

Haftung des EVU aus einem Rangierunfall

HaftPflG § 1 Abs. 1, § 13 Abs. 1 und 2

- 1. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kann ein anderes EVU nach § 1 Abs. 1 HaftPflG in Anspruch nehmen. (Rn. 24)**
- 2. Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verantwortungsanteile nach § 13 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 1 HaftPflG ist in erster Linie das Maß der Verursachung, in dem die Beteiligten zu der Schadensentstehung beigetragen haben, von Bedeutung. (Rn. 25)**
- 3. Ein EVU hat einen Zusammenstoß beim Rangieren von Zugteilen allein verursacht, wenn es gegen die Verpflichtung, beim Rangieren auf Sicht zu fahren und mit Hindernissen im Rangierweg stets zu rechnen, verstoßen hat, auch wenn der andere Zugteil in rechtmäßiger Weise über das Grenzzeichen einer Weiche hinaus in der Weise abgestellt worden ist, dass er in den Regellichtraum des eigenen Gleises hineinreicht. (Rn. 25-27)**
- 4. Das allein haftende EVU hat auch den Schaden zu ersetzen, der dem anderen EVU durch den Ausfall von Einnahmen in der Zeit der Reparatur der beschädigten Zugeinheit entsteht, wenn der Zug die vorgesehenen Fahrten ohne die beschädigte Zugeinheit durchführt. (Rn. 32) (Leitsätze der Redaktion)**

LG Hannover, Urteil vom 10. Mai 2022 – 20 O 241/19 (in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses vom 8. Juni 2022 = BeckRS 2022, [13491](#))

Zum Sachverhalt:

1Bei den Parteien handelt es sich jeweils um Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Schadensersatz wegen eines Eisenbahnbetriebsunfalls, der sich am 14.11.2018 auf dem Werksgelände und der Gleisinfrastruktur des Schotterwerks Dönstedt der Firma NNG N1. N2. GmbH bei Fl. ereignet hat.

2Widerklagend nimmt die Beklagte die Klägerin ebenfalls wegen dieses Eisenbahnbetriebsunfalls auf Schadensersatz in Anspruch.

3Am Unfalltag fuhr die Klägerin mit ihrem Zug, bei dem es sich um einen SSDT Selbstentladezug, der Sand und Schotter führte, handelte und der aus mehreren Einheiten mit kurzgekuppelten Wagen bestand, in die Gleisinfrastruktur der NNG ein, mit dem Ziel, ihn dort der NNG zum Zwecke der Beladung zu übergeben. Kurz bevor sie in die Gleisinfrastruktur einfuhr, kontaktierte sie den für den Betrieb und die Überwachung der Gleisinfrastruktur in Dönstedt zuständigen Mitarbeiter der NNG und bat um Mitteilung, welche Gleise für die Abstellung ihres Zuges befahrbar bzw. frei seien. Ihr wurden daraufhin die Gleise A5 und A6 benannt. Die Gleise A5 und A6 verlaufen parallel zueinander auf dem Gelände der NNG. Es wird insoweit zur Veranschaulichung auf die Skizze Anlage B1 verwiesen. Das Gleis 5 wird durch die Weiche WA11 auf das Gleis A6 geführt. Nachdem Mitarbeiter der NNG das Abstellen des Zuges auf den Gleisen A5 und A6 freigegeben hatten, stellten der Rangierbegleiter und der Triebfahrzeugführer der Klägerin die leeren Wagen in den Gleisen A5 und A6 ab. Die Mitarbeiter der NNG fuhren daraufhin mit ihrer Lok nach Gleis A5, koppelten dort eine 6er-Einheit des SSDT der Klägerin ab und fuhren mit dieser nach Gleis A6 und koppelten dort die auf diesem Gleis abgestellten kompletten Einheiten, zwei

6er- und eine 4er-Einheit, an und nahmen die Wagen mit zur Beladung. Ein Zugteil der Klägerin wurde von dieser über das Grenzzeichen der A12 in die Weiche WA11 abgestellt. Ein Zugteil der Klägerin auf dem Gleis A5 war dort ca. 25 m über das Grenzzeichen RA12 abgestellt und reichte mithin in den Regellichtraum des Gleises A6 hinein.

