

Titel:

Schadensersatzansprüche eines Spediteurs gegen einen Frachtführer wegen Schäden bei einem schienengebundenen Gütertransport

Normenketten:

ZPO § 12, § 17 Abs. 1 S. 1, § 38 Abs. 1, § 128 Abs. 2

HPfllG § 1 Abs. 1, § 10 Abs. 2

BGB § 254, § 288 Abs. 1 S. 2, § 291

HGB § 425, § 437

Leitsätze:

1. Die Haftungsbeschränkung nach § 10 HaftpflG gilt nur für solche Schäden, für die das Bahnbetriebsunternehmen nach § 1 HaftpflG einstandspflichtig ist. (Rn. 43) (redaktioneller Leitsatz)
2. Hat ein Triebfahrzeugführer gegen eine die Geschwindigkeit bei Rangierfahrten regelnde Fahrdienstvorschrift verstoßen, so trägt der sich seiner bedienende Frachtführer Verschulden an einem Zusammenstoß mit einem abgestellten Leerzug. (Rn. 49) (redaktioneller Leitsatz)
3. Fahrdienstleiter eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind keine Erfüllungsgehilfen des Spediteurs von mit einem Güterzug beförderten Frachten. (Rn. 50) (redaktioneller Leitsatz)
4. Frachtkosten für von einem Spediteur vorgehaltene Ersatzpuffer für die Instandsetzung von beschädigten Puffern von ihm gemieteter Güterwaggons sind als Vorhaltekosten zu ersetzen. (Rn. 54) (redaktioneller Leitsatz)
5. Der Spediteur darf Schadensersatzansprüche seines Auftraggebers gegen den Frachtführer wegen vorwerfbarer Beschädigung des beförderten Frachtguts geltend machen. (Rn. 58) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Beschädigung, Ersatzpflicht, Freistellungsanspruch, Geschwindigkeit, Haftungsbegrenzung, Nutzungsausfall, Schadensersatzpflicht, Eisenbahnunfall, Spediteur, Frachtführer, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Infrastrukturnutzungsvertrag, Schienengüterverkehr, Vorhaltekosten, Bahnbetriebsunternehmen

Fundstellen:

TranspR 2020, 493

RdTW 2020, 436

LSK 2020, 19213

BeckRS 2020, 19213

Tenor

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 47.982,58 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 27.11.2018 zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Klägerin von allen Ansprüchen der D. AG, M.-straße ..., ... S1., aufgrund des Unfallereignisses vom 24.06.2017 um ca. 00:20 Uhr anlässlich des Aufpralls des Zuges Nr. 59746 auf den stehenden Leerzug Nr. 52885 bei der Einfahrt in den Bahnhof Br.-K. freizuhalten.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von ihrer Verpflichtung zur Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten freizustellen in Höhe von 1.531,90 € gemäß Kostenrechnung Nr. 2539 des Rechtsanwaltes Dr. F1. W2., N., vom 25.10.2018, sowie in Höhe von 3.260,90 € gemäß Kostenrechnung Nr. 2538 des Rechtsanwaltes Dr. F1. W2., N., vom 25.10.2018.
4. Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits sowie die Kosten der Nebenintervention durch die Streithelferin DB N3. AG, T. H. Allee ..., ... F2. am M., und durch die Streithelferin Freie Hansestadt Br.. Im Übrigen tragen die Streithelfer die Kosten ihrer Nebenintervention selbst.

5. Das Urteil ist für die Klägerin und die Streithelfer jeweils gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 527.982,58 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin als Spediteurin macht gegenüber der Beklagten als Frachtführerin Schadensersatzansprüche aufgrund der Beschädigung von in ihrem Eigentum befindlichen Eisenbahn-Güterwagen (im Nachfolgenden als Wagen bezeichnet) und von fabrikneuen Pkws der D. AG anlässlich einer von der Beklagten durchgeführten Rangierfahrt eines Güterzuges geltend.

2

Die Klägerin ist als Spediteurin tätig und als solche auf die Beförderung fabrikneuer Pkws spezialisiert. Auf der Basis des „Rahmenvertrags Bahn“ Nr. 10120624BFZV10 vom 14.03.2013 beauftragte die D. AG die Klägerin mit dem Transport von 195 fabrikneuen Pkws der D. AG zur Verschiffung in den Seehafen Br..

3

Auf der Grundlage des am 04.03.2016 abgeschlossenen Rahmenvertrags über die Durchführung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen im Schienengüterverkehr zwischen der Klägerin und der Streithelferin R. C1. A2. AG beauftragte die Klägerin mittels Wochenbestellung, welche von der Beklagten bestätigt wurde, die Durchführung des Transportes im Schienengüterverkehr. Aufgrund des Rahmenvertrages vom 04.03.2016 war die Streithelferin R. C1. A2. AG berechtigt, Beförderungsleistungen auch unter Einbindung weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie der Beklagten, durchführen zu lassen. Bei der Beklagten handelt es sich ebenso wie bei der Streithelferin R. C1. A2. AG um ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen.

