LG Würzburg, Endurteil v. 29.07.2021 – 14 O 808/20

Titel:

Schadensersatz, Freistellungsanspruch, Betriebsgefahr, Nutzungsausfall, Personalkosten, Gefahrgutkontrolle, Rechtsverfolgungskosten

Schlagworte:

Schadensersatz, Freistellungsanspruch, Betriebsgefahr, Nutzungsausfall, Personalkosten, Gefahrgutkontrolle, Rechtsverfolgungskosten

Rechtsmittelinstanz:

OLG Bamberg, Urteil vom 01.08.2023 – 5 U 351/21

Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 5.175,10 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins seit 22.10.2020 sowie die Beklagte zu 1) zusätzlich von 24.07.2020 bis 21.10.2020 als Einzelschuldnerin, zu bezahlen.

2. Die Beklagte zu 1) wird verurteilt, an die Klägerin auf die vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten 953,40 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins seit 21.03.2020 zu zahlen.

3. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, die Klägerin durch Zahlung eines Betrages in Höhe von 10.000,00 € an die … von den Instandsetzungskosten in Bezug auf die Lokomotive 187 315 nach dem Unfallereignis vom 16.02.2020 in W. freizustellen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

5. Von den Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin 94 %, die Beklagten tragen als Gesamtschuldner 6 %.

6. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

7. Der Streitwert wird auf 258.732,47 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Klägerin nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Schadensersatz aus einem Eisenbahnbetriebsunfall in Anspruch, der sich am 16.02.2020 gegen 22:00 Uhr am Hauptbahnhof W. ereignet hat.

2
Die Klägerin ist ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3
Bei der Beklagten zu 1) handelt es sich ebenfalls um ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Beklagte zu 2) ist als Triebfahrzeugführer bei der Beklagten zu 1) angestellt.

4
Die Klägerin war in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich für die am 16.02.2020 durchgeführte Zugfahrt 48959. Mit dieser Zugnummer war als führendes Fahrzeug das Triebfahrzeug 187 315 mit insgesamt 18 mit Dieselkraftstoff beladenen Kesselwagen von Gelsenkirchen auf dem Weg nach L. in Österreich. Gegen 22:00 Uhr erreichte der Zug den Hauptbahnhof W.. Zur gleichen Zeit stand ein zur Beförderung von Fahrgästen im Schienenpersonennahverkehr bestimmter Triebwagen der Beklagten im Bahnhof W., der Zug 4636. Der Beklagte zu 2) war der zuständige Triebwagenführer und hatte die Aufgabe den Zug 4636 nach Gleis 11 zu stellen. Um eine Rangierfahrt ausführen zu können, muss der Triebfahrzeugführer diese bei dem zuständigen Weichenwärter anmelden. Erst wenn er die

erforderliche Zustimmung erhält, darf er die Fahrt in Bewegung setzen. Diese Zustimmung kann er fernmündlich oder durch ein entsprechendes Signal, welches ein Lichtsignal sein kann, erhalten. Der Beklagte zu 2) meldete seine Rangierfahrt an und erhielt die Zustimmung, von Gleis 192 nach Gleis 231 zu fahren. Auf Gleis 231 musste er seine Fahrtrichtung ändern. Das Gleis 231 ist zwischen den Signalen LS 231/I und LS 231/II kurz, weshalb der Beklagte zu 2) sehr nah an das Signal LS 231/II heran fuhr. Er musste sodann den Führerstand wechseln, um in das Abstellgleis 11 zu gelangen. Das Halt zeigende Signal LS 231/II befand sich unmittelbar vor der Spitze des Zuges, vor dem Führerstand, in den der Beklagte zu 2) wechselte, und war nicht gut zu sehen. Für den erneuten Fahrtantritt lag keine Zustimmung vor. Der Beklagte zu 2) übersah das Halt zeigende LS 231/II und bezog ein für den Zug der Klägerin geltendes Fahrt zeigendes Signal, das LS 153 auf sich. Er setzte sein Triebfahrzeug aufgrund dessen in Bewegung. Der vom Beklagten zu 2) geführte Zug der Beklagten zu 1) geriet anschließend in den Laufweg des Zuges der Klägerin und kollidierte mit diesem.

5
In der Folge des Unfallereignisses entgleiste die Lokomotive 187 315, vollständige Fahrzeugnummer 9180 6187 315-7. Die beiden ersten im Zugverband eingereihten Kesselwagen überpufferten und wurden ebenfalls beschädigt. Es entstand ein Sachschaden an der Lokomotive von mehr als 10.000 €.

