

In der aktuellen Rechtsprechung werden zwei Fälle, aus dem Schienengüterverkehr und der Binnenschifffahrt, näher beleuchtet.



nmann77 - stockadobe.com

Schadensersatz

In der Geschäftspraxis kommt es auch auf den Vertragstyp an, ob eine Partei im Schadensfall haftet. Wer für die Begegnungskollision auf dem Rhein haftete und in welcher Höhe, zeigt der zweite aktuelle Rechtsstreit.

Fall eins: Im hiesigen Fall klagte ein privat geführtes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gegen ein Dienstleistungsunternehmen auf Schadensersatz. Zuvor beauftragte das EVU den Dienstleister, einen Wagenmeister zur Verfügung zu stellen. Die Züge wurden mit „rundem Stammholz“ beladen. Bei den Wagen handelte es sich um offene 4-achsige Kastenwagen, ausgestattet mit Stahlwänden. Die Hauptaufgabe des Wagenmeisters habe unter anderem darin bestanden, die sachgerechte und betriebssichere Beladung der Wagen „zu begleiten und zu überwachen“. Außerdem sollte er eine „Wagenuntersuchung“ sowie eine „Bremsprobe“ durchführen. Nach Behauptung des EVU weigerte sich die tschechische Bahn, einen der beiden Züge zu übernehmen, weil die „Betriebssicherheit“ nicht gewährleistet gewesen sei. Dadurch sei dem EVU ein finanzieller Schaden in Höhe von 9.645 EUR entstanden. Dies deshalb, weil zu viele Baumstämme auf den Zug verladen wurden. Ein Teil davon musste auf Lastkraftwagen umgeladen werden, um die Betriebssicherheit des Zugs herzustellen. Der Dienstleister lehnte die Schadensforderung ab. Denn er habe mit dem EVU einen Dienstverschaffungsvertrag geschlossen. Daraus folgend hafte er dann, wenn die fachliche Eignung des Wagenmeisters zur „Dienst- und Arbeitsleistung“ unzureichend sei.

Urteil: Das Landgericht (LG) in Arnsberg verurteilte am 15. November 2022 den Dienstleister, dem EVU den eingeklagten

Schaden zu erstatten (AZ: 7 O 238/22). Der Anspruch ergebe sich aus Paragraph 280 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB).

Tenor: Das LG vertrat die Auffassung, dass die Parteien einen Werkvertrag geschlossen hätten, das heißt Gegenstand des Vertrages sei nicht die Überlassung eines Arbeitnehmers gewesen. Arbeitnehmerüberlassung liege vor, wenn der Wagenmeister zur Verfügung gestellt werde, im Betrieb eingegliedert und die Tätigkeiten nach Weisung des Entleihers ausführe. Die Tätigkeiten, die der Wagenmeister übernommen habe, seien werkvertraglicher „Rechtsnatur“. Zwar könne aus dem Auftragstext keine eindeutige Einordnung dahingehend vorgenommen werden, ob es sich um einen Dienstverschaffungs- oder Arbeitnehmerüberlassungsvertrag gehandelt habe. Allerdings ergebe sich aus der Umsetzung des Auftrags, dass de facto ein Werkvertrag geschlossen worden sei. Die Pflichtverletzung des Wagenmeisters bestand darin, dass die erlaubte Ladehöhe bei der Transportdurchführung nicht eingehalten wurde. Nach Überzeugung des Gerichts stehe fest, dass „13 der 40 Eaos-Wagen“ nicht ordnungsgemäß beladen worden seien. Rundhölzer, die einen „Durchmesser von weniger als 10 Zentimeter hätten, dürfen nicht über die Wände hinausragen“. Kurzum: Die Beklagte habe das vertraglich geschuldete Werk teilweise mangelhaft geliefert. Das fehlerhafte Verhalten des Wagenmeisters habe die Beklagte nach Paragraph 278 BGB zu verantworten.

Fall zwei: Auf dem Rhein ereignete sich am 17. Dezember 2019 eine Begegnungskollision zwischen einem Binnenschiff, die „TMS A“ (nachfolgend „A“ genannt), die ohne Ladung zu Tal fuhr, und der „CMS B“ (nachfolgend „B“ genannt), die beladen mit Containern zu Berg gefahren sei. Der Eigentümer der „B“ sah die Unfallschuld bei der Schiffsführung „A“, denn sie verlegte ihren Schiffskurs „nicht rechtzeitig in Richtung des rechtsrheinischen Grundes“. Dagegen wurde von Seiten der „A“ behauptet, dass der Schiffsführer „B“ beim Überholen im „Bereich der Verladestelle Orsoy verholenden MS E immer weiter in die Kurslinie“ der „A“ gefahren sei. Der Schiffsführer der „A“ sei „schiffsüblich am rechten Rand der Fahrrinne“ zu Tal gefahren. Dagegen richtete die Schiffsführung der „B“ ihren Schiffskurs „nicht so weit nach Steuerbord“, so dass eine risikolose „Begegnung Backbord an Backbord“ möglich gewesen sei.

