem Zustand befand, indem ein Transport auf der Schiene möglich gewesen wäre, bezog sich dieser Vortrag ersichtlich auf eine andere Lok, nämlich eine V 60 und war daher unbeachtlich. Unter diesen Umständen bestand schon kein Anlass, die Lauffähigkeit der Lok infrage zu stellen, da für deren Fehlen keinerlei Anhaltspunkte bestanden. Die Lok verfügte zwar über keine gültige Hauptuntersuchung im Sinne des § 32 EBO. Dies schloss für sich jedoch nicht aus, dass sie funktionstüchtig, wenigstens aber lauffähig war, d.h. auf der Schiene bewegt werden konnte. Jedenfalls war die Lauffähigkeit der Lok am 2. Dezember 2011 nach den Angaben der hierzu gehörten Zeugen überwiegend wahrscheinlich.

Der Zeuge Ke., der als öffentlich-rechtlich bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter im Sinne der EBV (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung) gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2b) EBV befähigt und befugt ist, eine Lauffähigkeitsbescheinigung auszustellen, hat nachvollziehbar dargetan, dass er nach der von ihm am 24. November 2011 vorgenommenen äußerlichen Besichtigung der Lok und der erfolgten Funktionsprobe von deren Lauffähigkeit ausgegangen ist. Hierfür mussten nur die Zug- und Stoßeinrichtungen (Kuppung und Puffer), die Radsätze und die Bremse funktionsfähig sein. Die Lok, die sich optisch in einem sehr guten Zustand befand, war nach den Angaben der Museumsmitarbeiter bis dahin zu Rangierarbeiten benutzt worden. Dies stand im Einklang damit, dass sie ohne Probleme gestartet werden konnte und funktionsfähig war. Während der Fahrt ca. 50 m hin und 50 m zurück hat er keine Laufgeräusche an den Radsätzen wahrgenommen. Die für die Lauffähigkeit erforderlichen Kriterien wie das Vorhandensein der Puffer, der geschmierte Zustand der Achsenlager und die Funktionstüchtigkeit der Bremsen waren erfüllt. Bei näherer Untersuchung der Radsätze konnten keine Verformungen an den Rädern festgestellt werden. Zwar hat der Zeuge nicht sämtliche Prüfungspunkte der Checkliste für die Lauffähigkeitsbescheinigung abgearbeitet, weil zu diesem Zeitpunkt schon feststand, dass die Lok nicht auf der Schiene nach K. geschleppt wird und deshalb keine Lauffähigkeitsbescheinigung benötigt. Dem steht indes nicht entgegen, dass er aufgrund des Umstandes, dass die Lok bis dahin im Einsatz war und der äußerlichen Besichtigung und der Funktionsprobe von der Lauffähigkeit der Lok ausging, weil er keinerlei Anhaltspunkte für deren Fehlen hatte.

Der Zeuge W. aus dem Eisenbahnmuseum ging ebenfalls davon aus, dass die Lok lauffähig war. Diese Annahme stützte er nachvollziehbar darauf, dass sie bis zum Verkauf im Rangierdienst des Eisenbahnmuseums, vereinzelt auch zu Sonderfahrten, eingesetzt und regelmäßig gewartet wurde, wobei auch die Achsabstände vermessen wurden.

Auch der Zeuge F., der als Werkstattdirektor die Lok, nachdem sie in K. von dem Autokran in die Schiene gesetzt wurde, eingehend auf ihre Lauffähigkeit untersuchte und dabei von dem Zeugen Ke. unterlassene Messungen nachholte, hielt sie für lauffähig. Nach seinen Angaben hat er die Achslager, den Antrieb, die Räder sowie die Achsen

technisch untersucht, wobei er unter anderem auch mittels besonderer Messgeräte die Radreifenmaße, den Radabstand und die Abstände zwischen den Radscheiben überprüfte und keine unzulässigen Abweichungen feststellte. Der Zeuge bestätigte zudem, dass nach der Anlieferung keine Arbeiten an den Achsen, Achslagern und Rädern durchgeführt werden mussten und die Lok nach der Aufarbeitung auf der Anschlussbahn eingesetzt wurde. Der Zeuge ging auf dieser Grundlage nachvollziehbar davon aus, dass der Zeuge Ke. damals eine Lauffähigkeitsbescheinigung hätte ausstellen können.

Danach ist es überwiegend wahrscheinlich im Sinne des § 287 Abs. 1 ZPO, dass die Lok lauffähig war und die Nichtzurverfügungstellung der Strecke N.-A. zu dem hier geltend gemachten Schaden in Höhe von \_\_\_ € geführt hat. Hätte der Klägerin die Strecke zur Verfügung gestanden, hätte sie die Lok auf der Schiene nach K. geschleppt. Die aufgrund der Be- und Entladung und dem Transport mittels Tiefladers entstandenen Kosten in Höhe von insgesamt \_\_\_ € wären nicht entstanden. Im Falle des Transports auf der Schiene wären keine zusätzlichen Trassenkosten angefallen, weil die Klägerin nach ihrem Vortrag in der Berufungsverhandlung, dem die Beklagte nicht entgegengetreten ist, regelmäßig Güterzüge nach Sch. überführte und auf einer Rückfahrt die Kleinlok in C. abgeholt, an ihre Lok angehängt und nach K. geschleppt hätte.