4Auch der Triebfahrzeugführer der Beklagten fuhr am 14.11.2018 mit einem Zug bestehend aus zwei Lokomotiven und 34 leeren Wagen auf dem Betriebsgelände der NNG an. Die Wagen sollten auf dem Betriebsgelände beladen werden. Der Rangierbegleiter der Beklagten nahm ebenfalls mit dem Rangierpersonal des Schotterwerks Kontakt auf und erhielt die Anweisung und Freigabe, die Wagen des Zuges auf den Gleisen A1A und A6 abzustellen. Der Triebfahrzeugführer der Beklagten fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 8 bis 10 km/h auf dem Gleis A6. Aufgrund der schlechten Lichtverhältnisse konnte er nicht erkennen, dass der Zugteil der Klägerin über das Grenzzeichen in den Weichenbereich der Weiche WA11 hinein abgestellt war und so in

LG Hannover: Haftung des EVU aus einem Rangierunfall(RdTW 2022, 293)

294

das Gleis A 6 hineinragte. Aufgrund des nicht freien Regellichtraumes des Gleises A6 prallte die Lokomotive der Beklagten seitlich gegen einen Wagen des Zugteils der Klägerin, der in den Bereich der Weiche WA11 hineinragte. Sowohl die Lokomotive der Beklagten als auch eine Wageneinheit der Klägerin wurden beschädigt.

5Mit der Klage begehrt die Klägerin die Erstattung der Kosten, die ihr dadurch entstanden sind, dass die beschädigte SSdT-Einheit in die Werkstatt der Klägerin in Sp. verbracht werden musste. Die Entfernung nach Sp. beträgt 162 Kilometer. Die Klägerin entrichtete an die DB N3. AG einen Trassenpreis von 270,54 € für die Überführung einer Diesellok zum Unfallort. Für die Überführung der beschädigten Wageneinheit nach Sp. entrichtete die Klägerin an die DB N3. AG einen Trassenpreis von 471,42 €. Insgesamt sind der Klägerin für die Überführung Kosten in Höhe von 3.435,66 € entstanden, die sie mit der Klage begehrt.

6Des Weiteren behauptet die Klägerin, für die Reparatur der beschädigten SSdT-Einheit einen Betrag in Höhe von insgesamt 8.774,69 € aufgebracht zu haben. Dieser setze sich zum einen zusammen aus 5.685,69 € Fremdkosten und 3.089,00 € für eigene Werkstattkosten. Die Klägerin habe an die Firma FWM-Fahrzeugwerke einen Betrag in Höhe von 1.800,00 € netto für die Instandsetzung eines Seilhakens gezahlt, worüber sich die Rechnung vom 4.2.2019 (Anlage K10) verhalte. Da die Einheit unfallbedingt entgleist sei, hätten die entgleisten Radsätze gewechselt werden müssen. Dies sei in der Werkstatt der Klägerin in Sp. erfolgt und habe einen Rechnungsbetrag von 1.141,39 € ausgelöst (Anlage K11). Für das Aufgleisen der unfallbedingt entgleisten Wageneinheit vor Ort in Fl. seien Kosten in Höhe von 2.774,30 € angefallen. Hierüber verhält sich die Rechnung der OHE vom 20.12.2018 (Anlage K12).

7Des Weiteren seien Eigenleistungen in Höhe von 3.089,00 € angefallen. Hierbei handele es sich um ersparte Werkleistungen, die in der Rechnung Anlage K13 aufgeführt sind. Für die Rückführung der reparierten SSdT-Einheit nach Fl. sei ein Betrag in Höhe von 3.435,66 € aufgewendet worden.