4

Bei den Streithelfern DB N3. AG und Freie Hansestadt Br. handelt es sich um Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wobei die Streithelferin Freie Hansestadt Br. das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Bereich der bremischen Hafeneisenbahn ist. Aufgrund der Verträge zwischen der Streithelferin DB N3. AG und der Streithelferin Freie Hansestadt Br. vom 19.02.2009, hinsichtlich deren Inhaltes auf die vorgelegten Anlagen NI 1.1 verwiesen wird, übernimmt die Streithelferin DB N3. AG für den Bereich der bremischen Hafeneisenbahn Aufgaben der Betriebsführung im Auftrag der Streithelferin Freie Hansestadt Br..

5

Zwischen der Beklagten und der Streithelferin Freie Hansestadt Br. besteht als Voraussetzung für die Nutzung der Einrichtungen der bremischen Hafeneisenbahn durch die Beklagte ein Infrastrukturnutzungsvertrag.

6

Klägerin und Beklagte haben jeweils den allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (im Nachfolgenden als AVV bezeichnet) gezeichnet und waren deshalb zum Unfallzeitpunkt am 24.06.2017 dessen Regelungen unterworfen.

7

Zur Durchführung des Transportes am 23./24.06.2017 stellte die Klägerin der Beklagten 10 in ihrem Eigentum stehende Wagen (Hccrs-Fahrzeuge) und 8 von ihr von der Fa. T. angemietete Wagen (Laaers-Fahrzeuge) zur Verfügung.

8

Die Beklagte bediente sich bei der Durchführung der Güterzugfahrt des Triebfahrzeugführers St. Sch.. Die Zugfahrt begann am 23.06.2017 um 22.25 Uhr in Br.-S. Im Weiteren führte die Fahrt über Br.-Sp. nach Br. Bahnhofsteil Ka.. Der Fahrdienstleiter des Bereiches Br.-Sp. der Streithelferin DB N3. AG ließ dabei die Zugfahrt zu und stellte die Z.-straße zum Bahnhofsteil Ka. ein. Er versäumte es dabei, dem Fahrdienstleiter Br.-Ka. diese Zugfahrt abzumelden. Der Fahrdienstleiter Br.-Ka.erteilte seine Zustimmung zur vereinbarten Rangierfahrt durch Signalgebung Sh1 (Fahrverbot aufgehoben) bei Einfahrt in den Bahnhofsteil Ka..

Entsprechend der freigegebenen Fahrt wurde dem Güterzug der Fahrweg vom Einfahrtsignal zu Gleis 8 des Bahnhofsteiles Br.-Ka. gestellt. Auf Gleis 8 befand sich zu diesem Zeitpunkt der stehende Leerzug mit der Nr. 52885 der DB Cargo mit 23 Wagen. Der Triebwagenführer St. Sch. passierte das Einfahrtsignal Esig N 302 ohne Halt, fuhr in den Bahnhofsteil Ka. ein und dort weiter auf das Glas 8. Als der Triebfahrzeugführer den dort stehenden Leerzug erblickte, leitete er eine Schnellbremsung ein, konnte aber ein Auffahren auf den Leerzug nicht mehr verhindern.

9

Aufgrund des Aufpralles kam es zur Beschädigung von mindestens 10 der im Eigentum der Klägerin stehenden Wagen und von mindestens 120 der insgesamt 195 beförderten fabrikneuen Pkws.

10

Die Klägerin ließ durch den Sachverständigen K1. W3. einen Unfalluntersuchungsbericht erstellen. Hierbei stellte der Sachverständige fest, dass Reparaturmaßnahmen an allen 10 Wagen der Klägerin in Form des Austausches von Puffern und am Wagen mit der Endnummer 240/4 zusätzlich aufgrund der Beschädigung der linken HK O 1784/18 - Seite 5 - Stirnwandtür, der dahinter befindlichen Steigleiter und des Radvorlegers der oberen Ladebühne erforderlich waren.

11

Die Klägerin ließ in der Folgezeit die 10 Wagen durch die Fa. Fr. K2. W4. GmbH in deren Bahnwerk in Br. instandsetzen. Insoweit macht die Klägerin Lohnkosten, Materialkosten für den Ersatz von Seitenpuffern und Diagonalpuffern sowie Frachtkosten hinsichtlich der ersetzten Puffer geltend. Zur genauen Bezeichnung der beschädigten Wagen und der hinsichtlich jedes einzelnen Wagens angefallenen Kosten in der eben genannten Form wird auf die als Anlage K 4 a vorgelegte Aufstellung der Klägerin verwiesen.

12

Die 10 beschädigten Fahrzeuge waren am 24.06.2017 zum Bahnwerk der Fa. K2. W4. GmbH verbracht. Nach erfolgter Reparatur wurden die Wagen zu unterschiedlichen Zeitpunkten zwischen dem 12.07.2017 und dem 02.08.2017 der Klägerin wieder zur Verfügung gestellt. Hinsichtlich des Nutzungsausfalles der einzelnen Wagen wird ebenfalls auf die Anlage K 4 a verwiesen.

13

Hinsichtlich der von der Klägerin beanspruchten Frachtkosten wird auf die als Anlage im Anlagenkonvolut K 6 vorgelegte Rechnung der Fa. Fr. K2. W4. GmbH vom 24.06.2015 verwiesen.