6
Eigentümerin der Lokomotive 187 315 ist die …. Die Klägerin nutzte die Lokomotive aufgrund eines Mietvertrages mit der …

7
Der verunfallte Zug 48959 der Klägerin musste ab W. mit einer anderen Lokomotive weiterbefördert werden. Dabei wurden 16 Kesselwagen ab W. weiterbefördert, da zwei Wagen durch das Unfallereignis derart beschädigt waren, dass diese in W. zurückgelassen werden mussten. Um den Zug mit 16 Wagen weiter befördern zu können, musste die einzig freie der Klägerin zur Verfügung stehende Lokomotive als Ersatzlokomotive aus Neustadt/Donau überführt werden. Dabei entstanden Trassenkosten in Höhe von 405,00 € und Energiekosten in Höhe von 225,00 €.

8
Die beschädigten Kesselwagen mussten vor Rückführung zur Werkstatt entladen werden. Die Umladung des Dieselkraftstoffs fand am 24., 25. und 26.03.2020 statt. Die Instandsetzung der beiden Wagen und Überführung in eine Werkstatt standen nicht in Verantwortung der Klägerin, sondern in der Verantwortung des Wagenhalters, der … Eine Reinigung der leeren Wagen vor Ort war nicht möglich.

9
Für die von der … GmbH durchgeführten Gefahrgutkontrollen der beschädigten Kesselwagen entstanden im Zeitraum vom 19.02.2020 bis zum 30.06.2020 Kosten in Höhe von 3.143,75 €. Eine Durchführung der Kontrollen durch die Klägerin selbst hätte höhere Kosten verursacht.

10
Der Zeuge … war am 16.02.2020 der verantwortliche Triebfahrzeugführer für die Zugfahrt 48959 im Abschnitt von Gelsenkirchen bis Würzburg. Die Klägerin hatte vom 17.02.2020 bis 23.02.2020 Entgeltfortzahlung an den Zeugen … zu leisten in Höhe von 1.401,35€. Für die Berechnung des Entgeltfortzahlungsbetrags wird auf den Schriftsatz vom 09.07.2020 verwiesen.

11
Die Klägerin behauptet, der Zeuge … habe auch durch eine bei Erkennen der Situation eingeleitete sofortige Schnellbremsung die Kollision nicht mehr verhindern können. Er sei zum Zeitpunkt des Erkennens der Situation mit der angemessenen Geschwindigkeit von 27 km/h unterwegs gewesen.

12
Die Klägerin sei zur Fortzahlung der Miete für die verunfallte Lokomotive verpflichtet gewesen. Die Miete für die Monate Februar 2020 bis Juli 2020 habe die … der Klägerin jeweils in Höhe von 43.354, 75 € netto belastet. Die vorgelegten Rechnungen bezögen sich lediglich auf die Lokomotive 187 315. Die verunfallte Lokomotive habe der Klägerin den gesamten Zeitraum, der Gegenstand der Klageforderung ist, vom 17.02.2020 bis 31.07.2020, nicht zur Verfügung gestanden und es sei von der … keine Ersatzlokomotive gestellt worden. Weiterhin sei die Lokomotive inzwischen in das Herstellerwerk in Kassel zur Instandsetzung überführt worden, diese sei noch nicht abgeschlossen.

13
Außerdem sei die Lokomotive durch die Vermieterin im Rahmen einer sogenannten All-Risk-Versicherung versichert und die Klägerin habe gegenüber der Vermieterin den im Versicherungsvertrag vereinbarten Selbstbehalt in Höhe von 10.000,00 € je Versicherungsfall zu tragen.

14
Der Zeuge … sei durch den Unfall verletzt worden und unfallbedingt über 7 Tage arbeitsunfähig gewesen sei. Die Klägerin habe deshalb Entgeltfortzahlung zu leisten gehabt.

15
Weiterhin habe die Klägerin unfallbedingt Aufwendungen für Einsatz ihres Personals gehabt. Der Einsatz des Mitarbeiters … für 3 Stunden unmittelbar nach dem Unfallereignis habe Kosten in Höhe 70,00 € je Stunde, insgesamt 210,00 € verursacht. Der Einsatz des Mitarbeiters … für 13 Stunden am 20.02.2020 und für 8 Stunden am 17.02.2020 habe Kosten in Höhe von 95,00 € je Stunde, insgesamt 1.995,00 € verursacht. Weiterhin habe der Einsatz des Mitarbeiters … 52,75 Stunden Kosten in Höhe von 85,00€ je Stunde, insgesamt 4.483, 75€ verursacht. Für die genaue Darlegung der Einsatzzeiten und Tätigkeiten wird auf den Schriftsatz vom 09.07.2020 verwiesen.

