
Datum: 10.04.2008
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 6. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 6 U 12/07
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2008:0410.6U12.07.00

Vorinstanz: Landgericht Dortmund, 1 O 202/05

Tenor:

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 17.10.2006 verkündete Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Dortmund abgeändert.

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 78.129,04 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 08.06.2005 zu zahlen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte kann die Vollstreckung ab-wenden durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils beizutrei-benden Betrages, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Gründe: 1

I. 2

Aufgrund eines Antrags vom 12.11.1996 erhielt die Klägerin, die auf der Bahnstrecke Dortmund-Hagen-Lüdenscheid den Personennahverkehr betreiben wollte, vom Land Nordrhein-Westfalen eine Zuwendung in Höhe von 8.388.120,00 DM. Diese war ausdrücklich bestimmt für die Erstbeschaffung der benötigten vier Triebwagen zum Einsatz auf der 3

genannten Strecke bis zum 30.06.2019 oder bis zum Erreichen einer Laufleistung von je 2,5 Mio. km (Bescheid Bl. 86 d.A.).

Auf die weiteren Einzelheiten der Zuwendungsbescheide Bl. 62 ff d.A. wird Bezug genommen. 4

Am 26.08.2002 stießen zwei der Diesellokomotiven, die zu einem Zugverband gekoppelt waren und sich auf dem Wege zu ihrem Abstellplatz auf dem Gelände der Beklagten befanden, mit einer Rangierlokomotive der Beklagten zusammen, weil deren Lokführer ein Sperrsignal übersehen hatte. Die volle Haftung der Beklagten dem Grunde nach ist von ihr anerkannt worden und steht außer Streit. 5

Während des reparaturbedingten Ausfalls der beiden bei dem Unfall erheblich beschädigten Diesellokomotiven (424 bzw. 345 Tage) wurde der Betrieb der Klägerin mit Ersatzfahrzeugen aufrecht erhalten, die auf Kosten der Beklagten angemietet wurden; die Beklagte bezahlte auch die Reparatur der beschädigten Fahrzeuge. 6

Mit Ablauf des 11.12.2004 stellte die Klägerin ihren Bahnbetrieb ein, weil die mit den geförderten vier Triebzügen betriebene Bahnstrecke zum Dezember 2004 anderweitig neu vergeben worden war. Die Triebwagen wurden veräußert. Daraufhin setzte die Bezirksregierung Arnsberg wegen teilweiser Nichterfüllung der Zweckbindung durch Widerrufsbescheid die Zuwendung von 8.388.120,00 DM auf 2.487.192,75 DM herab und forderte die Klägerin zur Rückzahlung des zuviel erhaltenen Betrages von 5.900.927,25 DM (= 3.017.096,19 Euro) auf. Bei der Errechnung des zu erstattenden Betrages wurden jeweils zur Hälfte die Laufleistung der vier Triebwagen und die zeitliche Bindung berücksichtigt. 7

Die Klägerin hat geltend gemacht, der zurück verlangte Betrag wäre um 78.129,04 Euro niedriger ausgefallen, wenn nicht die beim Unfall vom 26.08.2002 beschädigten Triebwagen monatelang ausgefallen wären, sondern bei der Errechnung des Erstattungsbetrages mit entsprechend höherer Laufleistung hätten berücksichtigt werden können. 8

Das Landgericht hat ihre auf Zahlung des genannten Betrages gerichtete Klage durch das angefochtene Urteil, auf dessen Tatbestand und Entscheidungsgründe wegen der Einzelheiten Bezug genommen wird, abgewiesen und hat zur Begründung ausgeführt, der geltend gemachte Schaden sei nicht vom Schutzzweck der Haftungsnorm gedeckt; durch den Zuwendungsbescheid habe die Klägerin keine hinreichend gesicherte Position erlangt; sie sei bei dem Subventionsantrag ein hohes unternehmerisches Risiko eingegangen, da sie von vornherein nicht habe sicher sein können, die vereinbarten Bedingungen – Einsatz der Triebwagen auf der genannten Strecke bis zum 30.06.2019 oder bis zum Erreichen einer Laufleistung von je 2,5 Mio. km – auch erfüllen zu können, zumal der von ihr über die betreffende Strecke abgeschlossene Bahnvertrag von vornherein bis zum 11.12.2004 befristet gewesen sei; es sei deswegen schon bei Beantragung und Erlangung der Subvention ungewiss gewesen, ob die Klägerin danach einen Anschlussauftrag erhalten würde; deswegen handele es sich bei der Einstellung der Strecke zum 11.12.2004 nicht um einen erzwungenen Ausstieg, sondern lediglich um die Realisierung des enormen unternehmerischen Risikos, das für die Klägerin von vornherein bestanden habe. 9