14

Die D. AG machte mit Schreiben ihrer bevollmächtigten Rechtsanwälte vom 01.06.2018 die Klägerin hinsichtlich der Beschädigung der transportierten Neufahrzeuge haftbar und forderte die Klägerin auf, bis 07.06.2018 schriftlich ihre Einstandspflicht für den entstandenen Schaden dem Grunde nach zu erklären. Eine Bezifferung des Schadens durch die D. AG ist bisher nicht erfolgt. Die Klägerin hat gegenüber der D. AG zur Vermeidung einer Klageerhebung zuletzt auf die Erhebung der Einrede der Verjährung bis 2 Monate nach Rechtskraft einer Entscheidung in dem vorliegenden Verfahren verzichtet.

15

Die Klägerin machte durch ihren Prozessbevollmächtigten vorgerichtlich gegenüber der Beklagten die eigenen Zahlungsansprüche und einen Freistellungsanspruch hinsichtlich der Beschädigungen der Pkws geltend. Mit Email vom 19.10.2018 wiesen die Prozessbevollmächtigten der Beklagten die Zahlungs- und Freistellungsansprüche zurück und verwiesen die Klägerin auf den Klageweg. Die Klägerin ist der Ansicht, das Verhalten des Triebfahrzeugführers der Beklagten sei zumindest mitursächlich geworden für den Unfall, da dieser gegen die Richtlinien der DB N3. AG 408.48 verstoßen habe. Das Modul 408.4811 regle das Rangieren von Zügen. Hieraus ergebe sich die Verpflichtung des Triebwagenführers bei gezogenen Zügen langsam und auf Sicht zu fahren, um auf Hindernisse reagieren zu können. Zudem habe der Triebfahrzeugführer gegen die Verpflichtung verstoßen, am Einfahrtsignal anzuhalten. Dieser Verstoß sei ebenfalls ursächlich für den Unfall gewesen.

16

Die Streithelferin DB N3. AG ist darüber hinaus der Ansicht, der Triebwagenführer habe seine Verpflichtung verletzt, bei Einfahrt in den Bahnhofsteil Ka. den Kontakt mit dem dortigen Fahrdienstleiter aufzunehmen und eine Rangiervereinbarung zu treffen. Bei einer entsprechenden Kontaktaufnahme hätte der Fahrdienstleiter erkannt, dass es sich nicht um eine Lokfahrt handelte, sondern um eine Zugfahrt und hätte

dementsprechend die Zufahrt nicht zum bereits besetzten Gleis 8 freigegeben. Insoweit bestreitet die Streithelferin DB N3. AG, dass der Fahrdienstleiter das Signal SH 1 (Fahrverbot aufgehoben) nicht hätte erteilen dürfen, wenn nicht sicher ein Halt am Signal festgestellt wurde und Kontakt mit dem Triebfahrzeugführer bestand.

17

Die Streithelferin Freie und Hansestadt Br. trägt ergänzend hierzu vor, ohne die entsprechende Kontaktaufnahme sei dem Fahrdienstleiter nicht ersichtlich gewesen, dass der Triebfahrzeugführer beabsichtigt habe, mit einem kompletten Zugverband in das belegte Gleis 8 einzufahren.

18

Die Klägerin beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 47.982,58 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Klägerin von allen Ansprüchen der Streitverkündeten zu 2) (D. AG) aufgrund des Unfallereignisses vom 24.06.2017 um ca. 00:20 Uhr anlässlich des Aufpralls des Zuges Nr. 59746 auf den stehenden Leerzug Nr. 52885 bei der Einfahrt in den Bahnhof Br.-Ka. freizuhalten. 2 HK O 1784/18 - Seite 7 - 3.

19

Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin von ihrer Verpflichtung zur Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten freizustellen in Höhe von 1.531,90 € gemäß Kostenrechnung Nr. 2539 des Rechtsanwalts Dr. F1. W2., N., vom 25.10.2018, sowie in Höhe von 3.260,90 € gemäß Kostenrechnung Nr. 2538 des Rechtsanwalts Dr. F1. W2., N., vom 25.10.2018.

20

Die Beklagte beantragt,

Klageabweisung.

21

Die Beklagte ist der Ansicht, die Streithelferin R. C1. A2. AG sei nicht Hauptfrachtführerin, da Grundlage der Beauftragung der Beklagten die Wochenbestellung der Klägerin und deren Bestätigung durch die Beklagten gewesen sei. Zwischen der Streithelferin und der Klägerin bestünde lediglich der Rahmenvertrag vom 04.03.2016 ohne eine spezielle Beauftragung hinsichtlich des streitgegenständlichen Transportes.

22

Die Beklagte behauptet weiter, der Triebfahrzeugführer habe die Rangierfahrt mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h durchgeführt und habe bei Erkennen des stehenden Leerzuges eine Schnellbremsung ca. 29 m vor dem Ende des Zuges durchgeführt. Nach den Richtlinien sei eine Rangierfahrt von höchstens 25 km/h zulässig, diese Geschwindigkeit habe er demnach nicht überschritten. Sie behauptet weiter, bei den vorhandenen Gegebenheiten, insbesondere den Sichtverhältnissen und der Witterung sowie der Lage im Gleisbogen und Weichenbereich habe der Zug vor dem auf Gleis 8 abgestellten Zug nicht mehr rechtzeitig angehalten werden können. Soweit der Triebwagenführer dagegen verstoßen habe, am Einfahrsignal zu halten, sei dieser Verstoß nicht kausal für den Unfall gewesen. Den Triebwagenführer treffe daher kein Verschulden am Zustandekommen des Unfalles, das Geschehen sei für diesen unvermeidbar gewesen. Unfallursächlich sei das Verhalten des Fahrdienstleiters der Streithelferin DB N3. AG gewesen, da der Zug fälschlicherweise auf das bereits belegte Gleis 8 geleitet worden sei. Aufgrund der mangelnden Übergabe des Zuges vom Fahrdienstleiter Br.-Sp. an den Fahrdienstleiter Br. Bahnhofsteil Ka., habe dieser keine Kenntnis davon gehabt, dass es sich um eine Zufahrt und nicht um eine Lokfahrt gehandelt habe. Damit liege zumindest ein überwiegendes Verschulden der Streithelferin DB N3. AG vor und damit entfalle eine Haftung der Beklagten.