16
Die Überführung einer Ersatzlokomotive aus Neustadt/Donau für die Weiterbeförderung der Kesselwagen durch den bei der Klägerin beschäftigten Triebfahrzeugführer … habe Personalkosten in Höhe von 70,00 € je Stunde, mithin für 9 Stunden Tätigkeit insgesamt 630,00 € verursacht.

17
Die Klägerin ist der Ansicht, dass die geltend gemachten Personalkosten keine Sowieso-Kosten seien, sondern es handele sich um unfallbedingt erforderlichen Einsatz von Ressourcen der Klägerin. Der Personaleinsatz verlange Kosten nicht nur in Höhe der Lohnkosten, sondern in den Personaleinsatz seien auch die entsprechenden Gemeinkosten der Klägerin zu kalkulieren. Diese beliefen sich ohne Gewinnanteil auf die dargestellten Kosten. Die durchschnittlichen Personalkosten für einen Triebfahrzeugführer beliefen sich in Deutschland aktuell auf Beträge zwischen 60,00 € und 80,00 € abhängig von der Qualifikation und Einsätzen. Die Gemeinkosten, wie Aufwendungen für Arbeitsausstattung, für Schulung, Fortbildung für Urlaube, Rückstellungen für Ausfall durch Arbeitsunfähigkeit etc. seien ebenfalls zu berücksichtigen.

18
Die Klägerin meine, dass die Beklagten als Gesamtschuldner haften. Die geltend gemachten Schadenspositionen seien allesamt ersatzfähig, auch die angefallenen vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten seien mit umfasst.

19
Sie ist der Auffassung, dass die Missachtung eines Halt gebietenden Lichtsignals ein derart grobes Verschulden darstelle, dass eine Mithaftung der Klägerin aus der eigenen Betriebsgefahr vollständig zurücktrete.

20
Sie ist der Ansicht, dass die täglichen Gefahrgutkontrollen erforderlich gewesen seien.

21
Dem Verfahren liegt im Verhältnis Klägerin zu Beklagter zu 1) ein Mahnbescheid vom 17.03.2020 mit einer Hauptforderung in Höhe von 62.819,62 Euro zu Grunde. Die Zustellung des Mahnbescheids an die Beklagte zu 1) ist am 20.03.2020 erfolgt. Der Widerspruch ist am 25.03.2020 eingegangen. Die Abgabe des Verfahrens ist am 14.05.2020 erfolgt.

22
Die Klägerin hat mit Schriftsatz vom 09.07.2020, zugestellt an den Prozessbevollmächtigten der Beklagtenpartei am 23.07.2020, die Klage um weitere Schadenspositionen aus dem Unfallereignis vom 16.02.2020 erweitert.

23
Sie hat zudem mit Schriftsatz vom 14.10.2020, zugestellt dem Beklagten zu 2) am 21.10.2020, die Klage subjektiv auf den Beklagten zu 2) erweitert.

24
Die Klägerin beantragt zuletzt:

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 62.819,62 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins ab Zustellung des Mahnbescheides zu zahlen,

2. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin auf die vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten 2.984,90 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins seit Rechtshängigkeit zu zahlen,

3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, die Klägerin wegen der Miete für die Lokomotive 187 315 für die Monate April 2020, Mai 2020, Juni 2020 und Juli 2020 durch Zahlung von 173.419,00 EUR an die … freizustellen,

4. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 12.493,85 EUR nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins seit Rechtshängigkeit zu zahlen,

5. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, die Klägerin durch Zahlung eines Betrages in Höhe von 10.000,00 EUR an die … von den Instandsetzungskosten in Bezug auf die Lokomotive 187 315 nach dem Unfallereignis vom 16.02.2020 in W. freizustellen.

25
Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

26
Die Beklagten behaupten, dass es sich bei den geltend gemachten Personalkosten um Sowieso-Kosten handele, da die Mitarbeiter seitens der Klägerin ohnehin beschäftigt und bezahlt worden wären. Die nach dem Unfall erforderlichen Tätigkeiten würden zum Tätigkeitsgebiet der Mitarbeiter der Klägerin, so dass der Klägerin ein Schaden nicht entstanden sei. Die von der Klägerin vorgetragenen Gehälter für Triebfahrzeugführer sowie auch der anderen Angestellten seien übersetzt. Die durchschnittlichen Arbeitskosten in Europa beliefen sich gerade einmal auf 6 € bis 44€ je Stunde.