Mit der form- und fristgerechten Berufung verfolgt die Klägerin ihr erstinstanzliches Begehren weiter. Sie wendet sich gegen die rechtliche Würdigung des Landgerichts und macht geltend, durch den Zuwendungsbescheid und die Auszahlung der Fördermittel habe sie eine derart gesicherte rechtliche Position erlangt, dass deren unfallbedingte Reduzierung vom Schutzzweck der Norm gedeckt sei, auf dem ihr Schadensersatzbegehren beruhe. 10

Die Klägerin beantragt,	11
unter Abänderung des am 17.10.2006 verkündeten Urteils des Landgerichts Dortmund – 1 02 202/05 – die Beklagte zu verurteilen, an sie 78.129,04 Euro nebst 5 % über dem Basiszinssatz der EZB liegenden Zinsen seit dem 08.06.2005 zu bezahlen.	
Die Beklagte beantragt,	13
die Berufung zurückzuweisen.	14
Sie verteidigt mit näheren Ausführungen das angefochtene Urteil. Dazu trägt sie wie schon in erster Instanz vor, der geltend gemachte Schaden sei nicht vom Schutzzweck der Norm umfasst, auf die das Schadensersatzbegehren gestützt sei; die Klägerin habe den geltend gemachten Schaden überwiegend selbst verschuldet, weil sie den Rückforderungsbescheid habe bestandskräftig werden lassen. Sie bestreitet weiterhin die Schadenshöhe.	15
Wegen der Einzelheiten des beiderseitigen Parteivorbringens wird auf den vorgetragenen Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.	16
II.	17
Die Berufung ist begründet, denn die Klägerin ist gemäß § 1 Abs. 1 HPfLG, §§ 831, 252 BGB zur Zahlung des geforderten Betrages verpflichtet.	18
1.	19
Zutreffend hat das Landgericht ausgeführt, dass die Reduzierung des der Klägerin verbliebenen Förderbetrages, um die es hier geht, in adäquater Weise durch den Unfall verursacht worden ist, weil ohne den Unfall die beiden Triebwagen bis zur Einstellung des Bahnbetriebs der Klägerin eine erheblich höhere Laufleistung zurückgelegt hätten, wodurch die Rückforderung unter Berücksichtigung der dann erreichten Laufleistung geringer ausgefallen wäre. Die auf diese Weise unfallbedingt eingetretene Kürzung des der Klägerin verbliebenen Förderbetrages war nicht völlig unvorhersehbar, da es nach dem Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg vom 13.12.2005 (Bl. 94 d.A.) der gängigen Förderpraxis in Nordrhein-Westfalen entspricht, solche Kilometerleistungen, die ersatzweise durch andere Fahrzeuge erbracht werden, nicht auf das geförderte Fahrzeug zu übertragen, wenn dieses nicht entsprechend dem im Bescheid zugrunde gelegten Zweck eingesetzt wird oder ausfällt.	20
2.	21
Entgegen der vom Landgericht bestätigten Auffassung der Beklagten umfasste der Schutzzweck der hier zugrunde liegenden Normen (§ 1 Abs. 1 HPfLG, §§ 831, 252 BGB) den von der Klägerin geltend gemachten Schaden; er fiel nicht allein in ihren unternehmerischen Risikobereich.	22
Wesentlich ist in diesem Zusammenhang die Unterscheidung zwischen demjenigen Anteil des Rückforderungsbetrages, der allein darauf zurückzuführen ist, dass die Klägerin mit Ablauf des 11.12.2004 den Betrieb eingestellt und danach die geförderten Fahrzeuge veräußert hat, so dass weder die im Zuwendungsbescheid zugrunde gelegte Betriebsdauer noch die jeweilige Kilometerleistung erreicht werden konnte, und den hier allein in Frage stehenden Differenzbetrag, um welchen sich die Rückforderung erhöht hat, weil die beiden Triebwagen unfallbedingt für ein Jahr ausfielen und deswegen bis zur Betriebseinstellung nur eine geringere Kilometerleistung aufzuweisen hatten, als dies bei ungestörter Fortführung des	23

Betriebs der Fall gewesen wäre. Es liegt auf der Hand, dass der allein durch die Betriebseinstellung veranlasste Rückforderungsbetrag in den unternehmerischen Risikobereich der Klägerin fiel, weil bei Beantragung und Erlangung der Fördermittel nicht gesichert war, dass sie nach Ablauf des 11.12.2004 von den beteiligten Verkehrsverbünden einen entsprechenden Anschlussvertrag erhalten werde; dieses Risiko hat sich für sie verwirklicht.