23

Die Beklagte ist weiter der Ansicht, dass hinsichtlich der Beschädigungen an den geladenen Fahrzeugen ein Mitverschulden des Absenders wegen mangelhafter Ladungssicherung vorliege.

24

Hinsichtlich der geltend gemachten Sachverständigenkosten bestreitet sie die Angemessenheit und Üblichkeit.

25

Bezüglich der Transportkosten hinsichtlich der ersetzten Puffer ist sie der Ansicht, dass diese, da die Puffer auf Lager vorrätig gewesen seien, als Sowiesokosten nicht ersatzfähig seien.

26

Die Beklagte ist weiter der Ansicht, die Klägerin habe gegen ihre Schadensminderungspflicht im Hinblick auf die Dauer des jeweiligen Nutzungsausfalles verstoßen, da die beschädigten Wagen zwar alle am 03.07.2017 zur Reparaturwerkstätte verbracht worden seien, die Wagen aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten nach der Reparatur wieder ausgeliefert wurden. Insoweit seien Abweichungen der Reparaturdauer von 18 Tagen bis zu 39 Tagen nicht erklärbar.

27

Weiter ist die Beklagte der Ansicht, dass aufgrund der Haftungsbegrenzung bei Sachschäden gemäß § 10 Abs. 1, Abs. 2 HPfIG auf maximal 300.000,00 € mangels des Feststehens von Ansprüchen aufgrund der Beschädigungen der transportierten Fahrzeuge der Höhe nach auch ein Ersatzanspruch der Klägerin wegen der beschädigten Wagen nicht bestimmt werden könne.

28

Hinsichtlich des weiteren Parteivorbringens wird auf die eingereichten Schriftsätze Bezug genommen.

29

Das Gericht hat Beweis erhoben durch schriftliche Einvernahme der Zeugen S2. K3. und N. K.. Hinsichtlich des Ergebnisses dieser Beweisaufnahmen wird auf die bei den Akten befindlichen schriftlichen Aussagen der Zeugen S2. K3. (Bl. 81 d.A.) und Nico Kniep (Bl. 83 d.A. und Blatt 94 d.A.) verwiesen.

30

Die Parteien haben ihre Zustimmung zur Entscheidung im schriftlichen Verfahren und zur Entscheidung durch den Vorsitzenden der Handelskammer anstelle der Kammer erteilt.

Entscheidungsgründe

31

A. Zulässigkeit:

I.

32

Das Landgericht Ingolstadt ist gemäß § 38 Abs. 1 ZPO i.V.m. Art. 32 AVV örtlich zuständig, da der Sitz der Beklagten im Bezirk des Landgerichts Ingolstadt ist. Darüber hinaus ist die örtliche Zuständigkeit bereits gemäß § 30 Abs. 1 Satz 2 ZPO begründet, da es sich bei der Beklagten um den ausführenden Frachtführer handelt. Darüber hinaus ist gemäß §§ 12, 17 Abs. 1 Satz 1 ZPO der allgemeine Gerichtsstand der Beklagten beim Landgericht Ingolstadt.

33

Die sachliche Zuständigkeit des Landgerichts Ingolstadt ergibt sich aus den §§ 71 Abs. 1, 23 Nr. 1 GVG.

34

Die funktionale Zuständigkeit der Handelskammer ergibt sich aus § 95 Abs. 1 Nr. 1 GVG.

II.

35

Das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche rechtliche Interesse der Klägerin an der Feststellung einer Verpflichtung der Beklagten, die Klägerin von Ansprüchen der D. AG freizuhalten, besteht aufgrund der Gefahr der Inanspruchnahme der Klägerin durch die D. AG aufgrund der Beschädigungen der transportierten Pkws und der drohenden Verjährung etwaiger hierauf beruhender Regressansprüche der Klägerin gegenüber der Beklagten. Die Klägerin kann insoweit auch nicht auf die Möglichkeit einer Leistungsklage verwiesen werden, da mangels Bezifferung etwaiger Schadensersatzansprüche der D. AG gegenüber der Klägerin die Klägerin selbst mögliche Regressansprüche derzeit noch nicht beziffern kann.

36

B. Begründetheit:

I.

37

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten Anspruch auf Ersatz der Schäden, die ihr aufgrund der Beschädigung der 10 Wagen der Klägerin bei der Fahrt des Güterzuges Nr. 59746 am 24.06.2017 anlässlich des Aufpralls auf den Leerzug mit der Nr. 52885 entstanden sind gemäß Art. 22.1., 28, 22.2 AVV und gemäß §§ 1, 10 HPfIG.