27
Es werde mit Nichtwissen bestritten, dass die Überführung der Ersatzlokomotive überhaupt zum Pflichtenkreis der Klägerin gehöre. Es müsse davon ausgegangen werden, dass die … die für die Instandsetzung des Triebfahrzeugs aktivlegitimiert sei, auch für die Überführungsfahrten der Ersatzlokomotive zuständig sei.

28
Die Beklagten sind der Ansicht, dass nur eine anteilige Haftung der Beklagten dem Grunde nach gegeben sei. Die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs trete nicht vollkommen zurück.

29
Die Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Feststellung, dass die von der Klägerin gesetzten Personalkosten je Stunde angemessen seien, stelle einen unzulässigen Ausforschungsbeweis dar. Die Klägerin habe zudem ihre Schadensminderungspflicht verletzt durch verspätete Veranlassung der Umladung des Dieselkraftstoffs aus den beschädigten Kesselwagen für den 24. bis 26.03.2020 sowie dadurch, dass die täglichen Kosten der Gefahrgutkontrolle laut der Rechnungen der … H mit längerer Vertragslaufzeit steigen, was nicht üblich sei.

30
Ergänzend wird zu den Einzelheiten des weiteren Sachvortrags sowie insbesondere den vertretenen Rechtsauffassungen der Parteien und den diesbezüglich ausgetauschten Argumenten auf die zur Akte genommenen Schriftsätze nebst den zugehörigen Anlagen Bezug genommen.

31

Das Gericht hat die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft W., Az. 982 Js 9414/20 beigezogen und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht.

32
Das Gericht hat Beweis erhoben durch uneidliche Zeugeneinvernahme der Zeugen und … Zum Verlauf und Inhalt der mündlichen Verhandlung wird auf die Sitzungsniederschrift vom 20.05.2021 Bezug genommen (Bl. 96 ff. d. A.).

Entscheidungsgründe

33
Die zulässige Klage ist weit überwiegend unbegründet.

I.

34
Die Klägerin hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner in der Hauptsache lediglich Zahlungsansprüche in Höhe von insgesamt 5.175,10 € und einen Freistellungsanspruch in Höhe von 10.000 €. Im Übrigen war die Klage abzuweisen.

Im Einzelnen:

35
1. Die Beklagten haften der Klägerin aus § 1 I HPflG, 823 BGB (Beklagte zu 1) bzw. § 823 BGB (Beklagter zu 2) als Gesamtschuldner gemäß § 840 BGB auf Schadensersatz bzw. Freistellung in Höhe von insgesamt 15.174,35 €.

36
a) Die Haftung der Beklagten zu 1) dem Grunde nach ergibt sich aus § 1 HPflG.

37
Die von der Klägerin angemietete Lokomotive 187 315 sowie zwei Kesselwägen sind bei dem Betrieb der Schienenbahn der Beklagten zu 1) beschädigt worden, indem diese mit der Lokomotive der Klägerin kollidierte, § 1 HPflG.

38
Bei der Beklagten zu 1) handelt es sich um ein Bahnbetriebsunternehmen im Sinne des § 1 HPflG. Die Klägerin als Mieterin ist Geschädigte im Sinne des § 1 HPflG.

39
Der Anspruch ihres Mitarbeiters, des Zeugen … wegen Verletzung seiner Person aus §§ 1 I, 6 HPflG ist auf die Klägerin gemäß § 6 I EFZG in Höhe der von ihr gemäß § 3 I EFZG geleisteten Entgeltfortzahlung übergegangen.

40
Ein Ausschluss nach § 1 II HPflG liegt nicht vor.

41
b) Die Haftung des Beklagten zu 2) folgt aus § 823 I BGB. Der Beklagte zu 2) hat als sonstiges Recht i.S.d. § 823 I BGB den vertraglich berechtigten Besitz der Klägerin an der Lokomotive und den Waggons rechtswidrig verletzt. Hinsichtlich dieser Rechtsgutsverletzung trifft den Beklagten zu 2) auch ein Verschulden. Er hat zumindest fahrlässig gehandelt, als er das Halt zeigende Lichtsignal missachtete und losfuhr. Er hat die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen, da er das Signal verwechselte und sich nicht weiter vergewissert hat, ob das Fahrt zeigende Signal für ihn galt.

42
c) Die Ersatzfähigkeit der Schäden gegenüber beiden Beklagten richtet sich nach §§ 249 ff. BGB.