Anders ist das jedoch hinsichtlich des hier geltend gemachten Differenzbetrages, der durch die unfallbedingte Reduzierung der bis zur Betriebseinstellung erreichten Kilometerleistung verursacht worden ist. Denn durch diese Kürzung ist der Gewinn geschmälert worden, den die Klägerin ohne den Unfall in dem hier maßgeblichen bis zum Ablauf des 01.12.2004 dauernden Betriebszeitraums erwirtschaftet hätte. Es erscheint sachgerecht, bei wertender Betrachtung unter dem Gesichtspunkt des Schutzzwecks der Norm diesen geltend gemachten Differenzbetrag als Teil des gemäß § 252 BGB zu ersetzenden Gewinns zu begreifen. Denn die hier praktizierte Förderung des schienengebundenen Personennahverkehrs verfolgt das Ziel, im öffentlichen Interesse die Verkehrsstruktur zu fördern. Dazu sollen auch solche Unternehmer für den Betrieb von Eisenbahnstrecken gewonnen werden, die sonst darauf verzichten würden, weil der Betrieb ohne die Förderung nicht hinreichend lukrativ wäre. Ihnen soll durch die Förderung ein auskömmlicher Gewinn ermöglicht werden. Wenn dann die Möglichkeit, entsprechend der anfänglichen Kalkulation gewinnbringend tätig zu werden, dadurch gestört wird, dass ein Dritter die geförderten Betriebsmittel beschädigt und dadurch eine Reduzierung der Förderung verursacht, so kann das nicht allein dem Risikobereich des Förderungsempfängers zugewiesen werden, sondern fällt in den Verantwortungsbereich des Schädigers. Das hat jedenfalls dann zu gelten, wenn der Geschädigte hinsichtlich der Förderung eine hinreichend gesicherte Position erlangt hat. Das war hier bezüglich des Differenzbetrages, um den die Parteien streiten, der Fall. Zwar konnte die Klägerin sich nicht darauf verlassen, die Strecke bis zum Jahr 2019 betreiben zu können und auf diese Weise auch die vereinbarte Mindestkilometerleistung zu erzielen, weil sie von den beteiligten Verkehrsverbünden zunächst nur einen Vertrag bekommen hatte, der mit dem 11.12.2004 ablief, und weil keineswegs gesichert war, dass der erforderliche Anschlussvertrag dann ihr und nicht einem Mitbewerber erteilt werden würde oder dass die Verkehrsverbünde die Strecke überhaupt aufrecht erhalten würden. Wohl aber durfte sie – und das hier entscheidend – damit rechnen, dass ihr entsprechend der Förderpraxis des Landes Nordrhein-Westfalen bei einer vorzeitigen Beendigung des Betriebs auf der geförderten Strecke, wie sie hier vorgenommen worden ist, eine anteilige Förderung verbleiben werde, und dass der Rückforderung lediglich die nach Zeit und Kilometerleistung nicht erbrachten Anteile zugrunde gelegt würden. Insofern hatte die Klägerin eine hinreichend gesicherte Position erlangt. Deswegen ist der für die Beschädigung der beiden Triebwagen verantwortlichen Beklagten das Risiko zuzuweisen, dass sich die für den Zeitraum zum 11.12.2004 hinreichend gesicherte Gewinnerwartung der Klägerin nicht in dem Umfang verwirklicht hat, wie das ohne den Unfall der Fall gewesen wäre.

3. 25

Der Schadensersatzanspruch der Klägerin scheitert weder ganz noch teilweise an einem ggf. gemäß § 4 HPfIG, § 254 Abs. 2 Satz 1, zweiter Fall BGB, zu berücksichtigenden Mitverschulden. 26

Es kann der Klägerin nicht anspruchsmindernd zur Last gelegt werden, dass sie sich gegen die Höhe der Rückforderung nicht mit Rechtsmitteln gewandt hat, um zu erreichen, dass bei der zu berücksichtigenden Kilometerleistung zu ihren Gunsten auch die Laufleistungen der im 27

