

Urteil des LG Mönchengladbach vom 06.12.2013, Az. 11 O 51/13**Tenor**

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin einen Betrag in Höhe von ... EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22. April 2011 sowie einen weiteren Betrag in Höhe von ... EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20. November 2012 zu zahlen.

Wegen der Zinsmehrforderung wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 Prozent des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Schadensersatz aus Gefährdungshaftung gemäß § 1 HaftPflG aus übergegangenem Recht in Anspruch.

Die Klägerin ist Maschinenversicherer des Eisenbahnverkehrsunternehmens I. Die Beklagte ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches die Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof Jüchen und dem Bahnhof Hochneukirch betreibt.

Am 16. Juli 2010 befuhr das Triebfahrzeug 186.150 der Versicherungsnehmerin der Klägerin die Eisenbahnstrecke zwischen den genannten Bahnhöfen. In Höhe des Bahnsteigendes im Bahnhof Jüchen kollidierte das Triebfahrzeug gegen 2:30 Uhr mit einem im Gleis befindlichen Verkehrsschild mit Betonfuß. Nach der Kollision setzte das Triebfahrzeug seine Fahrt fort.

Die beschädigte Lokomotive wurde am 27./28. Juli 2010 aus den Niederlanden in das Betriebswerk der Versicherungsnehmerin der Klägerin verbracht und dort durch die Klägerin begutachtet. Am 31. August 2010 wurde die Lokomotive von Kamenz nach Kassel verbracht und dort durch die B GmbH auf Schäden untersucht. Die Drehgestelle wurden am Standort der B GmbH in Siegen instandgesetzt. Nachdem die B GmbH den genauen Umfang der Reparatur ermittelt hatte, übersandte diese der Versicherungsnehmerin der Klägerin das Angebot Nr. SERG100227VOO (Anlage B 1, Bl. 26). Dieses bezog sich auf die Schadprotokolle 3EGK165012H6801 (Anlage K 6, Bl. 71) sowie 3EGK165012H6403 zum Drehgestell Nr. 186784 (Anlage K 7, Bl. 82) sowie 3EGK165012H6404 zum Drehgestell Nr. 187723 (Anlage B 2, Bl. 28). Die Instandsetzung erfolgte bis zum 30. November 2010.

Die Beklagte führte Begehungen des Bahnsteigs in dem Bahnhof Jüchen alle vierzehn Tage durch. Auftretende Unregelmäßigkeiten wurden in Begehungsprotokollen festgehalten. Gemäß den Protokollen der Station Jüchen in dem entsprechenden Zeitraum sowie dem elektronischen Dienstbuch der Verkehrszentrale Aachen ist kein Fehlen einer Bahnsteigendebeschilderung inklusive eines Betonpfahls festgestellt worden. Baumaßnahmen wurden in dieser Zeit ebenfalls nicht vorgenommen. Der Bahnsteig ist nicht nach außen abgegrenzt.

Mit Schreiben vom 21. März 2011 lehnte die Beklagte eine Einstandspflicht unter Verweis auf höhere Gewalt ab (Anlage K 3, Bl. 10 d. A.). Die Klägerin erstattete ihrer Versicherungsnehmerin unter Berücksichtigung eines Selbstbehaltes von ... EUR am 21. April 2011 einen Betrag in Höhe von ... EUR.

Die Klägerin behauptet, für die Beseitigung des entstandenen Schadens sei ein Reparaturaufwand von ... EUR (Lohnkosten von ... EUR sowie Materialkosten in Höhe von ... EUR) angefallen (Bl. 68 f. d. A.).

Sie ist der Ansicht, unter Berücksichtigung einer Mithaftungsquote von 1/3 stünde ihr gemäß § 1 HaftPflG i. V. m. § 86 VVG ein Zahlungsanspruch in Höhe von ... EUR zu. Bei dem streitgegenständlichen Ereignis handele es sich um einen Betriebsunfall im Sinne des § 1 HaftPflG. Die Beschädigung sei während einer Zugfahrt eingetreten, so dass sich der Unfall während des Betriebs im engeren Sinne ereignet habe. Es sei daher nicht erforderlich nachzuweisen, dass der Unfall auf eine dem Bahnverkehr eigentümliche Gefahr zurückzuführen sei.