1.

38

Die Beklagte haftet der Klägerin gemäß § 1 Abs. 1 HPfIG als Bahnbetriebsunternehmen für die bei dem Betrieb der Schienenbahn aufgrund der Beschädigungen der im Eigentum der Klägerin stehenden Wagen entstandenen Schäden.

39

Die Beklagte ist als zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigenem Personal und auf eigene Rechnung im Rahmen der Durchführung des Transportes der Kraftfahrzeuge aufgrund des mit der Streithelferin R. C1. A2. AG bestehenden Vertragsverhältnisses tätig geworden. Die Beklagte hatte dabei die vollständige Verfügungsgewalt über den von ihr selbst eingesetzten Triebwagen und das von ihr selbst eingesetzte Personal. In Ausführung des Transportes handelte sie eigenverantwortlich und war nicht abhängig von Einzelweisungen der Streithelferin R. C1. A2. AG. Sie erfüllte damit die Voraussetzungen, die an einen Betriebsunternehmer gemäß § 1 Abs. 1 des HPfIG zu stellen sind.

40

Die Beklagte haftet damit für die anlässlich der Zugfahrt am 24.06.2017 bei der Beschädigung der im Eigentum der Klägerin befindlichen Wagen entstandenen Schäden.

41

Die Ersatzpflicht ist nicht gemäß § 1 Abs. 2 HPfIG ausgeschlossen, da der Unfall nicht durch höhere Gewalt verursacht wurde.

42

Eine Ersatzpflicht ist auch nicht gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 2 HPfIG ausgeschlossen, da es sich bei den beschädigten Wagen nicht um die beförderten Sachen selbst handelte, sondern die Wagen als Beförderungsmittel dienten.

43

Gemäß § 10 Abs. 1, Abs. 2 HPfIG ist die Haftung für Sachschäden auf einen Betrag von 300.000,00 € beschränkt. Diese Haftungsbeschränkung des § 10 HPfIG gilt nur für Schäden, deren Ersatzpflicht auf § 1 des HPfIG beruht. Soweit die Beklagte aufgrund anderer Anspruchsgrundlagen für Sachschäden einzustehen hat, die an den beförderten Personenkraftwagen entstanden sind, ist hierdurch die Haftung gegenüber der Klägerin aufgrund der Beschädigungen der Wagen nicht beschränkt. Eine Beschränkung der Haftung der Beklagten steht vorliegend jedoch aufgrund der Haftung der Beklagten gemäß § 1 Abs. 1 des HPfIG wegen der Beschädigungen an den Wagen, die von der Klägerin angemietet wurden, im Raum. Insoweit bestünde eine Haftung der Beklagten gegenüber dem Eigentümer der angemieteten Wagen. Zur Höhe möglicher Ersatzansprüche des Eigentümers der angemieteten Wagen ist nichts vorgetragen. Das Gericht kann daher nicht feststellen, ob gemäß § 10 Abs. 2 HPfIG die an die Klägerin und an den Eigentümer der angemieteten Wagen zu zahlenden Entschädigungen möglicherweise den Betrag von 300.000,00 € übersteigen. Sollte dies der Fall sein, dann könnte eine Entschädigungspflicht gegenüber der Klägerin nur in dem gemäß § 10 Abs. 2 genannten Verhältnis festgestellt werden. Letztlich kommt es hierauf jedoch nicht an, da wie weiter auszuführen ist, die Beklagte aufgrund anderer Anspruchsgrundlagen ohne Haftungsbegrenzung für die im Zusammenhang mit der Beschädigung der Wagen entstandenen Schäden der Klägerin haftet.

2.

a)

44

So haftet die Beklagte der Klägerin für die durch die Beschädigung der Wagen entstandenen Schäden gemäß Art. 22.1 AVV.

45

Die Klägerin und die Beklagte sind durch jeweilige Unterzeichnung Vertragspartner des AVV geworden.

46

Bei der Beklagten handelt es sich um ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches zum Zeitpunkt des Unfalles Gewahrsam über die 10 beschädigten Wagen der Klägerin hatte.

47

Durch den Unfall vom 24.06.2017 wurden die 10 im Eigentum der Klägerin befindlichen Wagen beschädigt.

48

Die Beklagte haftet damit für den unmittelbaren Sachschaden in Form der Reparaturkosten.