8Des Weiteren macht die Klägerin gegen die Beklagte eine Mindertonnage durch Ausfall der beschädigten SSdT-Einheit in der Zeit vom 14.11. bis 6.12.2018 in Höhe von insgesamt 42.682,50 € geltend. Die beschädigte Wageneinheit sei vom Unfalltag bis zur Beendigung der Reparatur am 6.12.2018 ausgefallen. Die Klägerin habe sich zum Transport von

Baustoffen verpflichtet. Aus dem dementsprechenden Vertrag ergibt sich die Pflicht der Klägerin, SSdT, bestehend aus 46 Güterwagen verteilt auf 7 Einheiten mit je 6 Wagen und 1 Einheit mit 4 Wagen, bereitzustellen. Durchschnittlich sei sie verpflichtet gewesen, mit einem Ganzzug 2850 Tonnen pro Umlauf zu befördern. Während des Ausfalls der Einheit hat die Klägerin für NNG insgesamt 18 Umläufe ab Fl. durchgeführt. Die mit der beschädigten Einheit beförderbaren Mengen betrage 372 t, multipliziert mit 18 Umläufen ergebe sich eine Mindertonnage von 6750 Tonnen. Auf die Berechnung der Klägerin auf den Seiten 6 Rück und 7 der Akten wird Bezug genommen.

9Des Weiteren begehrt die Klägerin von der Beklagten die Kosten für erforderliches Notfallmanagement am 14. und 15.11.2018 in Höhe von 2.300,00 €. Die Klägerin habe dieses Notfallmanagement in Eigenleistung durchgeführt. Es habe sich um Leistungen der Unfallaufnahme und Dokumentation des Schadens sowie des Hergangs des Schadens gehandelt. Die Beräumung der Unfallstelle habe nicht erfolgen können, da seitens der Beklagten kein Mitarbeiter für das Notfallmanagement vor Ort erschienen war. Die Klägerin habe Drittleistungen erspart. Angefallen seien am 14.11.2018 insgesamt 8 Stunden und am 15.11.2018 insgesamt 12 Stunden, in Summe also 20 Stunden, wobei ein Stundensatz in Höhe von 115,00 € angemessen sei, sodass sich der geltend gemachte Betrag in Höhe von 2.300,00 € errechne.

10Die Klägerin ist der Ansicht, dass die Beklagte für den entstandenen Schaden zu 100 % hafte. Die Beklagte sei nicht nach den Vorschriften auf Sicht gefahren; sie sei verpflichtet gewesen, die Geschwindigkeit so zu wählen, dass die fahrende Rangiereinheit jederzeit vor einem etwaigen Hindernis zum Halten gebracht werden könne. Der Fahrweg sei durch die Beklagte unzureichend beobachtet worden, sodass die Beklagte gegen die ihr obliegenden Pflichten in erheblichem Maße verstoßen habe. Ein Mitverschulden der Klägerin sei nicht ersichtlich. Ein derartiges Mitverschulden ergebe sich insbesondere nicht aus der Tatsache, dass die Klägerin nicht grenzzeichenfrei abgestellt habe. Das Abstellen von Fahrzeugen bedürfe immer der Zustimmung des jeweiligen Infrastrukturbetreibers. Es existiere keine Vorschrift aus der ein Verbot hervorgehe, Fahrzeuge auf den Weichen abzustellen. Auch gebe es kein Verbot, Gleise nur bis zum Grenzzeichen zu besetzen. Vielmehr müssten in einer Anschlussbahn sich bewegende Fahrzeuge ständig damit rechnen, dass genau diese Umstände eintreten könnten. Deshalb müssten sie sich vorsichtig und jederzeit haltebereit auf Sicht bewegen.

11-12[Anträge]

13[Die Beklagte] ... ist der Ansicht, der Unfall sei durch das pflicht- und regelwidrige Verhalten der Mitarbeiter der Klägerin verursacht worden. Die Ausführungen der Klägerin, dass es üblich sei, Wagen auf der Weiche WA11 abzustellen, sei falsch. Die Mitarbeiter der Klägerin hätten zumindest das Personal der NNG über den pflichtwidrig abgestellten Zugteil auf der Weiche WA11 informieren müssen. Insoweit verweist die Beklagte auch auf die Fahrdienstvorschrift 408.4831 der Deutschen B2. N3. AG. Dort heiße es, dass abgestellte Fahrzeuge so festgelegt werden, dass sie nicht über ein Grenzzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal, eine Gleissperre oder einen Übergang entlaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet werde. Eine nahezu inhaltsgleiche Regelung findet sich in der Fahrdienstvorschrift für nicht bundeseigene Eisenbahnen (FV-NE).

