

Sachgebiet:	Haftpflichtrecht
Gericht:	LG Frankfurt a.M.
Entscheidungsdatum:	25.05.2018
Aktenzeichen:	2-08 O 48/15
Dokumenttyp:	Urteil
Normen:	§ 1 Abs. 1 HaftPflG, § 1 Abs. 2 HaftPflG, § 13 Abs. 2 HaftPflG
Stichworte:	Betriebsunfall, Haftpflichtgesetz, Schadenersatz, Rangierfahrt, Höhere Gewalt, Verschulden des Fahrdienstleiters

Tenor:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin ___ € nebst Zinsen daraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10.03.2014 sowie ___ € nebst Zinsen daraus in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.04.2015 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Beklagte 84 % und die Klägerin 16 % zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages. Die Klägerin darf die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abwenden, sofern nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand:

Bei der Klägerin handelt es sich um ein Eisenbahnverkehrsunternehmen und bei der Beklagten um ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Klägerin mietet die von ihr

verwendeten und von der ALSTOM Transport S.A. hergestellten Triebfahrzeuge von dem Unternehmen A.

Am 30.09.2012 war ein Triebfahrzeugführer mit einem Triebfahrzeug der Klägerin in Richtung Stadt Gu. unterwegs. Um 12:58 Uhr kam die Lokomotive in Gu. auf Gleis 10 an. Der Triebfahrzeugführer sicherte den Zug und hing die Lokomotive ab. Er teilte sodann dem Fahrdienstleiter mit, dass er beabsichtige, mit dem Zug auf Gleis 33 Richtung C. zu fahren, um den Rückzug nach Gr. zu bespannen. Dafür war erforderlich, eine Rangierfahrt und einen Führerstandwechsel vorzunehmen. Der Fahrdienstleiter erteilte für die Rangierfahrt die Zustimmung. Er stellte die Weiche in das Gleis 3. Dabei ging der Fahrdienstleiter, auf dessen Bedientisch die ausgeschalteten Bereiche durch Merkhinweise gekennzeichnet waren, davon aus, dass es sich bei der Lokomotive um ein Dieseltriebfahrzeug handelt. Bei der Durchfahrt wurde der Stromabnehmer abgerissen.

Die Klägerin beauftragte die Vermieterin mit der Instandsetzung des Triebfahrzeugs. Die Vermieterin beauftragte die Herstellerin mit der Besorgung eines neuen Stromabnehmers. Dieser wurde am 03.10.2012 durch Mitarbeiter der R. GmbH installiert. Für Besorgung und Versand sowie Reisekosten für das Personal rechnete die Herstellerin gegenüber der Vermieterin 22.000,00 € ab. Das Reparaturunternehmen rechnete für die Installation 939,80 € ab.

Die Klägerin unterzeichnete am 06.12.2012 eine von der Vermieterin ausgestellte Kostenübernahmeerklärung und unter dem 27.03.2013 berechnete die Vermieterin gegenüber der Klägerin einen Betrag von 25.027,80 €. Die Klägerin forderte die Beklagte zur Zahlung von 22.939,80 € auf.

Die Haftpflichtabteilung der D. AG erklärte unter dem 25.02.2014, dass nur von unfallbedingten Gesamtkosten von 13.377,80 € auszugehen sei, da eine in B. durchzuführende Aufarbeitung des Stromabnehmers ausreichend gewesen sei. Hiervon sei ein Drittel wegen der anzurechnenden Betriebsgefahr des Triebfahrzeugs in Abzug zu bringen. Die Haftpflichtabteilung der D. AG zahlte an die Klägerin sodann 8.918,53 €.

Die Klägerin behauptet, bei Gleis 3 handele es sich um einen stromlosen Abschnitt, der geerdet gewesen sei. Das Gleis sei weder mit Signalen gekennzeichnet noch mit Sicherungsposten besetzt gewesen. Der frei gegebene Fahrweg habe in ein Gleis mit eingehängter und in das Profil des Stromabnehmers ragender Erdungsstange geführt. Der Stromabnehmer sei von der Erdungsstange abgerissen worden.

