

weisen, daß dieses im Kostenpunkt abgeändert und die Verurteilung der Bekl. zur Unterlassung entsprechend dem im Berufungsverfahren geänderten Unterlassungsantrag der Kl. neu gefaßt wird.

[Kostenentscheidung]

Binnenschifftransport

§§ 78, 84 BSchG

1. Auch wenn die Voraussetzungen einer großen Haverei vorliegen, kann ein potentieller Schädiger im streitigen Zivilverfahren auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden.

2. Es gibt keine Rechtsnorm, die einen Beteiligten – z. B. den Schiffseigner – zwingen würde, vor der Inanspruchnahme eines Dritten zunächst im Wege der großen Haverei einen Teil des Schadens zu liquidieren und nur wegen des unbeglichenen Teils gegen den Schädiger vorzugehen.

[Leitsätze der Redaktion]

OLG Karlsruhe – Rheinschiffahrtsobergericht, Urteil vom 22. 6. 1999 – U 6/98 RhSch

(Vorinstanz: AG Mannheim – Rheinschiffahrtsgericht, Urteil vom 20. 8. 1998 – 31 C 1/98)

Die Kl. ist Versicherer des MS „K.W.“ (70 m lang, 10 m breit, 1 285 to Tragfähigkeit, Maschinenleistung 456 kW). Sie begehrt von dem Bekl. Ziffer 1 als Schiffsführer und der Bekl. Ziffer 2 als Eignerin des TMS „RP B“ aufgrund abgetretenen bzw. übergebenen Rechts Ersatz von Reparaturkosten und Aufwendungen, die infolge einer Festfahung von MS „K.W.“ am 1. 4. 1997 auf dem Rhein angefallen sind.

MS „K.W.“ befand sich an diesem Tag, beladen mit 1 155 to Kies, auf der Talfahrt, als es in einer Untiefe bei Strom-km 364,0 festfuhr.

An der selben Stelle war kurze Zeit zuvor TMS „RP B“ festgefahren. Die Schiffsführung von TMS „RP B“ unterließ es, das Festfahren und die Turnmanöver der zuständigen Behörde zu melden. Gegen den Bekl. Ziffer 1 erging deshalb ein rechtskräftiger Bußgeldbescheid der WSD Südwest (beigezogene OWi-Akte 416/97).

Die Kl. vertritt die Auffassung, daß das Unterlassen der gebotener Meldung durch den Erstbeklagten ursächlich geworden sei für die Festfahung von MS „K.W.“.

Die Kl. hat im ersten Rechtszug beantragt, die Bekl. gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Kl. 15 466,40 DM nebst 5 % Zinsen hieraus seit Klagzustellung zu bezahlen, die Bekl. Ziffer 2 dinglich mit TMS „RP B“ aufgrund eines am 1. 4. 1997 entstandenen Schiffsgläubigerrechts mit dem Rang des § 102 Nr. 5 BinSchG wie auch persönlich im Rahmen von § 114 BinSchG haftend, der Bekl. Ziffer 1 unbeschränkt persönlich haftend.

Die Bekl. haben beantragt, die Klage abzuweisen. Sie haben im wesentlichen vorgetragen: Das Freiturnen von TMS „RP B“ sei etwa 15 Minuten vor der Festfahung von MS „K.W.“ erfolgt. Auch wenn die Schiffsführung sobald wie möglich die Festfahung den Behörden gemeldet hätte, hätte MS „K.W.“ nicht mehr rechtzeitig gewarnt werden können und wäre ebenfalls festgekommen.

Mit am 20. 8. 1998 verkündetem Urteil hat das Rheinschiffahrtsgericht Mannheim die Klage abgewiesen. Hiergegen wendet sich die Kl. mit der Berufung.

Sie wiederholt und vertieft im wesentlichen ihr erstinstanzliches Vorbringen und trägt ergänzend vor: Ihres Erachtens sei die Schiffsführung von TMS „RP B“ verpflichtet gewesen, unmittelbar nach der Festfahung die Revierzentrale in Oberwesel zu informieren. Selbst wenn sie dies erst nach dem Abturnen getan hätte, so hätte noch immer ein weiteres Festfahren anderer Schiffe verhindert werden können. Zweifel hinsichtlich der Ursächlichkeit der unterlassenen Meldung gingen zu

Lasten der Bekl. Die Kl. beantragt, auf ihre Berufung hin das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts aufzuheben und nach den erstinstanzlich gestellten Anträgen zu erkennen.

Die Bekl. beantragen, die Berufung der Kl. zurückzuweisen. Sie wiederholen und vertiefen ihr erstinstanzliches Vorbringen, machen sich die Gründe des angefochtenen Urteils zu eigen und tragen ergänzend vor: Die Klage sei unzulässig, weil kein Dispache-Verfahren zu einer Havariegrosse durchgeführt worden sei. Die Festfahung von MS „K.W.“ sei so bald nach der Festfahung von TMS „RP B“ erfolgt, daß eine Meldung an den NIF und eine Warnung der Schiffer den zweiten Unfall nicht hätten verhindern können. Im übrigen sei § 1.17 Nr. 1 RhSchPV kein Schutzgesetz.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Kl. ist zulässig und hat in der Sache Erfolg.

I. Die Klage ist zulässig.

Entgegen der Auffassung der Bekl. waren die Kl. bzw. deren Rechtsvorgänger nicht gehalten, zunächst in einem Dispache-Bestätigungsverfahren abzuklären, ob und in welcher Höhe ein dispachierungsfähiger Schaden der Ladung gegenüber geltend gemacht werden kann.

Es gibt keine Rechtsnorm, die einen Beteiligten – z. B. den Schiffseigner – zwingen würde, vor der Inanspruchnahme eines Dritten zunächst im Wege der großen Haverei einen Teil des Schadens zu liquidieren und nur wegen des unbeglichenen Teils gegen den Schädiger vorzugehen.

Dispache ist die Rechnung über die große Haverei, § 84 Satz 2 BSchG, d. h. die Berechnung, welche die Verteilung der Beitragspflicht zum Ersatz der durch große Haverei entstandenen Schäden unter den Beteiligten festlegt (vgl. *Keidel/Winkler* FGG 14. Aufl. § 149 Rn. 1), oder anders ausgedrückt, eine Aufstellung sämtlicher als Havarie-grosse in Betracht kommender Schäden und Kosten sowie deren Verteilung auf Schiff und Ladung unter Berücksichtigung der zu ermittelnden oder abzuschätzenden Beitragswerte (vgl. *Vortisch/Bemm*, Binnenschiffahrtsrecht 4. Aufl. § 84 BSchG Rn. 4).