14Im Übrigen wird bestritten, dass die SSdT-Einheit der Klägerin bis zum 6.12.2018 ausgefallen sei. Die Klägerin sei im Rahmen der ihr obliegenden Schadensminderungspflicht verpflichtet gewesen, die beschädigte SSdT-Einheit in eine nahegelegene Werkstatt als

nach Berlin-Sp. zu verbringen. Die angegebenen Kosten der Reparatur bestreitet die Beklagte dem Grunde und der Höhe nach. Zudem bestreitet die Beklagte, dass nach der Beschädigung eines Wagens der Klägerin ein Schaden durch entgangenen Gewinn in Höhe von 42.682,50 € entstanden sei. Sie bestreitet insbesondere, dass die Klägerin wegen eines beschädigten Wagens die gesamte SSDT-Einheit, bestehend aus 6 Wagen, für die Zeit der Reparatur eines der Wagen aus dem Betrieb gezogen habe. Auch bestreitet sie, dass die Klägerin in der Zeit vom 14.11. bis 6.12.2018 sämtliche weiteren Wagen und Wageneinheiten ihres Betriebes ständig im Einsatz gehabt habe und so bei 18 Umläufen jeweils die angegebene Mindertonnage von 372 t entstanden sei.

15 Auch wird der Schaden der Klägerin durch Notfallmanagement in Höhe von 2.300,00 € bestritten.

16 Mit der Widerklage begehrt die Beklagte den Ersatz des Schadens, der an der beschädigten Lokomotive BBL08 der Beklagten entstanden sei. Für die Schadenaufnahme, die Überprüfung und Instandsetzung der beschädigten Lokomotive hätten Mitarbeiter der Beklagten 70,25 Stunden und 59,25 Stunden, mithin insgesamt 4.270,00 €, aufgebracht. Zusätzlich habe die mit dem Unfallmanagement beauftragte F1. E2. GmbH & Co. KG der Beklagten für Leistungen im Zusammenhang mit der Beschädigung der Lokomotive BBL08 in Höhe von 130,80 € und 1.020,00 € in Rechnung gestellt. Insgesamt seien der Beklagten mithin Kosten in Höhe von 5.420,80 € entstanden. Es wird auf die detaillierten Ausführungen in dem Klagerwiderungsschriftsatz verwiesen. Zur Behebung des Schadens sei weiterhin Material im Wert von 4.517,94 € netto aufgewandt worden. Der Ausfallschaden und die Vorhaltekosten bezifferten sich auf 2.962,61 €. Durch die Beschädigungen an den Gleisen seien Kosten in Höhe von 691,10 € entstanden.

17-18 [Anträge Widerklage]

19 [Die Klägerin und Widerbeklagte] ... bezieht sich auf den ursprünglichen Vortrag und beruft sich darauf, dass die Klägerin keine Mithaftungsquote treffe. Im Übrigen seien die geltend gemachten Anspruchspositionen aus der Widerklage schon von vornherein unschlüssig. Insoweit wird auf den Vortrag der Beklagten aus dem Schriftsatz vom 11.11.2020 verwiesen.

20 Bezüglich des weiteren Parteivorbringens wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst deren Anlagen Bezug genommen.

21 Die Kammer hat gemäß Beweisbeschluss vom 10.11.2021 Beweis erhoben durch Vernehmung des Zeugen R. K.. Auf den Inhalt der Sitzungsniederschrift vom 21.3.2022 wird Bezug genommen.

Aus den Gründen:

22 Die Klage ist zum überwiegenden Teil begründet.

23 Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 58.328,51 € aus § 1 Abs. 1 Haftpflichtgesetz.