Der Triebfahrzeugführer habe bei der Einfahrt auf Gleis 3 den gesamten Fahrweg beobachtet. Trotzdem sei für ihn die Erdungsstange nicht sichtbar gewesen. Dabei habe der Triebfahrzeugführer seine Geschwindigkeit so angepasst, dass er vor einer Gefahrstelle anhalten könne. Die Gleise am Bahnhof Gu. seien sehr unübersichtlich, so dass man bei einer Rangierfahrt per se nur sehr langsam fahren könne. Der Stromabnehmer sei so beschädigt gewesen, dass zwingend ein kompletter Austausch habe vorgenommen werden müssen. Die hierfür abgerechneten Kosten seien angefallen sowie üblich und angemessen.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 14.021,27 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank seit dem 10.03.2014 zu zahlen,

2. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 865,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank seit Rechtshängigkeit

zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, Gleis 3 sei wegen einer Baumaßnahme oberleitungstechnisch ausgeschaltet gewesen. Nach etwa 350 Metern sei ein Erdungsseil angebracht gewesen. Dieses sei mit Fähnchen gekennzeichnet gewesen. Die Erdungsstange sei entfernt gewesen. Nach der Einfahrt sei es in Höhe des Trenners 44 zu einem Stromüberschlag gekommen und das Triebfahrzeug sei über eine Strecke von 350 Metern stromfrei gerollt.

Hätte der Triebfahrzeugführer den Fahrweg beobachtet, so hätte er das Erdungsseil erkennen und rechtzeitig anhalten können. Zudem wäre die Kollision vermeidbar gewesen, wenn der Triebfahrzeugführer mit angemessener Geschwindigkeit gefahren wäre. Er sei mit über 25 Km/h gefahren. Nach Anzeige der Stromfreiheit hätte der Triebwagenführer wie bei einem Oberleitungsschaden reagieren müssen, d.h. er habe den Stromabnehmer senken und eine Schnellbremsung einleiten müssen. Die Aufarbeitung des Stromabnehmers wäre möglich und wesentlich günstiger gewesen. Es sei auch nicht erforderlich gewesen, hierfür Personal aus Frankreich anreisen zu lassen, da das liefernde Unternehmen in Braunschweig eine Service-Werkstatt unterhalte. Zudem müsse sich die Klägerin eine Wertverbesserung anrechnen lassen.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Vernehmung der Zeugen T. und K. sowie die Einholung eines Sachverständigengutachtens. Zum Ergebnis der Beweisaufnahme wird Bezug genommen auf das Sachverständigengutachten vom 20.10.2017 sowie die Niederschriften der Protokolle zu den öffentlichen Sitzungen am 26.02.2016 und 13.04.2018 (81. 197 ff. und 306 ff. d.A.).

Ergänzend wird auf das gesamte Sachvorbringen der Parteien, insbesondere auf den Inhalt der wechselseitig eingereichten Schriftsätze nebst deren Anlagen Bezug genommen.

Gründe:

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.

Der Klägerin steht gegen die Beklagte ein Anspruch aus § 1 Abs. 1 HaftPflG auf Zahlung von weiteren 11.729,13 € zu.

Die Klägerin ist, auch wenn sie nicht Eigentümerin des beschädigten Triebfahrzeugs ist, aktiv legitimiert. Denn selbst wenn der von der Klägerin als Anlage K 17 vorgelegte Mietvertrag sich nicht auf das hier gegenständliche Triebfahrzeug beziehen sollte - wobei dem Gericht kein ernsthafter Anhaltspunkt für Zweifel daran ersichtlich ist - ist nicht dargetan, dass die Klägerin unberechtigte Besitzerin des Triebfahrzeugs zum Zeitpunkt des hier gegenständlichen Unfallgeschehens gewesen wäre.

Der berechtigte Besitz genießt aber als absolutes Recht im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB deliktischen Schutz in der Form, dass der berechtigte Besitzer einer Sache den Schaden ersetzt verlangen kann, der durch einen Eingriff in das Recht zu Besitz, Gebrauch und Nutzung verursacht wird. Dies umfasst auch den Haftpflichtschaden, d.h. den Anspruch, denen ein berechtigter Besitzer wegen der Beschädigung der Sache durch einen Dritten ausgesetzt ist; namentlich der Ersatzpflicht, die dem berechtigten Besitzer gegenüber dem Eigentümer entsteht (vgl. Sprau in Palandt BGB, § 823, Rn. 13, m.w.N.).