Große Haverei (oder auch Havarie-grosse genannt) sind gemäß § 78 Abs. 1 BSchG alle Schäden, welche einem Schiff oder der Ladung desselben oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden. Diese Kosten sollen aus dem Gesichtspunkt der Gefahrengemeinschaft gemeinschaftlich von Schiff und Ladung getragen werden. Gemäß § 153 FGG ist jeder Beteiligte befugt, bei dem Gericht eine Verhandlung über die von dem Dispacheur aufgemachte Dispache zu beantragen. §§ 153–158 FGG regeln ein gerichtliches Verfahren, in dem eine von einem Dispacheur aufgemachte Dispache durch das (gemäß § 149 FGG zuständige) AG bestätigt und hierdurch mit der Wirkung der Vollstreckbarkeit ausgestattet wird. Neben dem Zweck, einen Vollstreckungstitel zu schaffen, dient das Verfahren auch dazu, durch Widerspruch gegen die Dispache möglichst unter Vermeidung eines Prozesses eine Änderung der Dispache herbeizuführen; Aufgabe des Gerichts ist es, auf eine Einigung über einen erhobenen Widerspruch hinzuwirken (vgl. dazu *Monse*, Die gerichtliche Verhandlung über die Dispache, 1 ff.).

Auch dann, wenn eine Dispache aufgemacht und geprüft wurde, hat das Gericht im Verfahren der freiwilligen

Gerichtbarkeit über die Bestätigung einer Dispathe zu prüfen, ob überhaupt ein Fall der großen Haverei vorlag oder deren Voraussetzungen offensichtlich fehlten; eine Havarierteilung kommt nicht in Frage, wenn eine Gefahr nur für das Schiff, nicht aber für die Ladung bestand (Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Beschluß vom 25. 3. 1994 – W 1/94 BSch –). So kommt insbesondere bei Turnmanövern in Betracht, daß diese lediglich dem Zweck dienen, das Schiff wieder freizubekommen, nicht aber der Rettung der Ladung aus einer echten Gefahrenlage.

Zwar wird die Anwendung der Bestimmungen über große Haverei nicht dadurch ausgeschlossen, daß die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist. Das Verschulden eines Dritten ändert also an einer möglichen Schadensverteilung nichts, andererseits bleibt die Haftung des Dritten für den von ihm verschuldeten Schaden unberührt (vgl. *Vortisch/Bemm* Binnenschiffahrtsrecht 4. Aufl. § 79 BSchG Rn. 1). Dies bedeutet, daß es der Kl. bzw. ihren Rechtsvorgängern unbenommen ist, die Bekl. als (potentielle) Schädiger im streitigen Zivilverfahren auf Schadensersatz in Anspruch zu nehmen, selbst wenn die Voraussetzungen einer großen Haverei vorgelegen haben sollten.

Der Klage entbehrt daher nicht das erforderliche Rechtsschutzbedürfnis.

II. Die Klage ist begründet.

Die Bekl. haben der Kl. den durch die Festfahmung von MS „K W“ am 1. 4. 1997 bei Rhein-km 364,0 entstandenen Schaden zu ersetzen.

Auf den vorliegenden Fall sind die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes in der bis zum 31. 8. 1998 geltenden Fassung anzuwenden, da die Festfahmung am 1. 4. 1997 erfolgte (vgl. dazu Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 22. 9. 1998 – U 2/98 BSch, TranspR 1999, 310 = OLG-Report 1999, 49 = NZV 1998, 504 = VersR 1998, 1534 = ZfB 1998, 1715).

Der Kl. steht aufgrund übergegangenen Rechts gegen die Bekl. gemäß § 823 Abs. 1 und 2 BGB i. V. m. § 1.17 RhSchPV, § 92 Abs. 2, 92b BSchG der geltend gemachte Schadensersatzanspruch zu. Die Bekl. Ziffer 2 haftet, da sie ihr Schiff in Kenntnis der erhobenen Ansprüche auf neue Reise ausgesandt hat, nicht nur dinglich mit TMS „RP B“ gemäß §§ 3, 4 BSchG, sondern auch persönlich im Rahmen von § 114 BSchG.

1. Der erstbeklagte Schiffsführer hatte TMS „RP B“ in der Bergfahrt bei Rhein-km 364,0 festgefahren. Er führte anschließend längere Zeit Eigenversuche zum Freikommen durch und wurde schließlich durch ein anderes Motorschiff frei geturnt. Weder die Festfahmung noch das Turnen hat er als verantwortlicher Schriftführer der zuständigen Behörde gemeldet. Er hat damit gegen § 1.17 Abs. 1 RhSchPV verstoßen und wurde deswegen auch mit einem rechtskräftigen Bußgeld belegt (beigezogene Akte 416/97 WSD Südwest).

Die Vorschrift des § 1.17 Nr. 1 RhSchPV, wonach der Schiffsführer eines festgefahrenen (oder gesunkenen) Fahrzeuges sobald wie möglich für die Benachrichtigung der nächsten zuständigen Behörde sorgen muß, ist eine Schutzvorschrift i. S. d. § 823 Abs. 2 BGB. Sie soll typische Gefahrenlagen verhindern (vgl. BGH VersR 1964, 43, 44 zu anderen Normen der BinSchStrO als Schutzgesetze) und ist – auch – als eine „Rechtsnorm zugunsten des einzelnen“ (vgl. *Deutsch*, Allgemeines Haftungsrecht 2. Aufl. Rn. 62) oder einzelner Personenkreise – nämlich der anderen Schiffsverkehrsteilnehmer – anzusehen (vgl. z. B. zur vergleichbaren Schutzgesetz-Qualität des § 17 Abs. 4 StVO – Sicherung liegengeblie-

bener Fahrzeuge – : BGH VersR 1969, 895; OLG Karlsruhe VersR 1983, 90). Sowie die Regeln des Straßenverkehrsrechts die Ordnung und Sicherheit des Straßenverkehrs und den Individualschutz der Verkehrsteilnehmer bezwecken (vgl. *Steffen* in RGRK BGB 12. Aufl., § 823 Rn. 541), ist auch Schutzzweck der Normen der RhSchPolVO und der BinSchStrO die Sicherheit des Schiffsverkehrs und damit auch der einzelnen anderen Verkehrsteilnehmer. Die Sicherungspflichten des Schiffsführers umfassen auch die Vermeidung von Gefahren, die sich für die Schutzgüter erst mittelbar durch Dazwischentreten weiterer Ursachen aktualisieren. Gerade im Schiffsverkehr hat die Fernschädigung besondere Bedeutung (vgl. dazu § 92 Abs. 2 BSchG sowie *Steffen* in RGRK BGB 12. Aufl., § 823 Rn. 342).

2. Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts ist der erstbeklagte Schiffsführer nicht deshalb von seiner Haftung entlastet, weil es ihm nach § 1.18 RhSchPV oblag, nach der Festfahmung seines Schiffes „die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um das Fahrwasser in kürzester Zeit freizumachen“. Es steht außer Zweifel, daß der Erstbeklagte dieser Verpflichtung nachkam, denn zu dem Zeitpunkt, zu dem MS „K W“ den Strombereich erreichte, in dem sich TMS „RP B“ festgefahren hatte, war das Fahrwasser wieder frei und die sich aus dem vorübergehenden Festliegen des Fahrzeuges im Fahrwasser für die übrige Schifffahrt entstandene Gefahr beseitigt. Dies ändert jedoch nichts an der daneben bestehenden und vom Erstbeklagten verletzten Benachrichtigungspflicht nach § 1.17 Nr. 1 RhSchPV.

3. Das Unterlassen der Benachrichtigung der nächsten zuständigen Behörde ist nach Überzeugung des Berufungsgerichts auch ursächlich geworden für die Festfahmung von MS „K W“. Der Erstbeklagte hätte alsbald nach Festfahren von TMS „RP B“ über den Nautischen Informationsfunk (NIF) Kanal 22 die Revierzentrale Oberwesel benachrichtigen können und müssen. Dieser hätte dann von sich aus unverzüglich die Schifffahrt im Bereich der Unfallstelle vor der Untiefe gewarnt. Dieser Vorgang hätte deutlich weniger als 15 Minuten in Anspruch genommen. Dies steht aufgrund der von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest erteilten amtlichen Auskunft vom 23. 4. 1999 fest. Eine Mitteilung des Erstbeklagten über die Festfahmung hätte unverzüglich zu einer Lagemeldung an die übrige Schifffahrt geführt. Darüber hinaus wären die Wasserschutzpolizei und der Außenbeamte des entsprechenden Amtsbezirkes informiert worden.

4. Die Gesamthöhe von 15 466,41 DM des schlüssig vorgetragenen Schadens (Reparaturkosten, Expertenkosten, Kosten der Turnhilfe, Leichterung, Telefonkosten und Interventionskosten) sowie der Zinsen wurde von den Bekl. nicht bestritten.

[Nebenentscheidungen]

§ 29 Abs. 3 Satz 2, § 30 Abs. 1 BSchG a. F.

Das weder vom Absender noch vom Frachtführer zu beherrschende allgemeine Risiko des Ruhens jeden Ladeverkehrs soll nach der Vorstellung des Gesetzgebers vom Frachtführer getragen werden.

[Leitsatz der Redaktion]

OLG Karlsruhe – Schiffahrtsobergericht, Urteil vom 30. 6. 1999 – U 8/98 BSch

(Vorinstanz: AG Mannheim – Schiffahrtsgericht, Urteil vom 26. 11. 1998 – 30 C 13/98)

Die klagende Frachtführerin verlangt von der beklagten Befrachterin Liegegeld wegen verzögerter Beladung.

Die Kl. hat mit der Bekl. einen Frachtvertrag über die Beförderung von Schrott und Spänen mit MS „M“ geschlossen. Die Ladebereitschaft wurde am 26.2.1997 um 11.00 Uhr angezeigt. Die Beladung erfolgte im M-Hafen S ab Montag dem 3.3.1997 und wurde am 4.3.1997 um 19.20 Uhr beendet. Im S Hafen stand von zwei Kränen infolge von Reparaturarbeiten nur ein Kran zur Verfügung. Bei diesem waren wegen bevorstehendem Hochwasser die Brückenfahrwerksmotoren ausgebaut worden, so daß er nicht mehr parallel zum Hafenbecken bewegt werden konnte. Entsprechend einem Hochwasserarbeitsplan der Hafenbetreiberin für den Hafen S werden bei Pegelständen von 4,40 m und mehr die Kräne nicht an der für den Schrottschlag bestimmten Uferfläche, sondern an einem anderen Standort zur vorrangigen Produktionsbestückung des dort befindlichen Betonwerkes postiert.

Die Kl. hat im ersten Rechtszug vorgetragen, Schiffsumschlag habe stattfinden können, weshalb die Ladezeit von drei Tagen am 1.3.1998 abgelaufen sei. Ihr stehe daher ein Liegegeld für drei Tage i. H. v. täglich 1 400 DM zu. Ferner hat sie behauptet, die Beladung sei erst am 5.3.1997 abgeschlossen worden, weil die Übergabe der Ladungspapiere, die zuvor verweigert worden sei, erst am 5.3.1997 um 7.30 Uhr erfolgt sei. Dafür stünden ihr weitere 2/10 des Liegegeldsatzes von 1 400 DM zu. Die Kl. hat beantragt, die Bekl. zu verurteilen, an die Kl. 4 480 DM nebst 4 % Zinsen seit 17.5.1997 zu zahlen.

Die Bekl. hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat im ersten Rechtszug im wesentlichen geltend gemacht, aus einem Schreiben der Hafenverwaltung ergebe sich, daß an der vorgesehenen Ladestelle für Schrott im Hafen ein Be- und Entladen von Schiffen bei einem Wasserstand von mehr als 4,40 m nicht möglich gewesen sei.

Mit am 26.11.1998 verkündetem Urteil hat das Schiffsverkehrsgericht die Klage abgewiesen. Hiergegen wendet sich die Kl. mit der Berufung. Sie wiederholt und vertieft im wesentlichen ihr erstinstanzliches Vorbringen und trägt ergänzend vor:

Durch das Schreiben der Stadtwerke S als haftende Betreiberin sei die Behauptung des Bekl., daß ein allgemeines Ladehindernis vorgelegen habe, nicht bewiesen. Schließlich sei auch ein anderes Schiff, MS „M“, – wenn auch mit einem Förderband – beladen worden. Die Beladung von MS „M“ am 28.2. und 1.3.1997 sei nicht wegen Hochwassers, sondern wegen der internen Disposition des Verladebetriebes, die sich die Bekl. zurechnen lassen müsse, nicht möglich gewesen. Die Kl. mache daher weiterhin das ihr nach dem Gesetz zustehende Liegegeld gemäß § 32 BSchG geltend. Die Kl. beantragt, auf ihre Berufung das Urteil des Schiffsverkehrsgerichts aufzuheben und nach ihren erstinstanzlich gestellten Anträgen zu erkennen.