24 Der Klägerin steht als Eisenbahnverkehrsunternehmen aus § 1 Abs. 1 Haftpflichtgesetz gegen die Beklagte ebenfalls als Eisenbahnverkehrsunternehmen der geltend gemachte

LG Hannover: Haftung des EVU aus einem Rangierunfall(RdTW 2022, 293)

295

Schadensersatzanspruch im Wesentlichen zu. Nach dieser Vorschrift ist in dem Fall, dass bei dem Betrieb einer Schienenbahn eine Sache beschädigt wird, der Betriebsunternehmer

dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Unstreitig ist der Klägerin ein Schaden an ihrer SSDT-Einheit während einer Rangierfahrt, also beim Betrieb der Schienenbahn, entstanden. Ein Unfall ist gegeben, wenn ein unmittelbarer äußerlicher örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung der Bahn besteht oder wenn der Unfall durch eine den Bahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht worden ist. Hieran bestehen im vorliegenden Fall keine Zweifel.

25 Grundsätzlich ist eine Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verantwortungsanteile nach § 13 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 1 Haftpflichtgesetz vorzunehmen. Diese Abwägung ist aufgrund 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 Bedeutung. Vorliegend hat die Beklagte gegen die ihr obliegende Verpflichtung, beim Rangieren auf Sicht zu fahren und mit Hindernissen im Rangierweg stets zu rechnen, verstoßen. In dem Regelwerk der BOA, die das vorgegebene Regelwerk darstellt, ist in § 56 unter Absatz 1 geregelt:

„Beim Rangieren wird auf Sicht gefahren. Mit Hindernissen im Rangierweg muss stets gerechnet werden. Jede Fahrt ist so vorsichtig auszuführen, dass Verletzungen von Menschen und Beschädigungen von Fahrzeugen und Anlagen vermieden werden.“

26 Die Beklagte hat eingeräumt, dass sie angesichts der tiefstehenden Sonne das auf dem Gleis A5 abgestellte Zugteil der Klägerin nicht rechtzeitig gesehen hat und daher mit ihr zusammengestoßen ist. Nach dem oben beschriebenen Regelwerk ergibt sich, dass die Geschwindigkeit stets so zu wählen ist, dass die fahrende Rangiereinheit jederzeit vor einem etwaigen Hindernis zum Halten gebracht werden kann. Diesen Vorschriften hat die Beklagte nicht genügt. Selbst wenn sie Schrittgeschwindigkeit gefahren sein sollte, hätte sie sich notfalls gerade im Hinblick auf die tiefstehende Sonne einweisen lassen müssen, bevor sie mit ihrer Zugeinheit weiterfährt.

27 Der Klägerin ist hingegen ein Mitverschulden an dem streitgegenständlichen Unfall nicht anzulasten. So ist entgegen der Ansicht der Beklagten schon kein Verbot ersichtlich, die Zugeinheit über Grenzzeichen hinaus abzustellen. Soweit die Beklagte auf Fahrdienstvorschriften der DB N3. AG oder der Fahrdienstvorschriften für nicht bundeseigene Eisenbahnen verweist, ist sie darauf zu verweisen, dass es sich bei diesen Vorschriften nicht um Vorschriften handelt, die auf den Betrieb der Klägerin Anwendung finden, da es sich weder um Zugteile der Deutschen Bahn noch der FVN handelt. Eine Regelungslücke, die dazu führen könnte, hier in Analogie eine Anwendung der Vorschriften anzunehmen, liegt nicht vor. In der maßgeblichen Anschlussbahn greift die BOA Sachsen-Anhalt als übergeordnete Vorschrift mit den zur Regelung von Rangierbewegungen in Anschlussbahnen ergangenen Anweisungen. Auch hier ist in Ziffer 2.6.6 geregelt, dass der Rangierleiter und der Triebfahrzeugführer bei jeder Rangierfahrt den Rangierweg und die Signale ständig zu beobachten haben. Vor und während der Rangierfahrt ist festzustellen, dass die Rangierwege frei, die Weichen und Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen und die sonstigen Rangiereinrichtungen richtig gestellt sind und bei einmündenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaus steht. Aus dieser Passage ergibt sich eindeutig, dass ein Verbot, über Grenzzeichen hinaus einen Zugteil abzustellen, nicht besteht. Dies ergibt sich weiterhin auch aus der Vorschrift Ziffer 2.9, wonach darauf zu achten ist, dass kein Fahrzeug unbeabsichtigt über das Grenzzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt.