Die Klägerin hat ursprünglich mit dem Klageantrag zu 1) Zahlung in Höhe von ... EUR nebst einer Verzinsung seit dem 30. Oktober 2010 beantragt. Nunmehr beantragt sie,

die Beklagte zu verurteilen, an sie einen Betrag in Höhe von ... EUR nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22. April 2011 zu zahlen;

die Beklagte zu verurteilen, an sie einen weiteren Betrag in Höhe von ... EUR nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie behauptet, unbekannte Dritte hätten das Verkehrsschild in das Gleisbett geworfen. Die Beklagte ist weiter der Ansicht, es handele sich schon nicht um einen Unfall beim Betrieb im Sinne von § 1 HaftPflG. Jedenfalls läge ein Fall von höherer Gewalt vor. Das Hineinwerfen des Verkehrsschildes in die Gleise stelle ein betriebsfremdes, unabwendbares Ereignis dar. Aufgrund der besonderen örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten des Unfalls scheidet eine Haftung ihrerseits aus. Das Verkehrsschild habe so in den Gleisen gelegen, dass auch der Fahrzeugführer dieses nicht erkennen konnte. Zudem sei der Aufprall um 2:30 Uhr erfolgt.

Zur Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten und zu der Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Das Gericht hat Beweis erhoben gemäß Beweisbeschluss vom 26. Juli 2013 (Bl. 103 d. A.) durch Vernehmung der Zeugen S. (Bl. 139 ff. d. A.) und B. (Bl. 143 f. d. A.) sowie durch Vernehmung des Zeugen J. (Bl. 145 f. d. A.). Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf den genannten Akteninhalt verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage hat im Wesentlichen Erfolg.

I.

Die Klägerin hat gemäß § 1 HaftPflG i. V. m. § 86 VVG einen Anspruch auf Zahlung in Höhe von ... EUR. Nachdem die Klägerin den Schaden gegenüber ihrer Versicherungsnehmerin ersetzt hat, ist deren Anspruch gegen die Beklagte aus § 1 HaftPflG gemäß § 86 VVG auf die Klägerin übergegangen.

1.

Der Unfall ereignete sich "bei dem Betrieb" der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 1 Abs. 1 HaftPflG.

Ein Betriebsunfall in diesem Sinne liegt vor, wenn ein unmittelbarer äußerer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung der Bahn besteht oder wenn der Unfall durch eine dem Bahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht worden ist. Ein unmittelbarer äußerer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang ist anzunehmen, wenn sich der Unfall bei der eigentlichen Beförderungstätigkeit ereignet hat (BGH, NJW-RR 2008, 335, 336). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs besteht ein innerer Zusammenhang zwischen einem Unfall und der einer Infrastruktur eigentümlichen Gefahr, wenn sich in dem Unfall das Risiko einer Versperrung des Fahrwegs in Zusammenhang mit einem Beförderungsvorgang verwirklicht (BGH, NJW-RR 2008, 335, 336). Vor diesem Hintergrund ist zweifelsfrei von einem Betriebsunfall im Sinne des § 1 Abs. 1 HaftPflG auszugehen. Sowohl ein äußerer als auch ein innerer Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang ist auf Grundlage der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs gegeben. Insoweit greift der Verweis der Beklagten auf die zitierte Passage des Urteils des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 17. September 1987 (Az. 1 U 237/86) nicht durch.

Hinzu kommt, dass im Verhältnis der Betriebsunternehmer zueinander die Versperrung des Fahrwegs allein dem Risikobereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zuzurechnen ist. Denn in diesen Fällen ist die jederzeitige uneingeschränkte Nutzbarkeit der Trasse für den Schienenverkehr nicht gewährleistet. Selbst bei der Versperrung des Fahrwegs durch ein nur kurzfristig bestehendes, eine dauerhafte Gleisblockade nicht darstellendes Hindernis (dort in Form von Weidetieren) verwirklicht sich eine der Gefahren, welche das Infrastrukturunternehmen erlaubtermaßen schafft (BGH, NJW-RR 2008, 335, 336).

Dies hat der Bundesgerichtshof ebenso für andere Fälle, etwa für einen auf die Gleise gestürzten Felsblock (BGH, NJW-RR 2004, 959) oder einen auf die Gleise bei einem Gewitter gestürzten Baum (BGH, IR 2004, 183) bejaht.

2.

Zudem ist die Haftung der Beklagten nicht wegen höherer Gewalt gemäß § 1 Abs. 2 HaftPflG ausgeschlossen.

Höhere Gewalt in diesem Sinne. ist ein „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“ (BGH, NJW-RR 1988, 986, 986).

Nach dem bestrittenen Vortrag der Beklagten haben unbekannte Dritte das Verkehrsschild in das Gleisbett gelegt. Im Ergebnis kann - diesen Geschehensablauf als wahr unterstellt - dennoch kein Fall der höheren Gewalt angenommen werden.