43
aa) Die Klägerin hat einen ersatzfähigen Schaden in Höhe der an den Zeugen … geleisteten Entgeltfortzahlung von 1.401,35 €, den sie von der Beklagten ersetzt verlangen kann.

44

Der Zeuge … war gemäß Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung für den Zeitraum vom 17.02.2020 bis 23.02.2020 arbeitsunfähig. Zur Überzeugung des Gerichts steht aufgrund durchgeführter Beweisaufnahme fest, dass diese Arbeitsunfähigkeit aus dem streitgegenständlichen Unfall resultiert. Der Zeuge … hat glaubhaft angegeben, dass bei ihm aufgrund des Unfalls sehr heftige Rückenschmerzen aufgetreten seien und er anschließend eine Woche krank gewesen sei.

45
Der Schadensersatzanspruch des Zeugen wegen seiner Arbeitsunfähigkeit ist nach § 6 I EFZG wegen Weiterzahlung des Lohns an den Zeugen auf die Klägerin übergegangen.

46
Die Berechnung des Betrags für 7 Tage Entgeltfortzahlung in Höhe von 1.401,35 € ist schlüssig dargelegt und seitens der Beklagten nicht bestritten.

47
bb) Die Klägerin hat weiterhin einen ersatzfähigen Schaden in Höhe der Energiekosten von 405,00 € und Trassenkosten von 225,00 € für die Zuführung der Ersatzlokomotive.

48
Die Zuführung der Lokomotive gehörte entgegen des Einwandes der Beklagten zum Pflichtenkreis der Klägerin, da die Weiterbeförderung der Kesselwagen mit dem Ladegut der Klägerin deren Aufgabe ist. Diese erforderte die Überführung einer Ersatzlokomotive. Die Kosten dieser Überführung (Energiekosten, Trassenkosten) sind grundsätzlich ein erstattungsfähiger Schaden, da sie nicht angefallen wären, wenn sich der Unfall nicht ereignet hätte und die Lokomotive 187 315 nicht beschädigt worden wäre.

49
cc) Die Klägerin steht weiterhin ein ersatzfähiger Schaden in Höhe von 3.143,75 € resultierend aus von ihr beauftragter Gefahrgutkontrollen im Zeitraum 19.02.2020 bis 30.06.2020 zu.

50
Die Kosten waren aufgrund des Zustands der Kesselwagen infolge des Unfalls erforderlich.

51
Die Kesselwagen waren mit Dieselkraftstoff, einem Gefahrgut mit Gefahrnummer 30, UN1202 beladen.

52
Gemäß 1.4.1.1 Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) haben die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten. Sie haben in jedem Fall die für sie jeweils geltenden Bestimmungen des RID einzuhalten. Es sind also über die in den Vorschriften angeordneten hinausgehende Maßnahmen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern. Die Klägerin ist Beförderer im Sinne der RID und hat daher gemäß 1.4.2.2.1 RID unter anderem die Pflicht, sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Wagen und die Ladung keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse aufweisen und dass keine Ausrüstungsteile fehlen.

53
Die Gefahrgutkontrolle durch Bestreifen der Wagen war vorliegend als Vorkehrung, um einen Schadenseintritt zu verhindern, auch alle 24 Stunden erforderlich, da die mit brennbarem Kraftstoff gefüllten Kesselwagen durch den Unfall beschädigt wurden und daher die Möglichkeit bestand, dass weitere Schadstellen oder Undichtheiten auftreten könnten.

54
Auch leere ungereinigte Kesselwägen sind hierbei noch Gefahrgut, da sie gemäß 2.1.6 RID der UN-Nummer 3509 zugeordnet werden, wenn sie den Vorschriften für diese Eintragung entsprechen und daher immer noch eine Gefahrgutnummer haben. Eine Reinigung war unstreitig vor Ort nicht möglich. Die Klägerin blieb zudem als Versender und Beförderer – unabhängig davon, dass sie nicht Halter ist – weiterhin für die Wägen mit Gefahrgut verantwortlich.

55

Entgegen der Ansicht der Beklagten hat die Klägerin auch nicht die Schadensminderungspflicht, § 254 II BGB, verletzt, indem sie die Umladung des Kraftstoffs erst über einen Monat nach dem Unfall zum 24.03. - 26.03.2020 veranlasst hat und nach dem 26.03.2020 weiterhin bis zur Überführung der Wagen bis Ende Juni 2020 durchführen ließ. Denn die Gefahrgutkontrolle war wie vorstehend dargestellt auch bei leeren ungereinigten Wagen weiterhin erforderlich. Einen Einfluss auf das Datum der Überführung der Waggons hatte die Klägerin mangels Haltereigenschaft zudem nicht.