49

Die Haftung der Beklagten ist nicht ausgeschlossen, da die Beklagte nicht nachweisen kann, dass der Schaden nicht (auch) durch ihr Verschulden entstanden ist. Die Beklagte haftet für ihre Bediensteten gemäß Art. 28 AVV. Die Beklagte bediente sich bei der Erfüllung ihrer Transportverpflichtung des Triebwagenführers, indem sie diesen anwies, die Zugfahrt am 23./24.06.2017 durchzuführen. Die Beschädigung der 10 Wagen der Klägerin ereignete sich während der Ausführung dieser Zugfahrt durch den Triebfahrzeugführer. Die Beklagte kann nicht nachweisen, dass der Schaden aufgrund des stattgefundenen Unfalles nicht durch ein Verschulden des Triebfahrzeugführers entstanden ist. Aufgrund des unstreitigen Unfallherganges steht vielmehr fest, dass der Triebfahrzeugführer gegen die Fahrdienstvorschrift 408.4814 3. insoweit verstoßen hat, als er entgegen Abs. 1a beim Rangieren die Geschwindigkeit nicht so geregelt hat, dass er vor Fahrzeugen oder vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern, anhalten konnte. Die Beklagte trägt gerade nicht vor, dass die Sichtverhältnisse aufgrund der Witterung und der örtlichen Lage des Schienennetzes es zugelassen hätten, eine Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h zu fahren. Da die Beklagte vielmehr vorträgt, dass der Triebwagenführer eine eingeschränkte Sicht hatte, ohne dies in näherer Weise und substantiiert auszuführen, wäre der Triebwagenführer gehalten gewesen, eine Geschwindigkeit einzuhalten, die es ihm ermöglicht hätte, vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis und damit innerhalb der Sichtweite anzuhalten. Die Beklagte kann nicht auf die Fahrdienstvorschrift 408.4814 3. Abs. 1b verweisen, wonach die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, 25 km/h beträgt. Insoweit handelt es sich um die höchst zulässige Rangiergeschwindigkeit, die im Einzelfall unter den Gegebenheiten des Abs. 1 der entsprechenden Fahrdienstvorschrift herabgesetzt ist. Die Beklagte konnte damit nicht nachweisen, dass der Unfall nicht auch durch ein Verschulden des Triebfahrzeugführers zustande gekommen ist. Vielmehr steht aufgrund des insoweit unstreitigen Unfallherganges ein Verschulden des Triebwagenführers fest.

50

Die Haftung der Beklagten ist auch nicht gemäß Art. 22.2 2. Absatz AVV gegenüber der Klägerin anteilmäßig beschränkt. Diese Regelung stellt eine dem § 254 BGB angelehnte Regelung der Folgen eines Mitverschuldens fest. Ein Mitverschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens läge jedoch nur dann vor, wenn auch ein Verschulden des Geschädigten, hier der Klägerin, festgestellt werden könnte. Dies ist jedoch nicht der Fall. Soweit die Beklagte Ausführungen zu Pflichtverletzungen der jeweiligen Fahrdienstleiter macht, können solche Pflichtverletzungen der Klägerin nicht angelastet werden. Bei den Fahrdienstleitern handelt es sich nicht um Erfüllungsgehilfen der Klägerin. Soweit Pflichtverletzungen von Fahrdienstleitern ebenfalls ursächlich für das Zustandekommen des Unfalles gewesen sein sollten und dadurch auch eine Haftung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für die die Fahrdienstleiter tätig gewesen sind, gegenüber der Klägerin gegeben sein sollte, müssten die entsprechenden Haftungsanteile zwischen der Beklagten als haftendem Eisenbahnverkehrsunternehmen und den ebenfalls haftenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Innenverhältnis im Rahmen eines Gesamtschuldnerausgleiches beurteilt werden. Im Außenverhältnis zur Klägerin haftet die Beklagte jedenfalls auch als Gesamtschuldnerin unbegrenzt.

51

b)

Gemäß § 12 HPfIG ist die Haftungsbeschränkung gemäß § 10 HPfIG auf die Haftung nach AVV nicht anwendbar. Die Haftungsbegrenzung nach § 10 HPfIG gilt nur für Ansprüche nach § 1 HPfIG.

52

Zu dem Regelungsgehalt des Art. 22.2 2. Absatz des AVV wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Eine Beschränkung der Haftung der Beklagten im Außenverhältnis zur Klägerin ist hierdurch nicht gegeben.

c)

(1)

53

Die Beklagte haftet dem Umfang nach für den Sachschaden in Form der Reparaturkosten gemäß Art. 23.2 Satz 1 AVV. Die von der Klägerin vorgetragene Reparaturkosten, die sich aus der Anlage K 4a ergeben, umfassen die Kosten der Unfallinstandsetzung durch die Fa. K2. W4. GmbH. Unstreitig sind dabei die in der Aufstellung gemäß Anlage K 4 a angesetzten Kosten für die Ersatzpuffer.

(2)

54

Die Beklagte hat jedoch auch für die Frachtkosten hinsichtlich der bei der Reparatur eingesetzten Ersatzpuffer einzustehen. Ausweislich der im Anlagenkonvolut K 6 vorgelegten Rechnung vom 24.06.2015 sind Frachtkosten für die Ersatzpuffer bereits vor dem Unfallereignis angefallen, da die Klägerin entsprechende Ersatzpuffer vorrätig hält. Insoweit handelt es sich entgegen der von der Beklagten verwendeten Terminologie nicht um Sowiesokosten, sondern um Vorhaltekosten. Es ist nicht ersichtlich, aus welchem Grund die Klägerin im Verhältnis zur Beklagten für diese Frachtkosten selbst einstehen sollte. Da es sich um Kosten handeln müsste, die in jedem denkbaren Fall aufgrund einer entsprechenden Verpflichtung bei der Klägerin als Geschädigter verbleiben würden. Diese bereits vor dem Schadensereignis angefallenen Frachtkosten sind jedoch Vorhaltekosten, da die Klägerin Ersatzpuffer vorrätig hält, um bei Beschädigungen der Puffer die erforderliche Reparaturdauer nicht durch das Notwendigwerden einer Bestellung und eines Transportes der Ersatzpuffer noch zu verzögern. Damit sind diese bereits entstandenen Transportkosten zwar nicht kausal auf das Unfallereignis selbst zurückzuführen, da dieses erst später eintrat. Das Schadensereignis wäre aber kausal geworden für Transportkosten, die der Klägerin entstanden wären, wenn sie die Puffer erst nach dem Unfallereignis bestellt hätte und diese dann angeliefert worden wären. Die Lagerhaltung der Klägerin, die der Schadensminderung dient, kann die Beklagte daher nicht von ihrer Schadensersatzpflicht entbinden. So ist aufgrund der Lagerhaltung der Klägerin der insgesamt entstandene Schaden gemindert, da aufgrund von Preissteigerungen davon auszugehen ist, dass sowohl die Materialkosten als auch die Transportkosten im Juni 2015 geringer waren als sie im Juli 2017 angefallen wären.