Im Umkehrschluss ist der Klägerin Recht zu geben, dass Fahrzeuge über Grenzezeichen hinaus beabsichtigt abgestellt werden dürfen. Ein Verschulden der Klägerin ist mithin nicht ersichtlich, sodass von einer Haftungsquote von 100 % zu Lasten der Beklagten auszugehen ist.

28Der Höhe nach steht der Klägerin ein Schadensersatzanspruch in Höhe des ausgerichteten Betrages zu.

29Dieser setzt sich zusammen aus den Überführungskosten der beschädigten SSDT-Einheit in die Werkstatt der Klägerin in Sp. in Höhe von 3.435,66 €.

30Diese Kosten sind für die Überführung unstrittig entstanden. Soweit die Beklagte darauf verweist, die Klägerin sei ihrer Schadensminderungspflicht nicht nachgekommen und habe keine näher gelegene Reparaturwerkstatt angefahren, ist sie darauf zu verweisen, dass sie für diese Behauptung der Verletzung der Schadensminderungspflicht beweisfällig geblieben ist.

31Weiterhin war der Klägerin ein Betrag der Reparaturkosten der beschädigten SSDT-Einheit in Höhe von 8.774,69 € zuzusprechen. Im Rahmen der Klagschrift hat die Klägerin die Reparaturkosten im Einzelnen aufgeschlüsselt unter Beifügung der jeweiligen Rechnungsbeträge. Die Beklagte hat sich darauf beschränkt, die Höhe der Reparaturkosten der Höhe nach zu bestreiten. Dieses Bestreiten ist angesichts des substantiierten Vortrages der Klägerseite als nicht hinreichend substantiiert anzusehen. Es hätte der Beklagten insoweit obliegen konkret darzutun, welche genau entstandenen Kosten bestritten werden. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Beklagte auf diesem Gebiet ebenso fachkundig sein dürfte, wie die Klägerin.

32Des Weiteren ist die Kammer nach Durchführung der Beweisaufnahme davon überzeugt, dass der Klägerin eine Mindertonnage in Höhe von 42.682,50 € entstanden ist. So hat der zu der Frage, ob die beschädigte Einheit tatsächlich in der Zeit vom 14.11. bis 6.12.2018 ausgefallen ist, vernommene Zeuge K., bei dem es sich um den Leiter der Logistik bei der NNG handelt, nachvollziehbar ausgeführt, dass er aus seinen Unterlagen entnehmen könne, dass ein Ausfall tatsächlich für den maßgeblichen Zeitraum 14.11. bis 6.12.2018 zu verzeichnen gewesen sei. Für diesen maßgeblichen Zeitraum sei Fl. 8 Mal angefahren worden, Dönstedt 10 Mal. Diese Fahrten hätten einmal pro Tag stattgefunden. Als Belader des Zuges sei er verpflichtet gewesen, Kenntnis davon zu haben, wie viele Tonnen eingeladen werden können. Dies seien im Durchschnitt, wie von der Klägerseite vorgetragen, 372 Tonnen pro Einheit gewesen. Die Fahrten hätten trotzdem stattgefunden, aber ohne die Tonnage. Der Zug sei mit einer Mindertonnage im Wert von 372 Tonnen losgefahren. Die Fahrten, die mit den 18 Rechnungen der Klägerin in Rechnung gestellt wurden, seien auch tatsächlich durchgeführt worden. Die Kammer sieht sich nicht veranlasst, diesen glaubhaften Aussagen des Zeugen keinen Glauben zu schenken, sodass, wie von der Klägerseite nachvollziehbar und substantiiert ausgeführt, ein Schaden in Höhe der geltend gemachten Forderung entstanden ist.

33Bezüglich der geltend gemachten Kosten für das Notfallmanagement unterliegt die Klage hingegen der Abweisung.