Der Klägerin steht als Eisenbahnverkehrsunternehmen auch aus § 1 Abs. 1 HaftPflG gegen die Beklagte als Eisenbahninfrastrukturunternehmen der erhobene Schadensersatzanspruch zu. Nach der genannten Norm ist in dem Fall, dass bei dem Betrieb einer Schienenbahn eine Sache beschädigt wird, der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehender Schadens verpflichtet. Unstreitig ist die Beklagte Eisenbahninfrastrukturunternehmen und damit Betriebsunternehmer im Sinne von § 1 Abs. 1 HaftPflG (vgl. dazu BGH, Urteile vom 17.02.2004, Az.: VI ZR 69/03 und vom 16.10.2007, Az.: VI ZR 173/06, jeweils zitiert nach juris). Ebenso unstreitig entstand der Schaden an dem Stromabnehmer des Triebfahrzeuges während einer Rangierfahrt, also beim Betrieb der Schienenbahn. Ein Betriebsunfall ist gegeben, wenn ein unmittelbarer äußerer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem bestimmte Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung der Bahn besteht oder wenn der Unfall durch eine dem Bahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht worden ist (vgl. BGH, a.a.O.). Da sich der Unfall bei der eigentlichen Beförderungstätigkeit ereignet hat, ist ein unmittelbarer äußerlicher örtlicher und zeitlicher Zusammenhang gegeben. Darüber hinaus steht der Unfall auch in inneren Zusammenhang mit einer der von der Beklagten betriebenen Infrastruktur eigentümlichen Gefahr, weil sich in dem Unfall das in Zusammenhang mit einem Beförderungsvorgang stehende Risiko, dass Betriebseinrichtungen in Form eines zum Betrieb gehörenden Gegenstandes - gleichgültig, ob es sich dabei um eine Erdungsstange oder ein Erdungskabel handelt - in den Fahrweg hineinragen und ihn so verengen oder gar versperren, verwirklicht hat.

Dass hier die Geschädigte zugleich die Ausführende des zu dem Unfallereignis führenden Betriebsvorgangs ist, weil ein bei der Klägerin angestellter Triebwagenführer die Rangierfahrt, die zu dem Schadenseintritt führte, durchgeführt hat, ist unschädlich. Denn aufgrund der bereits zitierte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist geklärt, dass auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verhältnis zu dem den benutzten Gleisbetrieb unterhaltenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen Geschädigter im Sinne von § 1 Abs. 1 HaftPflG sein kann, wenn die den Unfall auslösenden Ursachen im Bahnbetrieb liegen und dem Risikobereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zuzuordnen sind.

Das hier festzustellende Hineinragen der Erdungseinrichtung in den Fahrweg ist gleich zu bewerten wie eine Versperrung des Fahrwegs, die alleine dem Risikobereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zuzurechnen ist (vgl. BGH, a.a.O.).

Höhere Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 HaftpflG ist nicht gegeben, weil vorliegend kein „betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmen in Kauf zu nehmen ist“ (vgl. BGH, Urteil vom 15.03.1988, Az.: VI ZR 115/87, zitiert nach juris) eine Rolle spielt.

Die Haftung dem Grunde nach wird von der Beklagten auch gar nicht in Abrede gestellt, nachdem sie durch die aus Ihrer Sicht abschließende Regulierung des Schadensfalles ihre Haftung aus dem Unfallereignis - vorbehaltlich der offenen Fragen der Schadenshöhe und der Mithaftungsquote - grundsätzlich anerkannt hat. Soweit die Beklagte indes nur von einer eigenen Haftungsquote von zwei Dritteln ausgeht, überzeugt dies nicht. Grundsätzlich ist eine Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verantwortungsanteile nach § 13 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 HaftpflG vorzunehmen. Diese Abwägung ist auf Grund aller festgestellten oder feststehenden Umstände des Einzelfalles vorzunehmen. Hierbei ist in erster Linie das Maß der Verursachung, in dem die Beteiligten zu der Schadensentstehung beigetragen haben, von Belang. Hierbei ist das beiderseitige Verschulden nur ein Faktor der vom Gericht vorzunehmenden Abwägung (vgl. BGH, Urteile vom 25.03.2003, Az.: VI ZR 161/02 und vom 13.12.2005, Az.: VI ZR 68/04, zitiert nach juris).

In die Abwägung ist zum einen zu Lasten der Klägerin das Gefahrenpotenzial, das von dem von ihrem Mitarbeiter gefahrenen Fahrzeug ausgeht, namentlich für ein in Fahrt befindliches Triebfahrzeug die fehlende Ausweichmöglichkeit als Folge der Schienengebundenheit und den langen Bremsweg infolge des hohen Gewichts, als allgemeine Betriebsgefahr einzustellen (vgl. OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 09.05.1996, Az.: 1 U 285/94, zitiert nach juris). Umgekehrt sind als allgemeine Betriebsgefahr der Beklagten die Gefahren zu berücksichtigen, die sich aus dem Bereithalten und dem Eröffnen eines Verkehrs auf der von der Beklagten unterhaltenen Trasse ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 16.10.2007, Az.: VI ZR 173/06, zitiert nach juris). Bieten diese allgemeinen Betriebsgefahren kein ausreichendes Abwägungskriterium, da sie sich ohne Hinzutreten weiterer besonderer Umstände grundsätzlich gegeneinander aufheben, so ist bei der Abwägung der weiteren Umstände zu sehen, dass das Verhalten des Fahrdienstleiters als grob fahrlässig zu bewerten ist.