Die Bekl. beantragt, die Berufung der Kl. zurückzuweisen. Sie wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen, macht sich die Gründe des angefochtenen Urteils zu eigen und beruft sich zum Beweis für ihren Vortrag auf das Zeugnis des Zeugen G.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Kl. ist zulässig, hat in der Sache jedoch keinen Erfolg.

Nach dem Ergebnis der im zweiten Rechtszug ergänzend durchgeführten Beweisaufnahme liegen zur Überzeugung des Berufungsgerichts die tatsächlichen Voraussetzungen für den von der Kl. erhobenen Liegegeldanspruch gemäß § 30 Abs. 1 BSchG a. F. nicht vor.

1. Nach der am 26.2.1997 erfolgten Anzeige der Ladebereitschaft gemäß § 29 Abs. 1 BSchG a. F. begann die Ladezeit von drei Tagen am 27.2.1997 zu laufen. Unter gewöhnlichen Umständen hätte sie damit am 1.3.1997 geendet.

a) Gemäß § 29 Abs. 3 Satz 2 BSchG a. F. kommen bei der Berechnung jedoch die Sonntage, die allgemeinen Feiertage sowie die Tage nicht in Ansatz, „an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder

Art von Gütern auf das Schiff verhindert ist“. Das weder vom Absender noch vom Frachtführer zu beherrschende allgemeine Risiko des Ruhens jeden Ladeverkehrs soll damit nach der Vorstellung des Gesetzgebers von dem Frachtführer getragen werden, der unter diesen Umständen keinerlei andere Güter an Bord nehmen und dadurch sein Schiff an diesen Tagen gegen Zahlung von Entgelt einsetzen könnte. Eisgefahr und Hochwasser stellen nur Beispielsfälle solcher allgemeinen Ladungshindernisse dar, dasselbe gilt in vergleichbaren, von keiner Seite zu vertretenden Fällen, also etwa auch bei Niedrigwasser, beim Ausfall sämtlicher ladetechnischen Einrichtungen am Ladeort oder bei einem dort stattfindenden flächendeckenden Streik (vgl. *Goette*, Binnenschiffahrtsrecht, § 29 BSchG Rn. 4).

b) Diese Voraussetzungen lagen nach Überzeugung des Berufungsgerichts am 28.2. und 1.3.1997 vor. An beiden Tagen war jegliches Beladen des Schiffes mit Gütern an der vorgesehenen Ladestelle im Hafen nicht möglich. Ursache war, daß die erforderliche Ladeeinrichtung – einer der beiden Kräne – infolge von Hochwasser nicht zur Verfügung stand. Daß Hochwasser herrschte, ergibt sich aus der amtlichen Auskunft des Wasser- und Schiffsamtes S vom 27.4.1999. Danach betrug das Tagesmittel der Wasserstände am Pegel S – Neuer Hafen – am 28.2.1997 476 cm und am 1.3.1997 440 cm. Bereits bei der Ankündigung bevorstehenden Hochwassers werden generell und so auch Ende Februar 1997 die Fahrmotoren der Kräne durch den Hafenumschlagsbetrieb – die Stadtwerke S – abgebaut und sie werden zur Produktionsbestückung an anderer Stelle eingesetzt. Einer der beiden Kräne war ohnehin infolge länger andauernder Reparaturarbeiten nicht einsatzfähig. Der zweite Kran war rechtzeitig nach der Ankündigung des dann auch tatsächlich eintretenden Hochwassers zur Produktionsbestückung verbracht und sein Fahrwerksmotor war ausgebaut worden. Der allgemeine Ladebetrieb im S – Neuer Hafen – war damit ausgeschlossen. Daß eine abschließende Restbeladung von MS „M“ mittels des der BayWa privat gehörenden Förderbandes durchgeführt wurde, ändert nichts am Vorliegen eines allgemeinen Ladungshindernisses im Hafen; denn die dem Hafenbetrieb zum Güterumschlag zur Verfügung stehenden ladetechnischen Einrichtungen am Ladeort konnten nicht eingesetzt werden. Dies hat der für den Hafenbetrieb der Stadt S verantwortlich tätige Zeuge Mario G bei seiner Vernehmung vor dem Berufungsgericht glaubhaft bekundet. Dem Antrag der Kl., die mündliche Verhandlung wieder zu eröffnen und die bereits früher benannten Zeugen L, W und P zu vernehmen, war nicht zu entsprechen. Diese Zeugen wurden lediglich dafür benannt, daß andere Schiffe zur selben Zeit im S er Mainhafen lagen und daß nach Meinung der Zeugen ein Umschlag hätte stattfinden können. Daß aber – abgesehen von MS „M“ – bei den anderen Schiffen tatsächlich ein Umschlag stattfand, wird ebensowenig in das Wissen der Zeugen gestellt, wie die Unrichtigkeit der Aussage des Zeugen G über die objektiven Gründe, die zu dem allgemeinen Ladungshindernis führten.

c) Unabhängig vom Ausfall der beiden Kräne wäre eine Beladung von MS „M“ auch deshalb unterblieben, weil bei Hochwasser ein Umschlag nicht stattfindet, um eine Beschädigung der Schiffe durch die an den Kaimauern unten angebrachten Poller (Festmachevorrichtungen) zu verhindern. Dies ergibt sich anschaulich aus den zu den Gerichtsakten gereichten Lichtbildern, die im Verhandlungstermin in Augenschein genommen wurden.

Daher steht der für die Dauer von drei Tagen geltend gemachte Liegegeldanspruch der Kl. nicht zu.

2. Die Voraussetzungen für einen anteiligen Anspruch von 2/10 für den 5. 3. 1998 vermochte die Kl. zur Überzeugung des Gerichtes ebenfalls nicht darzutun. Nach dem unwidersprochenen Vortrag der Bekl. hätte der Schiffsführer von MS „M“ nach Beendigung der Beladung am 4. 3. 1997 seine Ladepapiere erhalten und die Reise antreten können. Er verlangte jedoch, daß auf dem Ladebericht/Lieferschein nicht nur eine schriftliche Bestätigung der Schifffahrtssperre vermerkt wurde, sondern daß dieser Vermerk auch noch von dem Geschäftsführer der Firma S Hafenumschlag GmbH unterschrieben würde. Aus diesem Grund wartete er bis zum 5. 3. 1997. Er hat damit selbst das weitere Liegen von MS „M“ veranlaßt und diese Verzögerung zu vertreten; denn er hätte auch auf anderem Wege sich die gewünschte Bescheinigung zukommen lassen können.

[Nebenentscheidungen]

§§ 91, 485 ff., 494 a ZPO; § 13 a FGG; § 823 Abs. 1 BGB

1. Kosten einer kontradiktorischen Schadenstaxe sind ebenso wie solche eines Verklarungsverfahrens regelmäßig im Kostenfestsetzungsverfahren eines späteren Rechtsstreits als Kosten der Rechtsverfolgung abzurechnen.

2. Ein auf Ersatz der Kosten eines Verklarungsverfahrens gerichteter materiell-rechtlicher Kostenersatzanspruch kann weder auf eine analoge Anwendung des § 91 ZPO oder des § 13 a FGG noch auf eine solche der §§ 485 ff., 494 a ZPO gestützt werden.

[Leitsatz der Redaktion]

OLG Karlsruhe, Urteil vom 21.12.1999 – U 1/99 BSch

(Vorinstanz: AG Mannheim – Schifffahrtsobergericht, Urteil vom 21. 1. 1999 – 30 C 14/98)

Die klagende Versicherungsgesellschaft macht einen materiell-rechtlichen Kostenersatzanspruch geltend.

Bei der Kl. ist das MS „A.“ der Schiffseignerin G. versichert. Zwischen dem vom Ehemann der Schiffseignerin geführten MS „A.“ und dem vom Bekl. Ziffer 2 geführten Schubverband der Bekl. Ziffer 1 – bestehend aus MB „W.“ und der Schute „X“, die an Backbord längsseits gekoppelt war – kam es am 25. 11. 1997 zu einer Kollision, bei der der Verband erheblich beschädigt wurde, während an MS „A.“ keine erwähnenswerten Schäden entstanden.

Auf Antrag des Bekl. Ziffer 2 wurde vor dem Schifffahrtsgericht Mannheim ein Verklarungsverfahren (30 H 4/98) durchgeführt, bei dem sich die Kl. und die Eheleute G. durch den Prozeßbevollmächtigten der Kl. vertreten ließen. Dabei fiel für die Vernehmung eines von ihnen benannten Zeugen eine Entschädigung i. H. v. 250 DM an, die unmittelbar von der Kl. an den Zeugen gezahlt wurde.

Von den Interessenten des MS „A.“ wurde der Sachverständige L. zum Zweck der Besichtigung und Taxierung der umfangreichen Schäden bei MB „W.“ beauftragt und bei Reparaturvergabe durch die Bekl. Ziffer 1 eingeschaltet. Diese hatte die Schiffseignerin von MS „A.“ (und die dahinterstehende Kl.) für die Schäden verantwortlich gestellt.

Mit ihrer am 17. 8. 1998 eingereichten Klage verlangt die Kl. von der Bekl. Ersatz folgender Aufwendungen, für die sie aufgrund des Versicherungsvertrages aufgekomen ist:

Rechtsanwaltsgebühren für die Durchführung des Verklarungsverfahrens:	7 125,64 DM
Sachverständigenkosten	466,69 DM
verauslagte Zeugenentschädigung im Verklarungsverfahren	250 DM
Gebühren für Akteneinsicht	116,40 DM
Besprechungsgebühr	685,91 DM

Die Kl. behauptet, die Besprechungsgebühr sei ausgelöst worden durch mehrere Besprechungen mit der Gegenseite über den eingetretenen Gesamtschaden. Zu diesem Zeitpunkt habe sich die Bekl. bereits in Verzug befunden. Die Bekl. schulde den Klagebetrag, da der Schiffsunfall auf das alleinige Verschulden des Bekl. Ziffer 2 zurückzuführen sei.

Die Kl. hat beantragt: Die Bekl. werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an die Kl. 12 844,64 DM nebst 5 % Zinsen hieraus seit Klagzustellung zu zahlen, die Bekl. Ziffer 1 dinglich mit MB „W.“ aufgrund eines am 25. 11. 1997 entstandenen Schiffsgläubigerpfandrechtes, wie auch persönlich im Rahmen des § 114 BinSchG haftend, der Bekl. Ziffer 2 unbeschränkt persönlich haftend.

Die Bekl. haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Dem Schifffahrtsgericht lagen – ebenso wie dem Senat – die Akten des Parallelverfahrens (30 C 15/98 / U 1/99 BSch) nebst Beiakten (Verklarungsakten 30 H 4/98 und OWi-Akten 1437/97 und 1436/97 der WSD Südwest) zu Informationszwecken vor.

Mit am 21. 1. 1999 verkündetem Urteil, auf dessen Entscheidungsgründe wegen aller Einzelheiten Bezug genommen wird, hat das Schifffahrtsgericht die Klage abgewiesen. Hiergegen wendet sich die Kl. mit der Berufung. Sie wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen und trägt ergänzend vor:

Ihr stehe ein selbständiger materiell-rechtlicher Kostenersatzanspruch gemäß § 823 BGB zu, da ihr Rechtsvorgänger die Kosten zur Abwehr eines unberechtigten Begehrens der Bekl. Ziffer 1 aufgewandt habe. Es treffe zwar zu, daß regelmäßig die Verklarungskosten als Teil der nach § 91 ZPO im Rahmen des Streitverfahrens zu erstattenden Kosten angesehen würden. Daneben komme jedoch eine materiell-rechtliche Kostenersatzung in Frage, wenn sich im Rahmen des Verklarungsverfahrens herausstelle, daß das Verschulden an der Kollision auf Seiten der späteren Bekl. liege und die im Rahmen des Verklarungsverfahrens sowie die außerhalb dessen aufgewandten Kosten dazu dienten, mögliche Ansprüche der Gegenseite abzuwehren.

An MS „A.“ sei ein Sachschaden eingetreten, der wegen der verhältnismäßig geringfügigen Reparaturkosten nicht taxiert worden sei und anlässlich eines Werftaufenthaltes habe repariert werden können. Dies ändere nichts an der Tatsache, daß ein Sachschaden am Eigentum des Rechtsvorgängers der Kl. eingetreten sei. Es sei zwar zutreffend, daß über das Ergebnis des Verklarungsverfahrens kontrovers diskutiert worden sei. Der klägerische Prozeßbevollmächtigte habe jedoch den Eindruck gehabt, daß die Interessenten des Koppelverbandes keine Schadensersatzklage erheben würden.

In dieser Situation habe sich die Kl. gehalten gesehen, die Kosten des Verklarungsverfahrens sowie die Expertenkosten, die unabhängig vom Verklarungsverfahren entstanden seien, einschließlich der auf Seiten der Bevollmächtigten entstandenen Besprechungsgebühr (durch Besprechungen, die auch noch nach dem 30. 7. 1998 stattgefunden hätten) in einer selbständigen Klage geltend zu machen. Für die Kl. sei es völlig überraschend gewesen, daß die Bekl. danach ihrerseits Klage auf Schadensersatz eingereicht habe. Dies schließe die selbständige Geltendmachung vor Rechtshängigkeit der zweiten Klage nicht aus. Im übrigen wäre wohl ein Erstattungsanspruch im Rahmen des § 91 ZPO im Hinblick auf die Sachverständigenkosten sowie die Besprechungsgebühr im Rahmen der prozessualen Kostenersatzung nicht gegeben, da es sich insoweit nicht um Kosten des Verklarungsverfahrens handle.

Zur Behauptung des Alleinverschuldens des Schiffsführers des Koppelverbandes trägt die Kl. dasselbe vor wie im Parallelverfahren U 2/99 BSch.

Die Kl. beantragt: Unter Aufhebung des am 21. 1. 1999 verkündeten Urteils des Schifffahrtsgerichts Mannheim die Bekl. gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Kl. 12 844,64 DM nebst 5 % Zinsen hieraus seit Klagzustellung zu zahlen, die Bekl. Ziffer 1 dinglich mit MB „W.“ aufgrund eines am 25. 11. 1997 entstandenen Schiffsgläubigerpfandrechtes, wie auch persönlich im Rahmen des § 114 BinSchG haftend, der Bekl. Ziffer 2 unbeschränkt persönlich haftend.

Die Bekl. beantragen:

Die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Auch sie wiederholen und vertiefen ihr erstinstanzliches Vorbringen, machen sich die Gründe des angefochtenen Urteils zu eigen und tragen ergänzend vor:

Hinsichtlich der geltend gemachten Besprechungsgebühr i. H. v. 685,91 DM sei die Klage bereits unschlüssig, da die Kl. nicht vortrage, wann und mit wem nach dem 30. 7. 1998 (Verzugsbeginn) Besprechungen über welchen Inhalt geführt worden sein sollen. Tatsächlich seien nach diesem Zeitpunkt keinerlei Besprechungen mehr erfolgt. Hinsichtlich der im Rahmen des Verklarungsverfahrens angefallenen Kosten könne es erst dann einen selbständigen materiell-rechtlichen Kostenersatz

tungsanspruch geben, wenn feststehe, daß es nicht zum Hauptsacheprozeß komme. Als die Kl. durch ihren Prozeßbevollmächtigten am 14. 8. 1998 Klage erhoben habe, habe sie davon nicht ausgehen können. Ein materiellrechtlicher Kostenerstattungsanspruch sei deshalb nie entstanden. Aber auch hinsichtlich der Kosten des Schadensgutachtens des Expertenbüros L. sei die Klage unbegründet. Da bei der Kl. kein Sachschaden entstanden sei, könne sie auch keinen materiell-rechtlichen Kostenerstattungsanspruch für die Schadensfeststellung am Fahrzeug der Bekl. haben. Jedenfalls sei die Klagforderung deshalb insgesamt unbegründet, weil nicht den Bekl. Ziffer 2, sondern ausschließlich den Schiffsführer G. des MS „A.“ das Verschulden an der Kollision treffe. Insoweit tragen die Bekl. dasselbe vor wie im Parallelverfahren U 2/99 BSch.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Kl. ist zulässig, hat jedoch in der Sache keinen Erfolg.

1. Die Geltendmachung eines materiell-rechtlichen Kostenerstattungsanspruches scheitert bereits daran, daß die Folgen der Schiffskollision vom 25. 11. 1997 Gegenstand des Rechtsstreits – 30 C 15/98 Schiffahrtsgericht Mannheim / U 2/99 BSch Schiffahrtsobbergericht Karlsruhe – sind. Kosten einer kontradiktorischen Schadenstaxe sind ebenso wie solche eines Verklarungsverfahrens regelmäßig im Kostenfestsetzungsverfahren eines späteren Rechtsstreits als Kosten der Rechtsverfolgung abzurechnen (Senat, Urteil vom 2. 3. 1993 – U 11/92 BSch – = NZV 1993, 441 m. w. N.). Als die Kl. durch ihren Prozeßbevollmächtigten am 14. 8. 1998 Klage erheben ließ, konnte sie nicht davon ausgehen, daß die Bekl. ihrerseits keine Klage erheben werde, mit der sie ihre Schadensersatzansprüche aus der Schiffskollision geltend macht. Die Bewertung des Ergebnisses des durchgeführten Verklarungsverfahrens war unter den Parteien unterschiedlich. Die Klägerseite hielt sich nicht für ersatzverpflichtet, während die Bekl. sich Schadensersatzansprüche gegen Eigner und Schiffsführer von MS „A.“ berühmte.

2. Im übrigen kann ein auf Ersatz des Kosten eines Verklarungsverfahrens gerichteter materiell-rechtlicher Kostenerstattungsanspruch weder auf eine analoge Anwendung des § 91 ZPO oder des § 13 a FGG noch auf eine solche der §§ 485 ff., 494 a ZPO gestützt werden (vgl. Senat a. a. O.).

Ein materiell-rechtlicher Kostenerstattungsanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB wegen Eigentumsverletzung scheitert daran, daß durch die Schiffskollision an MS „A.“ keine (nennenswerten) Schäden entstanden sind. Dies hat der Prozeßbevollmächtigte der Kl. als Vertreter der Beteiligten Ziffer 2–4 im Verklarungsverfahren am 2. 4. 1998 ausdrücklich erklärt. Ferner ergibt sich dies aus den Ermittlungen der Wasserschutzpolizei (beigezogene Akten OWi 1437/97). Nach den Feststellungen des POK S. (WSP-Revier) waren am Schubkopf von MS „A.“ nur „geringe Kratzer sichtbar“.

Auch eine Haftung aus einem sonstigen Rechtsgrund ist nicht gegeben.

Da dem Versicherungsnehmer der klagenden Versicherung kein eigener unmittelbarer Schaden durch die Schiffskollision entstanden ist, er jedenfalls von dem gegnerischen Schiffsführer und Schiffseigner keinen Sachschadensersatz forderte, geht es bei den Aufwendungen der Kl. bzw. ihres Versicherungsnehmers nicht um Rechtsverfolgungs-, sondern um Rechtsverteidigungskosten. Wenn in solchen Fällen – außerhalb eines Prozesses – eine Erstattungsfähigkeit von Kosten, die dem in Anspruch Genommenen entstehen – nicht

gegeben ist, so ist dies hinzunehmen. Das materielle Haftungsrecht weist insoweit keine „planwidrige Lücke“ auf, die etwa durch eine entsprechende Anwendung der Kostenvorschriften der ZPO auszufüllen wäre; das materielle Recht strebt nämlich in keiner seiner Gestaltungsformen den lückenlosen Ausgleich der einem anderen zugefügten Vermögensnachteile an, sondern enthält auch sonst zahlreiche Fälle, in denen die Verursachung eines Schadens nicht zu einer Ersatzpflicht führt (BGH NJW 1988, 2032, 2034 m. w. N.).

Der Streit der Parteien im Berufungsverfahren, ob eine Besprechungsgebühr des Klägersvertreters durch Besprechungen vor oder nach dem 30. 7. 1998 ausgelöst wurde, ist nicht entscheidungserheblich. Die Behauptung, die Bekl. sei durch Schreiben vom 23. 7. 1998 unter Fristsetzung zum 30. 7. 1998 in Verzug gesetzt worden, übersieht, daß die Kl. gerade keinen zugrunde liegenden materiell-rechtlichen Sachschadensersatzanspruch gegen die Bekl. erhoben hatte, wegen dessen nicht rechtzeitiger Erfüllung die Bekl. hätten in Verzug geraten können.

3. Nach allem hat das Schiffahrtsgericht zu Recht die Klage abgewiesen, wobei im vorliegenden Rechtsstreit (anders als in dem Parallelrechtsstreit U 2/99 BSch, in dem zugleich Urteil ergeht) offen bleiben kann, in welchem Verhältnis die jeweils Verantwortlichen für den allein bei dem Schubverband – bestehend aus MB „W.“ und der Schute „X“ – entstandenen Schäden einzustehen haben.

Im Rahmen des Kostenfestsetzungsverfahrens, das zu gegebener Zeit im Parallelrechtsstreit 30 C 15/98 / U 2/99 Sch durchzuführen sein wird, wenn eine rechtskräftige Kostenurteilsentscheidung vorliegt, wird zu prüfen und zu entscheiden sein, inwieweit eine Erstattung der den Parteien im Rahmen des Verklarungsverfahrens entstandenen Kosten als „notwendigen Kosten der zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder -verteidigung“ im Sinne des § 91 ZPO erfolgen kann (vgl. Senat a. a. O.).

[Nebenentscheidungen]

pFV

Zur positiven Forderungsverletzung des Frachtvertrages durch den Frachtführer durch Weiterreichen einer unberechtigten Fehlfrachtforderung des Unterfrachtführers an den Absender.

[Leitsatz der Redaktion]

OLG Oldenburg, Urteil vom 29. 9. 1999 – 3 U 50/99 – rechtskräftig

(Vorinstanz: LG Aurich, Urteil vom 15. 4. 1999 – 4 O 1114/98)

Die Kl. beauftragte die Bekl., vier Schiffskräne, bestehend aus je einem Ausleger und einem Turm, von L. nach D. zu befördern. Die vereinbarte Gesamtfracht belief sich auf 89 000 DM. Die Bekl. übertrug die Beförderung der Firma I. GmbH (I.), der sie vorliegend den Streit verkündet hat.

Die I. setzte für den Transport ab L. die Binnenschiffe MS „L.“ und MS „B.“ ein. In D. lud sie die Kräne auf das Großraumschiff MS „Y.“ um. Nach Fortsetzung der Fahrt beanstandete sie gegenüber der Bekl., daß die ihr für die Ausleger angegebenen Maße unrichtig gewesen seien, wegen der tatsächlich größeren Maße habe bei der Umladung die geplante Beiladung weiterer Fracht nicht erfolgen können. Die I. forderte von der Bekl. als sog. Fehlfracht 19 000 DM.

Die Bekl. leitete die Beanstandung und die Forderung per Fax an die Kl. weiter. Als die I. der Bekl. ankündigte, daß sie die Kräne vor der

Grenze ausladen und nach Aufmessung erst wieder freigeben werde, sobald die Forderung wegen der Fehlfracht erfüllt sei, leitete die Bekl. auch dies per Fax der Kl. zu. Die Kl. zahlte darauf an die I. 19 000 DM, nachdem sie die Bekl. per Fax darauf hingewiesen hatte, daß sie die Zahlung unter Protest zur Abwendung weiterer Verzögerungen bzw. Schäden leisten werde.

Mit der Klage verlangt die Kl. Erstattung der von ihr gezahlten 19 000 DM sowie eines weiteren Betrages von 716,94 DM, den sie aufgewandt hat, um bei dem Aufenthalt der MS „Y.“ in W. ein Gutachten der T. GmbH zu den Maßen der Kranausleger einzuholen. Die Bekl. hat die ihr vorgerichtlich mit Schreiben der Kl. vom 18. 9. 1998 bis zum 7. 10. 1998 gesetzte Zahlungsfrist verstreichen lassen.

Die Kl. hat ihr Klagebegehren darauf gestützt, daß sie zu Unrecht in Anspruch genommen worden sei. Die Bekl. müsse sich zurechnen lassen, daß die I. den Abbruch der Beförderung angedroht habe, sofern ihre Forderung wegen der Fehlfracht nicht erfüllt würde. In Wahrheit sei eine derartige Forderung nicht begründet gewesen. Soweit die tatsächlichen Maße der Kranausleger von den zuvor angegebenen Maßen abgewichen seien, seien die Abweichungen so geringfügig gewesen, daß bei sorgfältiger Stauweise eine geplante Beiladung möglich gewesen wäre. Tatsächlich sei eine Beiladung ab D. nicht vorgesehen gewesen, Unterlagen über eine derartige Beiladung und einen entstandenen Schaden seien jedenfalls nicht vorgelegt worden.

Die Bekl. hat demgegenüber behauptet, daß die falschen Maßangaben der Kl. in Bezug auf die Kranausleger tatsächlich zu der Fehlfracht geführt hätten. Nach den ursprünglichen Maßangaben der Kl. hätte einer der beiden Laderäume der MS „Y.“ zur Beförderung der Kräne ausgereicht. Den anderen Laderaum habe die I. für die Verbringung von Wasserleitungsrohren der Firma T. von D. nach V. einsetzen wollen. Nach den tatsächlichen Maßen der Ausleger seien jedoch beide Laderäume für die Kräne benötigt worden.