34Die Klägerin hat insoweit nicht dargetan, dass die beiden von ihr mit dem Notfallmanagement beauftragen

Mitarbeiter Dirk Brandenburg und Herr F2., bei denen es sich um fest angestellte Mitarbeiter gehandelt hat, anders eingesetzt worden wären. Ein Schaden ist mithin nicht hinreichend dargetan.

35Die Widerklage unterliegt der Abweisung.

36Da von einer Haftungsquote von 100 % zu Lasten der Beklagten auszugehen ist, wie oben ausgeführt worden ist, kann die Beklagte von der Klägerin keinen Schadensersatz beanspruchen.

37[Nebenentscheidungen]

Anmerkung

[1] Das Urteil des Landgerichts Hannover kann als weiterer Baustein zur Ergänzung der eher spärlich vorhandenen Rechtsprechung in Angelegenheiten des Eisenbahn-Güterverkehrs bezeichnet werden, dies sowohl schadens- wie auch eisenbahnrechtlich. Selten stand der Eisenbahn-Güterverkehr so im Fokus wie dieser Tage. Die Bedeutung des Verkehrsträgers für die Zukunft ist erkannt, die praktischen Probleme bei der Netzmodernisierung oder gar dem Netzausbau sind in aller Munde. Der Fall veranschaulicht, welche Besonderheiten schienengebundene Verkehre mit sich bringen.

[2] Gestritten haben zwei Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) des Güterverkehrs, die in einem Gleisanschluss miteinander kollidierten. Beide EVU transportierten nahezu täglich für denselben Auftraggeber Baustoffe und befuhren zu diesem Zweck die Eisenbahn-Infrastruktur des Auftraggebers an dessen Steinbruch. Die Klägerin hatte ihren langen Zug – wie schon regelmäßig in den Jahren zuvor – abgestellt und wartete auf die Beladung. Hierbei ragte der hintere Zugteil über eine Weiche hinaus, da das Abstellgleis für den Zug nicht ausreichend lang bemessen ist.¹ Der Zug der Beklagten fuhr in den Gleisanschluss des Auftraggebers hinein und kollidierte dabei mit dem abgestellten Zugteil der Klägerin, was sie wegen einer Sichtbehinderung durch tiefstehende Sonne nicht habe vermeiden können. Die Klägerin macht neben dem Ersatz der entstandenen Sachschäden auch nachgewiesenen entgangenen Gewinn geltend für die Zeit des reparaturbedingt ausgefallenen Zugteils. Die Beklagte erhob für ihre Sachschäden an der Lok Widerklage. Der Klage wurde bis auf Abzüge bei einer Schadensposition stattgegeben; die Widerklage wurde abgewiesen. Das Gericht erkannte zu Recht auf eine weit überwiegende Schadensverursachung durch die Beklagte, die zum vollständigen Zurücktreten der Betriebsgefahr der Klägerin führte.

[3] In seinen Urteilsgründen stellt das Landgericht Hannover zunächst klar, dass es sich bei beiden Parteien um EVU handelt, die ihrerseits der Gefährdungshaftung des § 1 Abs. 1 HaftpflG unterliegen, weshalb gemäß § 13 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 1 HaftpflG eine Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verantwortungsanteile vorzunehmen sei. Dabei sei von besonderer Bedeutung, dass die Beklagte gegen die ihr obliegende Verpflichtung verstoßen habe, beim Rangieren auf Sicht zu fahren und stets mit Hindernissen im Rangierweg zu rechnen. Diese Pflicht ergebe sich zutreffend aus dem hier anwendbaren § 56 Abs. 1 der BOA des Landes Sachsen-Anhalt.² Das Gebot, beim Rangieren auf Sicht zu fahren und jederzeit mit Hindernissen rechnen zu müssen, findet sich ebenfalls in den Richtlinien der DB Netz AG wieder³ und kann durchaus als allgemeingültige Regel im Eisenbahn-Rangierbetrieb verstanden werden. Dabei ist die Geschwindigkeit so zu wählen, dass die fahrende Rangiereinheit jederzeit vor einem etwaigen Hindernis zum Halten gebracht werden kann. Gerade bei schwierigen Sichtverhältnissen – so das Landgericht zutreffend – müsse sich der Triebfahrzeugführer notfalls einweisen lassen.