56
Eine Verletzung der Schadensminderungspflicht der Klägerin durch Abschluss des Dienstleistungsvertrages zur Durchführung der Gefahrgutkontrollen mit der … mit den dort genannten Stundensätzen liegt ebenfalls nicht vor. Unstreitig hätte eine Durchführung durch die Klägerin selbst höhere Kosten verursacht. Die Beklagte zu 1) ist beweisbelastet für die Verletzung der Schadensminderungspflicht durch die Klägerin. Beweis wurde nicht angeboten. Der Hinweis darauf, dass die Kosten für die Kontrollen vom 19.02. bis 26.02.2020 täglich 12,50 € netto betrugen, ab 27.02.2020 dann 24, 35 € (Anlage K13) und dass ein solcher Kostenanstieg bei länger andauernden Dienstleistungsverträgen unüblich sei, reicht hierfür nicht aus. Dieser Kostenanstieg, dessen Grund nicht bekannt ist, beweist nicht, dass beispielsweise bei Durchführung durch ein anderes Unternehmen geringere Kosten angefallen wären.

57
dd) Die Klägerin hat weiterhin einen Anspruch auf Freistellung von den Instandsetzungskosten in Bezug auf die verunfallte Lokomotive in Höhe des von ihr zu tragenden Selbstbehalts von 10.000,00 €.

58
Der Selbstbehalt ist erstattungsfähiger Schaden, da er ohne den Unfall als Teil der Instandsetzungskosten nicht angefallen wäre und die Klägerin diesen ohne Freistellung an die … zu zahlen hätte.

59
Nach durchgeführter Beweisaufnahme ist das Gericht davon überzeugt, dass eine All-Risk-Versicherung besteht, die Klägerin vertraglich dazu verpflichtet ist den Selbstbehalt zu tragen und die Reparatur der Lokomotive stattgefunden hat.

60
Der Zeuge … hat glaubhaft angegeben, dass eine All-Risk-Versicherung der … für die Instandsetzungskosten besteht und die Klägerin den Selbstbehalt nach vertraglicher Vereinbarung zu zahlen hat. Er hat weiterhin glaubhaft dargelegt, dass die Reparatur stattgefunden hat und am 18.12.2020 beendet worden ist.

61
Nachdem die Beklagte ihr Bestreiten, dass der Schaden an der verunfallten Lokomotive mehr als 10.000 € beträgt nicht mehr weiter aufrecht erhält (vgl. Bl. 111 d. A.) steht zudem unstreitig fest, dass ein den Selbsthalt übersteigender Schaden eingetreten ist. Der Klägerin wurde der Selbstbehalt in Rechnung gestellt mit Rechnung vom 22.05.2020 (Anlage K10). Wegen eines vereinbarten Zahlungsaufschubs hat die Klägerin zudem auch noch nicht gezahlt.

62
d) Ein Mitverschulden des Triebfahrzeugführers … als Inhaber der tatsächlichen Gewalt über die Lokomotive, das gemäß § 4 HPflG, § 254 I BGB der Klägerin zugerechnet werden würde, besteht nicht.

63
Auch die Betriebsgefahr der Klägerin tritt zurück, so dass die vorgehend dargestellten Ersatzansprüche der Klägerin nicht gekürzt werden.

64
Gemäß § 4 HPflG, § 254 BGB hat eine Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge stattzufinden. Hierbei sind nur bewiesene oder unstreitige Umstände zu berücksichtigen.

65
Der Beklagte zu 2) hat als Triebfahrzeugführer der Beklagten zu 1) unstreitig ein Halt zeigendes, für ihn maßgebliches Lichtsignal missachtet, wobei das Signal LS 153 für den Zug der Klägerin Fahrt zeigte.

66
Es kann den Beklagten zu 2) hierbei nicht entlasten, dass das Halt zeigende Signal LS 231/II sich unmittelbar vor der Spitze des Zuges, vor dem Führerstand, in den der der Beklagte zu 2) gewechselt hatte, befand und deshalb nur schwer zu sehen war. Denn es ist absolute Pflicht eines jeden Triebfahrzeugführers zu jeder Zeit zu wissen, wo sich die für ihn geltenden Signale befinden und diese dann auch zu beachten. Er hat zwingend die örtlichen Verhältnisse insoweit zu kennen. Die Missachtung des Haltesignals stellt sich – ähnlich wie die Missachtung einer roten Ampel im Straßenverkehr – deshalb als grober Verstoß dar.