Denn jedenfalls wäre dieser sog. Sabotageakt Dritter für die Beklagte nicht unabwendbar gewesen. Ein unabwendbares Ereignis liegt dann vor, wenn das Ereignis auch bei Aufbietung äußerster Vorsicht eingetreten wäre. Nicht ausreichend ist insoweit, dass die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet wurde. Der Maßstab der Unabwendbarkeit ist strenger. Es muss alles Zurnutbare ergriffen worden sein.

Zu prüfen ist daher, was technisch möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Filthaut, HaftpflG, 5. Auflage 1999, § 1 Rn. 188). Hierbei besteht kein allgemeiner Grundsatz, dass eine Gefährdung durch strafbare Handlungen Dritter nicht zu vermeiden ist. Vielmehr muss eine regelmäßige Überwachung gewährleistet sein; Unbefugte müssen ferngehalten werden (RG, Urteil vom 13.10.1904, VI 119/04; Filthaut, HaftpflG, 5. Auflage 1999, § 1 Rn. 191).

Zwar kann vorliegend nicht davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsschild zunächst neben dem Gleisbett lag und sodann durch Dritte in das Gleisbett gelegt wurde. In solchen Fällen ist höhere Gewalt etwa durch das Oberlandesgericht Oldenburg (NJW-RR 2007, 1031, 1031) oder das Landgericht Erfurt (NJW-RR 2010, 37, 38) mit der Begründung abgelehnt worden, dass die Gefahr, dass Dritte unbefugt Zugriff auf die dort herumliegenden Gegenstände nehmen, nicht gänzlich unwahrscheinlich sei. Die Gegenstände hätten daher hinreichend gesichert werden müssen. Jedoch ist vorliegend zu berücksichtigen, dass sich der Unfall im Bereich eines für jedermann frei zugänglichen, nicht überwachten Bahnhofes ereignete. In diesen Bereichen erweist es sich als nicht gänzlich unwahrscheinlich, dass Dritte unbefugt Gegenstände in das Gleisbett legen. Hinzu kommt, dass es der Beklagten vor diesem Hintergrund jedenfalls oblegen hätte, für eine regelmäßige Überwachung des Gleisbetts im Bereich des Bahnhofes zu sorgen. Sofern dies der Fall gewesen wäre, hätte dann untersucht werden müssen, ob es sich als völlig unvorhersehbar und ganz plötzlich erwiesen hätte, dass es dennoch zu dem Ereignis gekommen ist (Filthaut, HaftpflG, 5. Auflage 1999, § 1 Rn. 192). Die Beklagte hat aber nach eigenem Vortrag nicht für eine hinreichend regelmäßige Überwachung gesorgt. Sie beruft sich allein darauf, dass der Bahnsteig alle vierzehn Tage begangen worden sei. Das Gleisbett wurde dementsprechend jedoch nicht einmal in diesem Abstand kontrolliert. Gerade mit Blick darauf, dass der Bahnsteig nicht nach außen gegen Unbefugte abgegrenzt ist, ist zudem eine Begehung alle vierzehn Tage nicht ausreichend, um Unvorhersehbarkeit für sog. Sabotageakte annehmen zu können. Denn derartige Begehungen haben nicht zur Folge, dass die das Gleisbett versperrenden Gegenstände derart überraschend und unvorhersehbar sind, dass die hohen Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 HaftPflG erfüllt sind. Der Begriff der höheren Gewalt ist ein wertender Begriff und will die Risiken ausschließen, die mit dem Bahnbetrieb nichts mehr zu tun haben und bei einer rechtlichen Bewertung nicht mehr dem Betrieb der Bahn, sondern

allein dem Drittereignis zugerechnet werden können (BGH, NJW-RR 1988, 986, 986).
Hiervon kann nach alledem nicht ausgegangen werden.

Im Übrigen ergibt sich aus dem gleichen Grund für den vorliegenden Fall nichts anderes aus dem Urteil des Landgerichts Frankfurt a. M. vom 11. Januar 2013 (Az. 2-07 O 130/12) und dem Beschluss des Oberlandesgerichts Frankfurt a. M. in gleicher Sache vom 3. Juni 2013 (Az. 4 U 42/13). Die Beklagte beruft sich diesbezüglich darauf, dass in diesem Fall das Vorliegen von höherer Gewalt bejaht wurde. Jedoch sind die Sachverhalte schon deshalb nicht vergleichbar, weil in der dortigen Sache ein Gegenstand auf offener Strecke im Gleisbett lag, vorliegend aber in einem unmittelbaren örtlichen Zusammenhang zu einem Bahnhof.