[4] Bei der vorzunehmenden Abwägung gem. § 13 HaftpflG hat das Landgericht richtigerweise geprüft, ob der Klägerin, die ihren Zug nicht grennzeichenfrei auf der Weiche abgestellt hat, ein Mitverschulden anzulasten sei. Dabei war zwischen den Parteien insbesondere streitig, ob es für den Eisenbahnbetrieb ein Verbot gebe, eine Zugeinheit über ein Grennzeichen hinaus abzustellen. Eine Bezugnahme der Beklagten auf die Rechtsprechung zu verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugen im Straßenverkehr konnte aufgrund der vorhandenen Spezialregelungen für den Eisenbahnverkehr nicht verfangen. Auch aus einer Bezugnahme der Beklagten auf Fahrdienstvorschriften, wonach abgestellte Fahrzeuge so festgelegt werden müssen, dass sie nicht über ein Grennzeichen entlaufen,⁴ hat das Landgericht zu Recht kein Mitverschulden der Klägerin abgeleitet. Denn in den genannten Fahrdienstvorschriften geht es um Sicherheitsmaßnahmen, die abgestellte Fahrzeuge an einem unbeabsichtigten Weiterrollen – insbesondere auf Weichen – hindern sollen, also etwa durch das Betätigen von Feststellbremsen oder das Unterlegen von Hemmschuhen. Im Umkehrschluss – so das Landgericht zutreffend – ist hieraus nicht zu schließen, dass ein beabsichtigtes Abstellen von Fahrzeugen über Grennzeichen hinaus generell verboten sei. Auch aus der bereits erwähnten, hier vorrangig anzuwendenden, BOA Sachsen-Anhalt ergebe sich gerade, dass bei jeder Rangierfahrt der Rangierweg ständig zu beobachten sei, ferner dass vor und während der Rangierfahrt festzustellen sei, dass die Rangierwege frei sind und bei einmündenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grennzeichen hinaus im Wege steht. Da sich die Beobachtungspflicht auch auf über das Grennzeichen hinausragende Fahrzeuge bezieht, darf es solche auch geben.

[5] Das Landgericht Hannover kommt damit zu dem zutreffenden Ergebnis, dass das fahrende EVU die volle und alleinige Haftung trifft, wenn es beim Rangiervorgang den Fahrweg nicht ausreichend beobachtet und mit einem rechtmäßig abgestellten Fahrzeug kollidiert. Das inzwischen rechtskräftige Urteil des Landgerichts Hannover reiht sich damit in Entscheidungen zum Eisenbahn-Haftpflichtrecht ein, die aufgrund eines deutlich überwiegenden Verschuldens der beklagten Partei auf deren volle Haftung erkannt haben. In den Fällen des Landgerichts Frankfurt am Main⁵ und des Oberlandesgerichts Celle⁶ handelte es sich bei der beklagten Partei jeweils um das bekanntermaßen größte Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen in Deutschland, welches ebenfalls Eisenbahn Betriebsunternehmer im Sinne von § 1 HaftpflG ist und damit – wie auch das jeweils geschädigte EVU – der Gefährdungshaftung unterliegt.

Rechtsanwalt Klaus-Peter Langenkamp

¹ Man stelle sich eine vergleichbare Situation an einer LKW-Entladestelle vor.

² Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen – BOA) – vom 13. Mai 1982, geändert durch Gesetz vom 3. September 1997 (GVBl. 1997 I S. 104)

³ Fahrdienstvorschrift, Richtlinie 408.48, dort Unterziffer 4814.

⁴ Vgl. vorgenannte Richtlinie 408.48, dort Unterziffer 4831; ferner § 58 Abs. 4 lit. a FV-NE (Fahrdienstvorschrift für nicht-bundeseigene Eisenbahnen).

⁵ RdTW 2020, 350.

⁶ RdTW 2021, 238; vgl. auch die Urteilsbesprechung im Aufsatz Wilting, Der Baum auf dem Gleis und in der Rechtsprechung, RdTW 2021, 214.