Es ist unstrittig, dass der Fahrdienstleiter dem Mitarbeiter der Klägerin die Zustimmung erteilt hat, das Triebfahrzeug von Gleis 10 nach Gleis 3 umzusetzen. Die Freigabe der Fahrt eines mit Strom betriebenen Triebfahrzeugs in einen jedenfalls zu dieser Zeit stromlosen Gleisabschnitt ist als besonders schwerwiegender Fehler anzusehen. Die Einordnung, ob es sich bei einem Triebfahrzeug um eine Elektro- oder um eine Diesellok handelt, gehört zum Elementarwissen eines Fahrdienstleiters, und eine diesbezügliche Fehleinordnung, die zu einem Sachschaden führt, stellt sich als grob

fahrlässig dar. Anders könnte sich diese Wertung darstellen, wenn der Fahrdienstleiter aufgrund der Gegebenheiten ohne weiteres davon ausgehen konnte und durfte, dass die nicht zielführende Freigabe der Fahrt keinen Schadenseintritt nach sich ziehen wird.

Dies ist aber nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht zu bejahen.

Denn zwar steht es nach den Feststellungen des Sachverständigen hinreichend zur Überzeugung des Gerichts fest, dass es dem Mitarbeiter der Klägerin bei sofortiger Reaktion nach der Einfahrt in den stromlosen Gleisabschnitt in Form eines Abbremsens und eines Einziehens des Stromabnehmers ohne weiteres möglich gewesen wäre, den Schadenseintritt zu verhindern. Der als Zeuge vernommene Triebwagenführer T. hat es zwar in seiner Aussage so dargestellt, dass es bereits wenige Sekunden nach dem Wegfall des Stroms zu dem hier gegenständlichen Unfallereignis gekommen ist, so dass die Vornahme einer zielführenden Handlung selbst bei schnellstmöglicher Reaktion nicht mehr möglich gewesen wäre. Diese Angaben sind aber mit den Schilderungen zu den Örtlichkeiten durch den Zeugen K., wonach zwischen der Stelle, an welcher der Stromverlust eintrat und der Schadensstelle eine mehrere hundert Meter lange Fahrstrecke gelegen hat, nicht in Einklang zu bringen. Der Sachverständige hat diesbezüglich ausgeführt, dass nach seinen Feststellungen die Strecke zwischen dem Einrollen in den stromlosen Abschnitt und der Unfallstelle zwischen 275 und 312 Metern betragen haben muss. Errechnet sich hieraus bei Veranschlagung der von dem Zeugen T. bekundeten Geschwindigkeit von höchstens 20 Km/h (= 5,56 Meter/Sekunde) eine Gesamtzeit für die Reaktion und das Abbremsen bis zum Stillstand zwischen 49,5 und 56, 1 Sekunden, so war nach den weiteren Ausführungen des Sachverständigen im Anhörungstermin für den Zeugen T. ein Reagieren und Abbremsen in dem verbleibenden Zeitfenster bis zum Erreichen der Unfallstelle ohne weiteres möglich. Der Sachverständige veranschlagte für Reagieren und Beginn des Wirkens der Bremsen einen Zeitraum von zehn Sekunden, wobei das Triebfahrzeug im Anschluss daran noch eine Strecke von 30 bis 50 Metern zurückgelegt hätte. Da die in zehn Sekunden bis zum Wirken der Bremsen gefahrene Strecke aber nur bei zwischen 55 und 60 Metern gelegen hätte, wäre bis zum Erreichen der Unfallstelle noch eine Strecke von über 200 Metern verblieben, so dass der von dem Sachverständigen benannte Bremsweg bequem für ein vollständiges Anhalten vor der Unfallstelle ausgereicht hätte.

Jedoch war der Zeuge T., auch wenn ihm ein derartiges von dem Sachverständigen beschriebenes Idealverhalten grundsätzlich möglich gewesen sein mag, nach dem Inhalt der von der Beklagten vorgelegten Richtlinie 492.1005 zu einem derartigen Verhalten nicht verpflichtet. Hiernach ist im Falle einer Fahrleitungsstörung nach einem Zeitraum von einer Minute der Stromabnehmer zu senken und an der nächsten geeigneten Stelle anzuhalten. Da das Triebfahrzeug die Erdungseinrichtung nach den Feststellungen des Sachverständigen spätestens nach 56, 1 Sekunden erreicht hätte (wäre das Triebfahrzeug, wie von der Beklagten behauptet, noch schneller gefahren, wäre der Zeitraum entsprechend kürzer), befand sich der Zeuge T. noch in der Situation, in der es grundsätzlich nicht zu beanstanden ist, wenn die Fahrt unter ausgefahrenem Stromabnehmer zunächst fortgesetzt wird.