3.

Der von der Klägerin geltend gemachte Schaden gemäß der Rechnung der B GmbH vom 14. Januar 2011 ist auch der Höhe nach gerechtfertigt.

Die Rechnung beläuft sich auf einen Betrag von ... EUR (netto). Unter Berücksichtigung des zwischen der Klägerin und ihrer Versicherungsnehmerin vereinbarten Selbstbehalts von ... EUR sowie einer Mithaftungsquote von 1/3 ergibt sich ein Schaden in Höhe von ... EUR.

Der Zeuge S. hat detailliert und frei bekundet und begründet, dass die von der B GmbH berechneten Kosten erforderlich waren, um die durch den Unfall vom 16. Juli 2010 verursachten Schäden an dem Triebfahrzeug 186.150 zu beseitigen. Er selbst war es, der die an dem Triebfahrzeug entstandenen Schäden aufgenommen und u. a. in dem Protokoll der Schadaufnahme vom 31. August 2010 (Anlage K 6, Bl. 71 ff. d. A.) dokumentiert hat. Insoweit wurde durch den Zeugen B. als Mitarbeiter der Versicherungsnehmerin der Klägerin bestätigt, dass die aus der Anlage K 6 ersichtlichen Schäden und Maßnahmen im Wesentlichen auch durch ihn festgestellt worden seien. Der Zeuge S. hat insbesondere hervorgehoben, dass durch den Unfall die Drehgestelle des Triebfahrzeuges sowie die unter dem Fahrzeug befindlichen Antennen schwer beschädigt worden sind, was durch den Zeugen J. bestätigt wurde. Auf Basis des genannten Schadberichtes sei so der Zeuge S. weiter, dann das als Anlage K 8 (Bl. 87 ff. d. A.) vorliegende Angebot ausgearbeitet worden. Darin fänden sich die einzelnen Schadenspositionen aus dem Schadprotokoll mit entsprechender fortlaufender Nummerierung in dem Angebot wieder. Entsprechendes gelte für die auf Grundlage des Schadprotokolls angefertigte Materialliste (Anlage K 9, Bl. 92 ff. d. A.), auch darin korrespondierte die Nummerierung mit der aus dem Schadprotokoll. Zudem hat der Zeuge S. geschildert, dass die Preise auf Grundlage eines internen Prozesses, zunächst durch den Einkauf und anschließend durch das Controlling, ermittelt würden. Die angesetzten Stundensätze würden in erster Linie auf Grundlage des umfassenden Erfahrungsschatzes kalkuliert und im Einzelnen mit den Monteuren abgesprochen.

Vor diesem Hintergrund bestehen keine Zweifel daran, dass die genannten Arbeiten zur Schadensbeseitigung erforderlich waren. Sofern die Beklagte pauschal die Angemessenheit der angesetzten Preise bestreitet (Bl. 113 d. A.), ist dies unsubstantiiert. Es ist weder vorgetragen, noch in sonstiger Weise ersichtlich, dass die von der B GmbH angesetzten Preise nicht angemessen sind.

Dies gilt umso mehr, als der Zeuge B. als Mitarbeiter der Versicherungsnehmerin der Klägerin bekundet hat, dass man letztlich auf das Angebot der B GmbH angewiesen sei, da am Markt insoweit im Wesentlichen keine anderen Anbieter existierten.

Die von der Klägerin angenommene Mithaftungsquote von 1/3 ist von der Beklagten nicht angegriffen worden; sie ist auch angemessen (BGH, NJW-RR 2004, 959, 962).

4.

Der Zinsanspruch besteht in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang gemäß §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 3, 288 Abs. 1 BGB. Soweit die Klägerin darüber hinaus Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten fordert, ist dies mangels einer Entgeltforderung gemäß § 288 Abs. 2 BGB nicht gerechtfertigt.

II.

Zudem kann die Klägerin Zahlung vorgerichtlich entstandener Rechtsverfolgungskosten in Höhe von ... EUR nebst Zinsen seit Rechtshängigkeit gemäß §§ 280 Abs. 1, Abs. 2, 286 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 3, 288 Abs. 1, 291 BGB verlangen. Insbesondere ist die von der Klägerin angesetzte Geschäftsgebühr von 1,5 im Hinblick auf den Umfang und die Schwierigkeit der vorliegenden Sache nicht zu beanstanden.

III.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs. 1 S. 1, 709 S. 1, S. 2 ZPO.