Es mag sein, dass in Verkaufsfällen Kleinloks, die über keine gültige EBO-Bescheinigung verfügen, üblicherweise per Tieflader transportiert werden. Dies verwehrt es der Klägerin, deren Mitarbeiter selbst eine Lauffähigkeitsbescheinigung ausstellen kann und die selbst Eisenbahnleistungen erbringt und auf der Schiene unterwegs ist, jedoch nicht, zur Vermeidung der damit verbundenen Kosten die von ihr erworbene Lok selbst auf der Schiene nach K. zu schleppen.

Der Klägerin ist schließlich nicht vorzuwerfen, dass sie die Abholung oder gar den Kauf der Kleinlok nicht auf Anfang Februar 2012 verschob. Die Minderung oder der Ausschluss eines Schadensersatzanspruchs nach § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB setzt voraus, dass der Anspruchsinhaber von einer ihm zu Gebote stehenden zumutbaren Möglichkeit, den Schaden gering zu halten, keinen Gebrauch macht. Damit wird ihm nicht auferlegt, jede objektiv mögliche Maßnahme zu ergreifen oder sich in jedem Fall so zu verhalten, als hätte er den Schaden selbst zu tragen. Was dem Geschädigten insoweit zugemutet werden kann, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Dabei spielt nicht nur eine Rolle, ob eine Maßnahme unter Berücksichtigung seiner besonderen Situation wirtschaftlich vernünftig ist, sondern auch, ob ihm die zu ihrer Ergreifung erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen (BGH, Urteil vom 17. Dezember 2020 – III ZR 45/19 –, Rn. 23, juris). Nach diesen Grundsätzen war es der Klägerin nicht zuzumuten, die Abholung der Lok oder deren Kauf aufzuschieben. Die Klägerin hat schlüssig dargetan, dass sie eine solche Lok dringend für Rangierfahrten auf ihrer Werksbahn benötigte und sie deshalb kaufte und dass bei einem späteren Abtransport beim Verkäufer die üblichen Abstellkosten in Höhe von \_\_\_ € täglich angefallen wären. Dem hat die Beklagte lediglich entgegengehalten, Rangierarbeiten seien während der Zeit des fehlenden Zugangs zum öffentlichen Schienennetz nicht erforderlich gewesen. Den weiteren schlüssigen Ausführungen der Klägerin, dass die Kleinlok vor

dem Einsatz noch aufgearbeitet werden musste und die Mitarbeiter in der Werkstatt in K. so beschäftigt werden konnten, ist die Beklagte nicht mehr entgegengetreten.

Der Zinsanspruch folgt aus den §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 2 BGB.

Der Schaden umfasst die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Im Hinblick auf die Anspruchshöhe erachtet der Senat aber lediglich den Ansatz der Regelgebühr (1,3 Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 VV RVG) nach einem Gegenstandswert von \_\_\_ € nebst Post- und Telekommunikationspauschale (Nr. 7002 VV RVG) als gerechtfertigt. Bei Rahmengebühren bestimmt der Rechtsanwalt nach § 14 Abs. 1 Satz 1 RVG die Gebühr im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände nach billigem Ermessen. Ist die Gebühr – wie hier – von einem Dritten zu ersetzen, ist die von dem Rechtsanwalt getroffene Bestimmung gemäß § 14 Abs. 1 Satz 4 RVG nicht verbindlich, wenn sie unbillig ist. Im Falle der Unbilligkeit wird die Gebühr nach § 315 Abs. 3 Satz 2 BGB vom Gericht durch Urteil bestimmt (BGH, Urteil vom 28.05.2013, XI ZR 420/10, Rn. 45, juris). Nach Nr. 2300 VV-RVG kann eine Erhöhung der Geschäftsgebühr über die Regelgebühr von 1,3 hinaus nur gefordert werden, wenn eine Tätigkeit umfangreich und schwierig und daher „überdurchschnittlich“ war. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Der Rechtsstreit hat weder die Entfaltung umfangreicher noch schwieriger Tätigkeiten erfordert. Ausgehend von einem Gegenstandswert von \_\_\_ € kann der Kläger daher die Zahlung von einer 1,3 Geschäftsgebühr nach Nr. 2300 VV RVG (= \_\_\_ €) zuzüglich der Pauschale nach Nr. 7002 VV RVG (= \_\_\_ €) verlangen.

Der Zinsanspruch folgt aus den §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 3, 91 Abs. 1, 708 Nr. 10, 713 ZPO, 43 Abs. 1, 47 Abs. 1 Satz 1, 48 Abs. 1 Satz 1 GKG.

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision (§ 543 Abs. 2 ZPO) liegen nicht vor.