Reparaturzeitraum eingesetzten Ersatztriebwagen berücksichtigt würden. Der Umfang der Förderung war an die Kilometerleistung der geförderten Fahrzeuge und nicht an diejenige von Ersatzfahrzeugen gebunden. Es kann schon nicht festgestellt werden, dass die Bezirksregierung Arnsberg ermessensfehlerhaft gehandelt hat, wenn sie die Kilometerleistung der Ersatzfahrzeuge nicht zu Gunsten der Klägerin berücksichtigt hat. Vor allem war es aber der Klägerin nicht zuzumuten, angesichts der Rechtslage und der Verwaltungspraxis den Versuch zu unternehmen, den Rückforderungsbescheid mit Rechtsmitteln anzugreifen. Es entsprach der gängigen Praxis der U-Bahn- und Busförderung in Nordrhein-Westfalen, solche Kilometerleistungen, die ersatzweise durch andere Fahrzeuge erbracht wurden, nicht auf das geförderte Fahrzeug zu übertragen. Das ergibt sich aus dem Schreiben, dass die Bezirksregierung Arnsberg am 13.12.2005 an die Klägerin gerichtet hat. Vor diesem Hintergrund war es der Klägerin nicht zuzumuten, sich auf einen möglicherweise langwierigen Verwaltungsrechtsstreit mit ungewissem Ausgang einzulassen, zumal sie dann damit hätte rechnen müssen, dass in diesem Falle die Bezirksregierung auch einen Zinsanspruch über den gesamten Rückforderungsbetrag geltend gemacht hätte mit der Folge, dass dann ein höherer Schaden entstanden wäre als derjenige, um dessen Ersatz die Parteien jetzt streiten.

4. 28

Die Schadensberechnung der Klägerin ist nicht zu beanstanden. Sie hat sich an den Grundsätzen orientiert, nach welchen die Bezirksregierung den Rückforderungsbetrag berechnet hat. Diese hat in ihrem Schreiben vom 13.12.2005 (Bl. 94/96 d.A.) ausdrücklich bestätigt, dass sie in der Vorgehensweise und im Ergebnis der von der Klägerin vorgelegten Berechnung zustimmt. Damit steht fest, dass allein infolge des Unfalls die Rückforderung um eben den hier streitigen Differenzbetrag höher ausgefallen ist. 29

5. 30

Ebenfalls ohne Erfolg macht die Beklagte geltend, dass die Klägerin die Triebfahrzeuge günstig habe veräußern und mit dem erzielten Veräußerungserlös habe wirtschaften können, und dass ein Weiterbetrieb der Bahnstrecke über den 11.12.2004 hinaus für die Klägerin nur verlustbringend gewesen wäre, so dass ihr kein Schaden entstanden wäre. Die Aufgabe des Betriebs zum 11.12.2004 und die anschließende Veräußerung der Fahrzeuge haben aber mit dem hier geltend gemachten Schaden letztlich nichts zu tun. Im Rahmen der Differenzhypothese ist nämlich im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass die Klägerin den Betrieb der Bahnstrecke zum 11.12.2004 angesichts der ungünstiger gewordenen wirtschaftlichen Erwartungen so oder so unabhängig von dem Unfall aufgegeben hätte. Vor diesem Hintergrund ist dann zu vergleichen, wie sich das wirtschaftliche Ergebnis des bis zum 11.12.2004 durchgeführten Bahnbetriebs mit dem Unfall auf der einen Seite und ohne den Unfall auf der anderen Seite gestaltet hätte. 31

6. 32

Die von der Beklagten beantragte Zulassung der Revision ist nicht veranlasst. 33

Eine Abweichung von dem Urteil des 27. Senats des hiesigen OLG vom 14.02.1984 – VersR 84, 1051 – liegt in dem entscheidenden Punkt nicht vor. In seinem genannten Urteil ist der 27. Senat davon ausgegangen, dass dort der Subventionsempfänger wegen der Ausgestaltung der Förderung noch keine gesicherte Rechtsposition erlangt hatte. Hier konnte dagegen die Klägerin aufgrund der Ausgestaltung der Förderung davon ausgehen, dass sie bei Ausbleiben eines Anschlussauftrags für die Zeit nach dem 11.12.2004 jedenfalls einen zeit- und kilometeranteiligen Betrag der erhaltenen Förderung behalten dürfte. Vor diesem 34

Hintergrund kann auch nicht von einer grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache ausgegangen werden.

7. 35

Die Entscheidungen über Zinsen, Kosten und vorläufige Vollstreckbarkeit beruhen auf §§ 286, 288 BGB, §§ 91, 708 Nr. 10, 711 ZPO. 36

8. 37

Der Streitwert für den zweiten Rechtszug wird auf 78.129,09 € festgesetzt. 38