(3)

55

Die Haftung der Beklagten für den Nutzungsausfall bezüglich der 10 beschädigten Wagons gemäß Art. 22.1, 23.2 Satz 2 i.V.m. Art. 13.3 und Anlage 6 zum AVV in Höhe eines Betrages von 35,31 € pro Tag des Nutzungsausfalles ist zwischen den Parteien unstreitig. Die Beklagte ist jedoch der Ansicht, die Klägerin habe gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen, da die hinsichtlich der einzelnen Wagen angefallene Reparaturdauer nicht nachvollziehbar sei. Die Beklagte ist insoweit ihrer Darlegungs- und Beweislast nicht in ausreichendem Maß nachgekommen. So ist bereits nicht ersichtlich, worin die Beklagte einen Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht bei der Klägerin sieht, da diese sämtliche 10 beschädigten Wagen bereits am 03.07.2017 dem Reparaturbetrieb zur Verfügung gestellt hat. Soweit die Beklagte einen Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht darin sehen will, dass die Klägerin für ein Verschulden des Reparaturbetriebes hinsichtlich des Zustandekommens einer unverhältnismäßig langen Reparaturdauer bei einzelnen Wagen einzustehen hat, trägt die Beklagte nicht ausreichend substantiiert vor. Ein Mitverschulden am Zustandekommen eines erhöhten Reparaturaufwandes durch das Reparaturunternehmen müsste von der Beklagten dargelegt und bewiesen werden. Soweit man die Beklagte von ihrer Darlegungslast teilweise entlasten möchte, da ihr mangels eines vertraglichen Verhältnisses mit dem Reparaturunternehmen ein Einblick in die Abläufe des Reparaturunternehmens fehlt, hat die Klägerin einer insoweit bestehenden sekundären Darlegungslast ausreichend genügt. So hat die Klägerin dargelegt, dass die unterschiedliche Reparaturdauer auf die eingeschränkten

Reparaturmöglichkeiten des Reparaturbetriebes zurückzuführen sind und eine gleichzeitige Reparatur von 10 beschädigten Wagen nicht möglich ist. Dies wurde auch durch die schriftlichen Zeugenaussagen der einvernommenen Zeugen K4. und K. in einem zur Überzeugung des Gerichtes ausreichenden Umfang nachgewiesen. So hat der Zeuge K4., der Werkstattleiter des Reparaturbetriebes ist, ausgeführt, dass zunächst eine Befundung jedes einzelnen der 10 beschädigten Wagen notwendig war. Die nachfolgende Instandsetzung ist nur durch geeignete Mitarbeiter an dafür geeigneten Arbeitsplätzen möglich und musste zusätzlich zum Tagesgeschäft abgewickelt werden, wobei bereits ein Bestand an sonstigen zu reparierenden Wagen von 25 Stück vorgelegen hat. Eine Reparatur der Wagen ist zudem jeweils nur auf einem Gleis möglich gewesen. Damit steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass aufgrund der eingeschränkten Reparaturmöglichkeiten die unterschiedliche Reparaturdauer hinsichtlich der 10 beschädigten Wagen durch die Klägerin ausreichend dargelegt ist. Soweit die Beklagte an einer Verletzung der Schadensminderungspflicht durch die Klägerin fest hält, hätte es des darüber hinaus gehenden Vortrages bedurft, worin eine solche Verletzung der Schadensminderungspflicht unter Berücksichtigung der vorgetragenen und durch Zeugenbeweis nachgewiesenen Reparaturabläufe konkret gesehen wird.

(4)

56

Die Klägerin kann gegenüber der Beklagten Ersatz der ihr entstandenen Gutachterkosten beanspruchen. Insoweit handelt es sich um Rechtsverfolgungskosten zur genauen Ermittlung des Schadensumfanges und der zur Beseitigung erforderlichen Kosten und Arbeiten. Die Klägerin durfte die Einschaltung eines Gutachters aufgrund des Schadensumfanges für erforderlich halten. Die Ersatzpflicht ist auch nicht durch Art. 23 AVV ausgeschlossen. Es handelt sich um eine Schadensposition die der Klägerin aufgrund der Beschädigung der Wagen entstanden ist. Art. 23 AVV führt nicht zum Ausschluss kausal entstandener weiterer Schadenspositionen, sondern regelt lediglich die Höhe der Entschädigung der unmittelbaren Sachschäden.