67
Durch diesen schuldhaften Verstoß ist die Betriebsgefahr des Zuges der Beklagten maßgeblich erhöht.

68
Ein Mitverschulden des Zeugen … am Unfall liegt nicht vor. Es ist nicht nachgewiesen, dass der Zeuge diejenige Sorgfalt außer Acht gelassen wird, die ein ordentlicher und verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens anzuwenden pflegt. Insbesondere war der Zeuge nicht mit einer unangepassten Geschwindigkeit unterwegs. Aus der Auswertung der EFR-Daten (Blatt 93 der beigezogenen Akte der Staatsanwaltschaft W., Az. 982 Js 9414/20) ergibt sich, dass der Zug der Klägerin mit einer angepassten Geschwindigkeit von 27 km/h unterwegs war.

69
Es kann offen bleiben, ob der Unfall für den Zeugen … unvermeidbar war und deshalb eine Betriebsgefahr des Zuges der Klägerin zu berücksichtigen ist, da selbst bei Unterstellung einer leicht erhöhten Betriebsgefahr aufgrund der Länge des Zuges und Beladung mit Dieselkraftstoff, diese leicht erhöhte Betriebsgefahr des Zuges der Klägerin hinter dem groben Verstoß des Beklagten zu 2) und der dadurch maßgeblich erhöhten Betriebsgefahr des Zuges der Beklagten zurücktreten würde, so dass es unter allen Umständen bei der Alleinhaftung der Beklagten für den Unfall verbleibt.

70
e) Die Verzinsung der Schadenspositionen folgt aus §§ 291, 288 I BGB.

71
2. Im Übrigen hat die Klägerin in der Hauptsache keine Ansprüche gegen die Beklagten. Die Klage war insoweit abzuweisen.

72
a) Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Ersatz der gezahlten Miete für die Lokomotive in Höhe von 62.819,62 € hinsichtlich der Monate Februar bis März 2020 bzw. Freistellung in Höhe von 173.419,00 € für die Monate April bis Juli 2020.

73
Bei den Kosten für die Anmietung der verunfallten Lokomotive, monatlich 43.354, 75 € netto, handelt es sich um sogenannte Sowieso-Kosten. Hierunter fallen Kostenpositionen, die der Geschädigten auch ohne das schädigende Ereignis entstanden wären. Solche sind nicht von der Schadensersatzpflicht umfasst. Die Klägerin hätte auch ohne das schädigende Ereignis die Miete für das Triebfahrzeug weiter zahlen müssen.

74
Als Nutzungsausfall sind die Mietkosten für die Lokomotive ebenfalls nicht erstattungsfähig. Bei der von der Klägerin gemieteten Lokomotive handelt es sich um ein gewerblich genutztes Fahrzeug. Dieses dient unmittelbar der Erbringung gewerblicher Leistungen, da der Gewinn unmittelbar mit Transportleistungen erzielt wird. Nutzungsausfall ist in diesem Fall grundsätzlich nicht erstattungsfähig. Der Geschädigte muss den Schaden als entgangenen Gewinn, Vorhaltekosten eines Reservefahrzeugs oder Mietkosten für ein Ersatzfahrzeug konkret darlegen (vgl. insgesamt beispielsweise BGH, NJW 2019, 1064). Dies hat die Klägerin vorliegend trotz Hinweises des Gerichts nicht getan. Ein Ersatzfahrzeug wurde der Klägerin nach eigenem Vortrag auch bereits nicht gestellt. Ausführungen zu Vorhaltekosten und entgangenem Gewinn erfolgen nicht.

75
Ein Fall der Drittschadensliquidation liegt zudem nicht vor. Die Mietkosten stellen für die Klägerin bereits keinen Schaden dar, da es sich wie vorstehend dargestellt um „Sowieso-Kosten“ handelt, die auch ohne den Unfall angefallen wären. Die Klägerin hat zudem -wie gerade dargestelltwegen des Unfallereignisses

dem Grunde nach einen Anspruch gegen die Beklagten auf Schadensersatz, es besteht deshalb gerade nicht die Konstellation, dass sie einen Schaden ohne eigenen Anspruch hätte, sondern vielmehr hat sie dem Grunde nach einen Anspruch, nur stellen die Mietkosten eben keinen ersatzfähigen Schaden i.S.d. §§ 249 ff. BGB dar.

76
b) Die Klägerin hat weiterhin keinen Anspruch auf Ersatz ihrer Personalkosten für die Mitarbeiter … und ….

77
Im Ausgangspunkt kommt die Annahme eines Vermögensschadens bei eigenen Personalkosten grundsätzlich nicht in Betracht, weil die Arbeitskraft als solche einem marktförmigen Vermögenswert nicht gleichgestellt werden kann. Arbeits- und Zeitaufwand können jedoch einen ersatzfähigen Vermögensschaden darstellen, wenn sich nach der Verkehrsauffassung für die getätigte Arbeitsleistung ein sich objektiv nach dem Maß der Arbeitskraft bemessender geldlicher Wert, ein Marktwert, ermitteln lässt. Das ist insbesondere der Fall, wenn die eigene Arbeitsleistung zur Schadensbeseitigung eingesetzt wurde, wenn sich für sie ein Marktwert gebildet hat und es sich um abgrenzbare Einzelarbeitsleistungen handelt, die dem Geschädigten auf das Schadensereignis rückführbaren konkreten Mehraufwand verursacht haben.

78
Die Klägerin behauptet, der Personalaufwand sei unfallbedingt erforderlicher Einsatz ihrer Ressourcen gewesen. Die Beklagte zu 1) macht geltend, dass es sich bei den Personalkosten um Sowieso-Kosten handele, da die Mitarbeiter seitens der Klägerin ohnehin beschäftigt und bezahlt worden wären. Es kann jedoch dahinstehen, ob der Einsatz der Mitarbeiter für die Klägerin einen Mehraufwand verursacht hat, für den sich ein Marktwert ermitteln lässt oder ob es sich um Sowieso-Kosten handelt. Denn jedenfalls hat die Klägerin die streitigen Stundensätze nicht ausreichend dargelegt und unter Beweis gestellt. Maßgeblicher Schaden der Klägerin, die zumutbar ihre eigenen Mitarbeiter eingesetzt hat, wären die jeweiligen abgrenzbaren Lohnkosten für die jeweiligen Mitarbeiter zuzüglich eines Gemeinkostenanteils. Hierzu trägt die Klägerin jedoch trotz Hinweises der Beklagtenseite nicht näher vor. Sie trägt insbesondere nicht vor, wie sich die ohne nähere Ausführungen in Raum gestellten behaupteten Stundensätze zusammensetzen. Bezüglich der Gemeinkosten zählt sie nur nicht abschließend mögliche Kostenbestandteile auf, ohne hier jedoch nähere auf den Sachverhalt bezogene Ausführungen zu tätigen. Zu den konkreten Bezügen der Mitarbeiter trägt die Klägerin ebenfalls nichts vor. Die Klägerin bietet lediglich die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Beweis an. Dieses Sachverständigengutachten ist jedoch kein tauglicher Beweis, um die der Klägerin entstandenen Kosten nachzuweisen. Es handelt sich um einen unzulässigen Ausforschungsbeweis, da die Klägerin ohne greifbare Anhaltspunkte „ins Blaue hinein“ ohne nähere Darlegung abstrakte Stundensätze behauptet. Sie legt weder als Anknüpfungspunkt ihre Gemeinkosten noch die Bezüge der Mitarbeiter dar.

II.

79
Die Klägerin hat außerdem gegen die Beklagte zu 1) einen Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 885, 80 €.

80
Die Klägerin durfte außergerichtlich zur Durchsetzung ihrer Ansprüche aufgrund des Unfalls zur zweckmäßigen Rechtsverfolgung einen Rechtsanwalt hinzuziehen.

81
Die vorgerichtlichen Rechtsverfolgungskosten ergeben sich aus dem Gegenstandswert der der berechtigten Schadensersatzforderung entspricht, mithin 15.175,10 €, wie folgt:

1,3 Geschäftsgebühr Nr. 2300, 1008 VV RVG:	933,40 €
Auslagen Nr. 7001 u. 7002 VV RVG:	20,00 €
GESAMT:	953,40 €

82
Die Verzinsung folgt aus §§ 291 I, 288 I BGB.

83
Der darüber hinausgehende Betrag unterlag der Abweisung.

84
Ein Anspruch gegen den Beklagten zu 2) auf Zahlung von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten besteht zudem nicht. Es ist seitens der Klägerin bereits nicht dargelegt, dass der Prozessbevollmächtigte auch gegenüber dem Beklagten zu 2) außergerichtlich tätig geworden ist. Es werden lediglich vorgerichtliche Schreiben an die Beklagte zu 1) vorgelegt. Der Beklagte zu 2) haftet nicht für im Verhältnis zwischen Klägerin und Beklagter zu 1) ohne sein Zutun entstandene außergerichtlichen Anwaltskosten.

III.

85
Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 I 1 Alt. 2 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 S. 1, S. 2 ZPO.