Hat aber der Fahrdienstleiter durch eine schwerwiegende Fehleinordnung den Eintritt einer Gefahrenlage herbeigeführt, und führt einerseits ein richtlinienkonformes Verhalten des hiervon betroffenen Triebwagenführers zum Schadenseintritt, obschon ihm andererseits die Verhinderung dieses Schadenseintritts rein faktisch noch möglich war, so hätte es dem Fahrdienstleiter obliegen, dem Triebwagenführer eine entsprechende Anweisung zu erteilen, den Schadenseintritt verhindernde Maßnahmen zu ergreifen. Dass der Fahrdienstleiter den Triebwagenführer weder zum Anhalten des Triebfahrzeugs, noch zum Einholen des Stromabnehmers aufgefordert hat, stellt insoweit einen weiteren Fehler dar, der den Vorwurf grober Fahrlässigkeit bekräftigt.

Liegt somit ein erhebliches Verschulden des Fahrdienstleiters der Beklagten vor, kann auf der Gegenseite ein erheblicher Mitverursachungsanteil nicht festgestellt werden. Ist das Maß der Verursachung und/oder des Verschuldens auf der einen Seite so groß, dass demgegenüber die von der anderen Partei zu verantwortenden Umstände nicht ins Gewicht fallen, so kann der Schaden ganz der einen Partei auferlegt werden (vgl. Kammergericht, Urteil vom 25.04.1994, Az.: 12 U 6280/93, zitiert nach juris). Nach dem weiteren Ergebnis der Beweisaufnahme besteht aber kein ernsthafter Anhalt für ein Fehlverhalten des Zeugen T., das sich in einer den der Beklagten anzulastenden Verursachungsanteil kompensierenden Weise auswirken würde.

Soweit die Beklagte eine Geschwindigkeitsüberhöhung des Triebfahrzeugs thematisiert, ist eine solche nicht feststellbar. Der Zeuge T. selbst gab als Fahrgeschwindigkeit maximal 20 Km/h an. Er begründete dies auch nachvollziehbar, indem er angab, er sei beim Bahnhof Gu. immer sehr vorsichtig. Dies sei ein Grenzbahnhof und manche, die da unterwegs seien, hätten eine Einstellung „kommst du heut nicht, kommst du morgen“. Es könne da immer mal sein, dass Hindernisse auf der Strecke sich auf-täten, weswegen er da immer sehr achtsam sei.

Andere Personen, die den hier gegenständlichen Fahrvorgang beobachtet haben und Angaben zu der Fahrgeschwindigkeit machen könnten, sind nicht als Zeugen benannt.

Der ebenfalls vernommene Zeuge K., der nicht unmittelbarer Beobachter ist, gab an, auf eine Geschwindigkeitsüberhöhung könne man nicht zwingend rückfolgern, da müsste er Mutmaßungen anstellen. Jedenfalls sei das Fahrzeug mit einer geringen Geschwindigkeit auf die Erdungsgarnitur aufgefahren. Die Geschwindigkeit müsse aus seiner Sicht unter 10 km/h betragen haben. Die übliche Rangiergeschwindigkeit betrage maximal 25 km/h. Rangieren heiße Fahren auf Sicht, d.h. man müsse vor einem Hindernis gefahrlos anhalten können, wobei der Anhalteweg baureihenabhängig sei. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h sei bei Einleitung einer Bremsung der Anhalteweg 15 bis 30 m. Der Anhalteweg im Falle einer nicht eingeleiteten Bremsung hänge von den örtlichen Gegebenheiten ab. Eine verbindliche Aussage hierzu könne er nicht treffen. Dieser Aussageninhalt erlaubt keinen zwingenden Rückschluss auf eine höhere als von dem Zeugen T. angegebene Fahrgeschwindigkeit.

Auch der Sachverständige hat sich weder in seinem schriftlichen Gutachten noch in der Anhörung betreffend die Geschwindigkeit eindeutig im Sinne einer Geschwindigkeitsüberhöhung positioniert. Der Sachverständige gab auch nicht an, dass die Unfallstelle nach dem Wegfall des Stroms nicht mehr zu erreichen gewesen wäre, wenn der

Zeuge T. nur mit der zulässigen höchsten Rangiergeschwindigkeit gefahren wäre. Eine Feststellung zu Lasten der Klägerin ist auf dieser Grundlage nicht möglich.

Ebenfalls nicht abschließend feststellbar ist, dass der Zeuge T. unaufmerksam betreffend das Bemerkten des Stromausfalls war. Allerdings ist festzustellen, dass es eine nicht auflösbare Diskrepanz zwischen der Angabe des Zeugen T., wonach der Wegfall des Stroms und das Erreichen der Erdungseinrichtung innert weniger Sekunden erfolgte und der von dem Zeugen K. und dem Sachverständigen angegebenen bzw. ermittelten Strecke zwischen dem Fahrstromverlust und der Unfallstelle von mindestens 275 Metern. Dabei ist aber wiederum zu sehen, dass der Zeuge T. die eigene Angabe durch den Hinweis relativierte, wonach man in Stresssituationen eine andere Zeitwahrnehmung hat. Doch selbst wenn man davon ausginge, dass der Zeuge T. entweder den Stromwegfall zunächst nicht bemerkt hat oder er ihn zwar bemerkt hat, aber zunächst die Fahrt weiterlaufen ließ, ohne weitere Veranlassungen zu treffen, so wäre sein Verhalten, wie bereits festgestellt, von der beschriebenen Richtlinie 492.1005 gedeckt.

Nicht richtlinienkonform wäre es hingegen, wenn der Zeuge T. nicht „auf Sicht“ gefahren wäre. Sowohl der Zeuge K. als auch der Sachverständige haben unmissverständlich angegeben, dass bei Rangierfahrten ein Fahren „auf Sicht“ zu fordern ist. Dass der Zeuge T. dieser Anforderung nicht genügt hat, kann indes nicht festgestellt werden.

Der Zeuge T. gab an, als der Fahrstrom plötzlich weg gewesen sei, habe er als erstes die Monitore beobachtet, dann habe er nach oben geschaut und dann auf die Titananzeige und da sei ihm schon klar gewesen, dass der Strom weg sein musste. In dieser Situation habe er keinen Grund zum Anhalten gesehen. Die Oberleitungen seien ok gewesen, hätten nicht gezittert. Also habe er die Lok zunächst rollen lassen. Dann habe er das Telefon schon in der Hand gehabt, um Bescheid zu geben, da habe er ein Scheppern auf dem Dach gehört. Es sei ein fingerdicker Draht gewesen, den man erst aus fünf bis sechs Metern Entfernung sehe. Es gebe so viele Quer- und Längsstreben, was da im Einzelnen was sei, sei schwer auseinanderzuhalten und letztlich nicht zu erkennen. Für ihn sei dieser Draht jedenfalls unsichtbar gewesen. Er habe das Kabel dann sogar noch gesehen, aber halt zu spät, eben nur fünf bis sechs Meter vor sich. Er hätte den Stromabnehmer runternehmen können, aber der sei äußerst träge, das hätte nicht mehr gereicht. Deswegen habe er sich für das Bremsen entschieden, aber auch da habe die Strecke nicht mehr genügt, um den Triebwagen noch rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Es gebe an der Erdungsleitung Fähnchen, aber die sehe man auch erst in dem Bereich von fünf bis sechs Metern davor.

Nimmt man diese Sachdarstellung des Zeugen T., so ist sein Verhalten richtlinienkonform. Dass er den Triebwagen zunächst weiter rollen lässt, ist nach obigen Ausführungen nicht zu beanstanden. Die versuchte Kontaktaufnahme mit der Fahrdienstleitung kann per se nicht verkehrt sein. Nach den weiteren Angaben des Zeugen T. hat er die Erdungseinrichtung auch noch bemerkt, so dass auch kein Anhalt besteht, dass er nicht auf Sicht gefahren ist. Letztlich beschrieb er auch nachvollziehbar seine Abwägung, welche der beiden nach der bereits zitierten Richtlinie 492.1005 erforderli-

chen Maßnahmen für den Fall eines in dem Arbeitsbereich des Stromabnehmers befindlichen Gegenstands - Einziehen des Stromabnehmers und Bremsung des Triebfahrzeugs - er zuerst ergreift. Soweit der Zeuge T. angab, die Erdungsleitung bzw. die sie kennzeichnenden Fähnchen habe er zu spät gesehen, hat auch der Sachverständige die Anbringung der Markierungen als zwar regelkonform bezeichnet, zugleich aber als suboptimal beanstandet. Nach seinen Ausführungen im Rahmen der Anhörung knüpft der Sachverständige diesen Vorwurf an dem Umstand an, dass die Fähnchen nicht in dem waagerechten, sondern dem senkrechten Teil der Erdungseinrichtung angebracht worden seien, wodurch die Sichtbarkeit der ohnehin sehr kleinen Fähnchen möglicherweise zusätzlich erschwert worden sei.

Auf dieser Erkenntnisgrundlage kann ein Verstoß des Zeuge T. gegen das Sichtfahrgebot nicht hinreichend sicher festgestellt werden. Ist demnach ein schwerwiegender Verstoß des Fahrdienstleiters gegeben, während das Verhalten des Zeugen T. keinen Anlass zur Beanstandung bietet, ist eine Reduzierung der Haftung der Beklagten nicht gerechtfertigt. Vielmehr hat die Beklagte den vollen Schadensbetrag zu erstatten.

Dieser Schadensbetrag beläuft sich auf 20.647,66 €, so dass unter Anrechnung der bereits geleisteten Teilentschädigung von 8.918,53 € ein zu ersetzender Restbetrag von 11.729,13 € verbleibt.

Die Klägerin hat zum Beleg der Schadenshöhe von 22.939,80 € Rechnungen (Anlage K 4 bis K 7) vorgelegt, aus denen sich dieser Schadensbetrag ergibt. Hierzu hat der Sachverständige ausgeführt, die Beschädigung des Stromabnehmers sei so umfangreich gewesen, dass ein Komplettaustausch erforderlich gewesen sei. Hierbei sei für den Stromabnehmer selbst ein Nettopreis von 13.420,00 € anzusetzen. Für die erforderlichen Arbeiten sei bei Einsatz von drei Servicemitarbeitern und einem unterstützend tätigen Mitarbeiter ein Stundenaufwand von vier Stunden zu erwarten, wobei der abgerechnete Stundensatz an der oberen Grenze des ortsüblichen Satzes liege. Eine Beschaffung des Stromabnehmers von einem anderen Lieferanten sei ausgeschlossen, weil Alstom der Hersteller sei und die notwendige Zulassung der Aufsichtsbehörde besitze. Für die Anreise der Mitarbeiter von Alstom seien auf der Grundlage der Entfernung von einfach 760 Km Fahrtkosten von einem Euro pro Kilometer anzusetzen. Auf die Positionen Material, Fahrtkosten und Personalkosten sei noch eine Konzernumlage von 25 % aufzuschlagen, so dass sich der abgerechnete Betrag von 22.939,80 € im Ergebnis als üblich und angemessen darstelle.

Diese Ausführungen hat er im Anhörungstermin dahingehend ergänzt, dass es für die in großer Stückzahl im deutschen Netz verkehrenden Loks es Stromabnehmer im Tausch in der Aufbereitung gebe. Die Prima Lok sei aber nur in recht geringer Stückzahl in Deutschland unterwegs, da der Schwerpunkt des Einsatzes dieser Lok in Frankreich liege. Er halte eine Vorhaltung durch einen Verkehrsbetrieb oder ein Instandhaltungsunternehmen nicht für wirtschaftlich im Hinblick auf den geringen Einsatzumfang dieser Lok. In diesem Sinne frei verfügbare gebrauchte oder aufbereitete Stromabnehmer für diesen Loktyp halte er nicht für gegeben. Nach seiner Erfahrung verfare jedes Unternehmen mit einer Konzernumlage, so dass er keine Möglichkeit

sehe, das nicht einzukalkulieren. Wenn er eine Angemessenheitsbewertung vornehme, müsse er auch die übliche Bemessung mit einberechnen, wobei er es jedenfalls für möglich halte, dass sich das auch auf Löhne und Fahrtkosten beziehe.

Durch diese Ausführungen hat der Sachverständige im Ergebnis die Angemessenheit der von der Klägerin geltend gemachten Kosten bestätigt. Insbesondere hat der Sachverständige mit dem Hinweis auf die alleinige Zulassung der Aufsichtsbehörde in nachvollziehbarer Weise erläutert, weswegen die Anlieferung und der Austausch über das konkrete Unternehmen, mit der Folge zusätzlicher Logistikkosten, erfolgen musste. Auch dem Einwand kostenminimierender Verfahren (Reparatur oder Verwendung eines gebrauchten Stromabnehmers) hat der Sachverständige eine Absage erteilt. Soweit der Sachverständige mitteilt, die von ihm in Ansatz gebracht Konzernumlage sei branchenüblich, sieht das Gericht keinen konkreten Anhalt für Zweifel an der diesbezüglichen Erkenntnis des Sachverständigen.

Die Ausführungen des Sachverständigen sind auch zur richterlichen Überzeugungsbildung geeignet.

Der Sachverständige hat die Beweisfrage klar beantwortet und ging dabei vom zutreffenden Tatsachenmaterial aus. Er wertete den vollständigen Akteninhalt aus, ohne dass es zu Fehleinordnungen von streitigem und unstreitigem Vorbringen kam. Es bestehen auch keinerlei Anhaltspunkte, dass der Sachverständige den Vortrag einer Partei oder den Inhalt der Beweisfrage nicht richtig erfasst haben könnte. Das Gutachten ist allgemeinverständlich formuliert, inhaltlich gut nachvollziehbar und gedanklich stringent. Es ist auch - mit Ausnahme der Frage, ob logistisch eine Schadensbehebung auch von Braunschweig aus zu bewerkstelligen gewesen wäre, was der Sachverständige nachvollziehbar verneint - von der Größenordnung her mit dem von der Beklagten vorgelegten Privatgutachten durchaus in Einklang zu bringen.

Der Sachverständige setzt sich allerdings nicht mit dem in dem zweiten Gutachten vorgenommenen Abzug auseinander. Dies geschieht vollkommen zu Recht, weil die Frage, ob angemessene Kosten abgerechnet werden, strikt von der Frage, ob ein Abzug Neu-für-Alt gerechtfertigt ist, was eine reine Rechtsfrage darstellt, zu trennen ist. Weil vorliegend ein Stromabnehmer, der bereits über 200.000 Km in Betrieb war, durch einen neuen Stromabnehmer ausgetauscht wurde, ist der Abzug Neu-für-Alt vorzunehmen. Insoweit bietet das von der Beklagten eingeholte Privatgutachten dem Gericht auch eine geeignete Schätzungsgrundlage. Der dort in transparenter Weise errechnete Abzug von 17,08 % bezogen alleine auf die Position Nettopreis Stromabnehmer erscheint dem Gericht völlig plausibel (§ 287 ZPO).

Der Zinsanspruch resultiert aus den §§ 286, 288 BGB.

Der Anspruch betreffend die vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten rechtfertigt sich aus dem Gesichtspunkt des Verzuges. In der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist anerkannt, dass bei gesetzlichen wie bei vertraglichen Schuldverhältnissen zu den ersatzpflichtigen Aufwendungen eines Geschädigten auch durch das Schadensereignis erforderlich gewordene Rechtsverfolgungskosten gehören können (vgl. BGH, Urteil vom 25.02.2016, Az. X ZR 36/15, Rn. 21, zitiert nach juris). An-

spruchsvoraussetzung des materiell-rechtlichen Kostenersatzbegehrens ist das Bestehen einer sachlich-rechtlichen Anspruchsgrundlage, nämlich dass der Schuldner wegen einer Vertragsverletzung, Verzugs oder sonstigen Rechtsverletzung für den adäquat verursachten Schaden einzustehen hat (vgl. BGH, Beschluss vom 15.05.2007, Az.: VI ZB 18/16, Rn. 6, zitiert nach juris). Rechtsverfolgungskosten können im erforderlichen und zweckmäßigen Umfang, zu dem wegen der oben genannten Anspruchsgründe erstattungsfähigen Schaden gehören (vgl. BGH, Urteil vom 06.10.2010, Az.: VIII ZR 271/09, Rn. 8 f., zitiert nach juris).

Ein Schädiger hat nur solche Rechtsverfolgungskosten des Geschädigten zu ersetzen, die auf Maßnahmen beruhen, die aus der ex-ante-Sicht einer vernünftigen, wirtschaftlich denkenden Person in der Situation des Geschädigten nach den Umständen des Falles zur Wahrung und Durchsetzung seiner Rechte erforderlich und zweckmäßig gewesen sind (vgl. dazu BGH, Urteil vom 25.11.2015, Az.: IV ZR 169/14, Rn. 12, zitiert nach juris). Erstattungsfähig sind dabei grundsätzlich die vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe einer 1,3-fachen Gebühr nach RVG (nebst Auslagen und Mehrwertsteuer) aus dem Streitwert der Hauptsache, soweit eine Verurteilung erfolgt (vgl. BGH, Urteil vom 25.11.2015, Az.: IV ZR 277/14, Rn. 25, zitiert nach juris).

Die Kostenentscheidung folgt aus den §§ 91, 92 ZPO.

Der Vollstreckbarkeitsausspruch findet seine Grundlage in den §§ 708 Nr. 11, 709, 711 ZPO.

—