57

Die Ersatzpflicht hinsichtlich der Gutachterkosten ist beschränkt auf die durchschnittlich notwendigen Kosten. Diese sind in der Regel abhängig von der Schadenshöhe. Die Höhe der Schadensposition kann gemäß § 287 ZPO durch das Gericht geschätzt werden. Aufgrund der reinen Reparaturkosten, die vorliegend angefallen sind, hält das Gericht im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens den Anfall von Reparaturkosten in Höhe von 960,00 € als angemessen. So musste im Rahmen der Begutachtung jeder der 10 beschädigten Wagen einzeln in Augenschein genommen und jeweils die Beschädigung festgestellt werden. Der hierfür und für die Erstellung des schriftlichen Gutachtens erforderliche zeitliche Aufwand rechtfertigt nach Überzeugung des Gerichts die Höhe der beanspruchten Vergütung.

II.

58

Die Klägerin hat gegenüber der Beklagten darüber hinaus Anspruch auf Freistellung von Ansprüchen der D. AG aufgrund des Zugunfalles vom 24.06.2017 wegen der dadurch herbeigeführten Beschädigungen von transportierten Kraftfahrzeugen der D. AG. Die Haftung ist gemäß §§ 437, 425 ff. HGB begründet, wonach eine Haftung des Frachtführers bei Beschädigung des transportierten Gutes gegenüber dem Absender besteht. Die Klägerin ist als Absenderin der transportierten Kraftfahrzeuge aktiv legitimiert zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen aufgrund der Beschädigung des transportierten Gutes gegenüber der Beklagten. Insoweit ist die Klägerin auch berechtigt, Ansprüche auf Ersatz von Schäden geltend zu machen, die ihr durch die Inanspruchnahme von Seiten der D. AG aufgrund der Beschädigung der transportierten Kraftfahrzeuge bereits entstanden sind oder zukünftig entstehen werden. So haftet die Klägerin gegenüber der D. AG selbst nach den §§ 459, 425 ff. HGB als Fixkostenspediteurin. Da die D. AG gegenüber der Klägerin die entsprechenden Schadensersatzansprüche noch nicht beziffert hat, kann die Klägerin gegenüber der Beklagten die Feststellung der Schadensersatzpflicht in Form der Verpflichtung zur Freistellung gegenüber zukünftig geltend gemachten Ansprüchen der D. AG beanspruchen. Der Feststellungsausspruch beschränkt sich damit auf die Feststellung der Freistellungsverpflichtung dem Grunde nach hinsichtlich von der Höhe nach noch festzustellender Ansprüche der D. AG gegenüber der Klägerin. Der Einwand eines Mitverschuldens der D. AG durch mangelhafte Ladungssicherung ist dabei nicht geeignet, die Ersatzpflicht der Beklagten dem Grunde nach einzuschränken, da der entsprechende Sachvortrag der Beklagten unsubstantiiert ist.

III.

59

Der Anspruch auf Zahlung von Zinsen ergibt sich aus den §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB. Hinsichtlich der Prozesszinsen ist die Anwendbarkeit von § 352 Abs. 1 Satz 1 HGB und damit eine Beschränkung des Zinssatzes der Höhe nach nicht gegeben.

IV.

60

Die Klägerin kann von der Beklagten darüber hinaus Ersatz der ihr vorgerichtlich entstandenen Rechtsverfolgungskosten in Form der entstandenen Rechtsanwaltskosten verlangen. So hat die Klägerin ihren Prozessbevollmächtigten vorgerichtlich mit der Rechtsverfolgung sowohl hinsichtlich der Ansprüche im Zusammenhang mit der Beschädigung der im Eigentum der Klägerin stehenden Wagen als auch mit der Geltendmachung möglicher Regressansprüche hinsichtlich der Beschädigungen der transportierten Kraftfahrzeuge beauftragt. Die von der Klägerin insoweit beanspruchten Rechtsanwaltskosten sind der Höhe nach unstreitig. Hinsichtlich der Schadensersatzansprüche bezüglich der Beschädigung der Wagen ergeben sie sich aus einem Gegenstandswert in Höhe von 47.982,58 € in Höhe eines Gesamtbetrages von 1.822,96 €. Hinsichtlich der Regressansprüche wurde von den Prozessbevollmächtigten der Klägerin ein Gegenstandswert von 300.000,00 € angesetzt, der jedenfalls nicht überhöht ist. Hieraus ergibt sich ein Betrag von 3.880,47 €.

C.

61

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 91 Abs. 1, 101 ZPO.

62

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 ZPO.

C. Streitwert:

63

Der Einzelstreitwert hinsichtlich des Feststellungsantrages ist mit 480.000,00 € zu bewerten. Folgt man dem Vorbringen der Klägerin, dass bei 120 beschädigten Pkws ein Schaden von jeweils 5.000,00 € anzusetzen ist, ergibt dies einen Schadensbetrag von 600.000,00 €. Das Interesse der Klägerin auf Freistellung hinsichtlich eines solchen Schadensersatzanspruches ist in der gesamten Höhe dieser möglichen Schadensersatzansprüche zu bemessen. Da dieses Interesse nicht im Rahmen eines Leistungsantrages, sondern im Rahmen eines Feststellungsantrages geltend gemacht wird, ist ein Abschlag von 20% vorzunehmen.