Durch das am 15. 4. 1999 verkündete Urteil hat das LG die Klage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Berufung der Kl., die beantragt, das angefochtene Urteil zu ändern und die Bekl. zu verurteilen, an sie 19 716,49 DM nebst 18 % Zinsen seit dem 7. 10. 1998 zu zahlen.

Die Bekl. beantragt die Berufung der Kl. zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Kl. ist zulässig. Sie hat auch in der Sache Erfolg.

Die Bekl. ist der Kl. aufgrund positiver Vertragsverletzung zum Schadensersatz verpflichtet.

Der von den Parteien geschlossene Vertrag stellt sich nach dem Inhalt der beiderseitigen Bestätigungsschreiben als Frachtvertrag dar. Die Bekl. hatte danach die ihr von der Kl. zur Beförderung übergebenen vier Schiffskräne gegen eine Vergütung von insgesamt 89 000 DM von L. zum Zielhafen C. zu verbringen. Die Bekl. muß sich zurechnen lassen, daß die Kl. tatsächlich über die vereinbarten 89 000 DM hinaus weitere 19 000 DM aufzuwenden hatte, um ein unverzügliches Erreichen des Zielhafens durchzusetzen.

Die drohende Verzögerung der Beförderung der Schiffskräne ging zwar nicht unmittelbar von der Bekl. aus. Es war vielmehr die I., der die Bekl. die Durchführung der Beförderung übertragen hatte, die bei Annäherung an die Grenze angedroht hatte, und zwar der Bekl. gegenüber, daß sie die Beförderung abbrechen, die Kräne ausladen und sie erst wieder freigeben werde, sobald die von ihr wegen der Fehlfracht geltend gemachte Forderung erfüllt sei. Die Bekl. hat diese Androhung jedoch an die Kl. weitergeleitet, wie sie zuvor auch die an sie gerichtete Beanstandung der I. wegen der Abmessungen der Kranausleger und die insoweit seitens der I. gegen sie erhobene Forderung weitergeleitet hatte. Die Bekl. hat der Kl. gegenüber mit keinem Wort zu erkennen gegeben, daß sie ungeachtet der Androhung der I. für eine unverzügerte Weiterbeförderung der Schiffskräne Sorge tragen werde. Für die

Kl. mußte unter diesen Umständen der Eindruck entstehen, daß sich die Bekl. den Standpunkt der I. zu eigen mache. Die Kl. hat demgemäß der Bekl. gegenüber auch angezeigt, daß sie die Zahlung wegen der Fehlfracht nur unter Protest zur Abwendung weiterer Verzögerungen bzw. Schäden leisten werde. Die Kl. hat die Bekl. in demselben Fax um Rechnungs-erteilung und Kontoangaben zwecks Vornahme sofortiger Überweisung gebeten. Die Bekl. hat dem durch Übersendung einer zunächst auf sie ausgestellten Rechnung der I., die auf Verlangen der Kl. unter demselben Datum auf diese umgestellt worden ist, entsprochen.

Der Senat vermag nicht festzustellen, daß die von der I. erhobene Forderung wegen der Fehlfracht gerechtfertigt war. Das wirkt vorliegend zu Lasten der Bekl. Die Bekl. ist der Kl. gegenüber darlegungs- und beweispflichtig dafür, daß sie wegen der tatsächlichen Abmessungen der Kranausleger und einer daraus entstandenen Fehlfracht nicht mehr gehalten war, die Beförderung der Schiffskräne gegen die vereinbarte Vergütung von 89 000 DM durchzuführen. Daß die Kl. den geforderten Mehrbetrag von 19 000 DM gezahlt hat und deshalb gezwungen ist, selbst klageweise gegen die Bekl. vorzugehen, statt eine Inanspruchnahme seitens der Bekl. wegen des Mehrbetrages abzuwarten, führt nicht zu einer Umkehr der Darlegungs- und Beweislast. Die Kl. hat die Zahlung ausdrücklich unter Protest zur Abwendung weiterer Verzögerungen bzw. Schäden geleistet.

Für den Senat ist schon nicht nachvollziehbar, weshalb es bei Vornahme der Umladung in D. nicht möglich gewesen sein soll, die Kranausleger – wie es die Kl. in der Berufungsbegründung im einzelnen dargestellt hat – jeweils um 180 Grad versetzt aufeinander zu stapeln. Es wäre Sache der Bekl. gewesen, die technische Unmöglichkeit dieser Stapelung oder das aus dieser Stapelung erwachsende untragbare Beschädigungsrisiko für die Kräne in der Berufungserwiderung näher zu erläutern.

Unabhängig davon ermangelt es an einem ausreichend substantiierten Vorbringen der Bekl. hinsichtlich der Beiladung, die angeblich nicht hat befördert werden können. Die Kl. hat schon in erster Instanz bestritten, daß eine derartige Beiladung in D. vorgesehen gewesen sei. Die Kl. hat insbesondere gerügt, daß zu dieser Beiladung keinerlei Unterlagen beigebracht worden seien. Eine derartige Beibringung, zumindest aber eine konkrete Kennzeichnung des der vorgesehenen Beiladung zugrunde liegenden Beförderungsauftrages hätte sich für die Bekl. um so mehr aufdrängen müssen, als der in der mündlichen Verhandlung vor dem LG persönlich anwesende Geschäftsführer der I. ausweislich der Verhandlungsniederschrift erklärt hat, daß die Fehlfracht für das von L. bis D. eingesetzte Binnenschiff MS „L.“ und nicht für die in D. beladene MS „Y.“ verlangt worden sei. Auch das am 15. 8. 1998 in D. aufgenommene Umladeprotokoll gibt keinerlei Hinweis auf eine vergeblich bereitgehaltene weitere Fracht. Unerfindlich ist überdies, weshalb die I. ihre Forderung wegen der Fehlfracht nicht bereits im Zuge der Umladung in D., sondern erst Tage danach geltend gemacht hat.

Der Senat hat in der mündlichen Verhandlung auf die Gesichtspunkte, die der geltend gemachten Forderung wegen der Fehlfracht entgegenstehen, hingewiesen. Ergänzendes Vorbringen ist nicht erfolgt.

Der Klage war demgemäß stattzugeben. Die der Kl. vorgerichtlich entstandenen Gutachterkosten sind belegt. Verzug der Bekl. ist mit Ablauf der ihr von der Kl. vorgericht-