Vor dem Hintergrund einer fehlenden außergerichtlichen Einigungsmöglichkeit, verklagte der Kaskoversicherer sowie der Eigentümer der „B“ den Eigentümer sowie den Schiffsführer der „A“ beim Duisburger Rheinschiffahrtsgeschichtlichen Gericht (Rhein-SchiffG). Zuvor zahlte der Kaskoversicherer der „B“ den Schiffsschaden in Höhe von 17.030 Euro. Außerdem klagte er Sachverständigenkosten in Höhe von 4.520,87 Euro ein. Der Eigentümer der „B“ verlangte die Erstattung des vom Kaskoversicherer in Abzug gebrachten Selbstbehalts in Höhe von 3.250 Euro zuzüglich Nutzungsverlust der „B“ für elf Tage in Höhe von 30.910 Euro.

Entscheidung: Das RheinSchiffG entschied am 25. Mai 2023, dass die Schadensersatzklage der Klägerinnen im anerkannten Umfang begründet gewesen sei (AZ: 5 C13/21 BSch). Ergebnis: Die Klägerinnen haben einen Ersatzanspruch von 50 Prozent der Klagsumme.

Begründung: Zunächst einmal führte das Gericht aus, dass die Voraussetzungen der im Paragraph 9.04 Ziffer 3 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) fixierten Ausnahmen im hiesigen Fall nicht vorliegen. Nach dieser Regelung müssen der Bergfahrer und der Talfahrer, wenn sie sich auf dem Rhein begegnen, ihre Schiffe so weit „nach Steuerbord“ ausrichten, so dass eine Passage ohne Risiko „Backbord an Backbord“ gegeben sei. Dabei richteten sich bei Begegnung die wechselseitigen Pflichten nach den potenziellen Risiken, die beim „Manöver“ eintreten könnten. Zur Überzeugung des Rhein-SchiffG stehe fest, dass für den Schiffsführer „D“ des Binnenschiffs „A“ der Überholvorgang der „B“, und zwar vor dem Eintreffen der „Ortslage Orsoy“, gut sichtbar gewesen sei. Zwar gäbe es, so das Gericht weiter, beim geregelten Begegnungsverkehr „kein Rechtsfahrgebot“, jedoch sei „D“ angesichts des Überholmanövers des Bergfahrers gehalten gewesen, seinen Kurs soweit es ihm möglich gewesen sei, „rechtsrheinisch zu verlagern“. Dies mit dem Ziel, bei einer Begegnung jedes Risiko einer Schiffs-kollision zu eliminieren. Allerdings zeigte sich das Gericht auch davon überzeugt, dass die Klägerinnen ein Mitverschulden am Unfall zu vertreten haben. Wie dem Talfahrer treffe auch dem Bergfahrer gleichermaßen die Sorgfaltspflicht nach § 9.04 Ziffer 2 RheinSchPV. Denn auch der Schiffsführer „C“ der „B“ richtete sein Schiff nicht so weit nach Steuerbord aus, so dass die Passage des Talfahrers

risikolos möglich gewesen sei. Der Schiffsführer „C“ habe eine Risikolage geschaffen, indem er sein Schiff nicht „am linken Rand der Fahrrinne“ steuerte. Dadurch verursachte er eine Gefahrenlage, so der weitere Tenor.

Am Ende des Tages sei eine Haftungsabwägung nach Paragraph 254 BGB, 92 c Binnenschiffahrtsgesetz vorzunehmen. In Anbetracht der jeweiligen Anteile, die zur Kollision führten, sei eine 50-Prozent-Schadensverteilung gerechtfertigt. Über die Dauer des Nutzungsausfalls seien die Parteien auch uneins geblieben. In der „kontradiktorischen Taxe“ sei ein Nutzungsausfall für acht Tage festgehalten worden. Das Gericht bestätigt dem Eigner der „B“, dass er Nutzungsverlust für elf Tage geltend machen könne. Dies begründete es damit, dass bei einer solchen Schiffsreparatur ein Wochenende zu berücksichtigen sei. Außerdem sei in der „Taxe“ die Fahrt zur Schiffsverwerft berücksichtigt worden, was nicht zu beanstanden sei. Dies deshalb, weil die „B“ an einem solchen Tag nicht zur Erzielung eines Gewinns eingesetzt werden konnte, so das RheinSchiffG. Abschließend meinte das RheinSchiffG, dass der Eigner der „B“ seine Schadensminderungspflicht nicht verletzte, indem er mit der Schiffsreparatur wartete, bis ein regulärer Werftaufenthalt angestanden habe. Es liege auch keine Verletzung der Schadensminderungspflicht vor, weil der Eigentümer „B“ die Reparatur nicht „bei Gelegenheit“ in Auftrag gegeben habe.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa