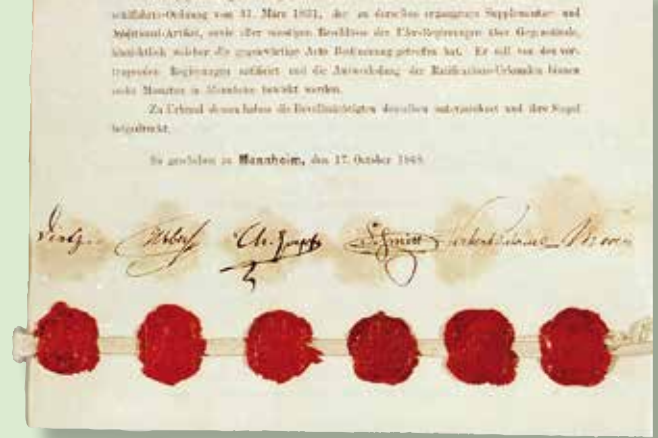


Ein Streckenpatent/ ein Lotse!



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Ist nach den Besatzungsvorschriften die Anwesenheit zweier Schiffsführer vorgeschrieben, so muss nur der verantwortliche Schiffsführer Inhaber eines Streckenpatentes für den gefahrenen Streckenabschnitt sein.

Vorbemerkung der Redaktion:

Am 7. Dezember 2015 hatte die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt entschieden, dass jeder der gemäß den Besatzungstabellen der §§ 3. 15 ff RheinSchPersV vorgeschriebenen Schiffsführer nicht nur Inhaber eines Patentes, sondern auch Inhaber eines Streckenpatentes für den befahrenen Rheinabschnitt sein müsse. Diese Entscheidung führt zu der Konsequenz, dass unter Umständen auf dem Oberrhein zwei Lotsen an Bord genommen werden müssen, selbst wenn im Übrigen eine ausreichende Anzahl von Schiffsführern ohne Streckenpatent an Bord ist. Die Entscheidung ist mit Anmerkung veröffentlicht in ZfB 2016, Sammlung 2403 ff.

Diese Entscheidung ist auf erhebliche Kritik gestoßen, die seitens des BDB auch an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herangetragen wurde. Das Ministerium hat seine Rechtsauffassung zu dieser Frage jetzt dargelegt und deutlich gemacht, dass es ausreichend sei, wenn der verantwortliche Schiffsführer über das Streckenpatent verfügt und im Übrigen ein nautisch qualifizierter zweiter Schiffsführer an Bord ist. In einem offiziellen Schreiben an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist die Strompolizei und die Wasserschutzpolizei gebeten worden, die Rechtsauffassung des Ministeriums im Rahmen ihres Einschreitungsermessens nach § 47 OWiG zu berücksichtigen.

Wegen der erheblichen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Frage veröffentlichen wir nach folgend das Schreiben im vollständigen Wortlaut.

Der Unterzeichner befürwortet – wie schon in ZfB 2016, Sammlung Seite 2407 ausgeführt – den Tenor dieses Schreibens uneingeschränkt und ist der Auffassung, dass eine Klarstellung im Regelwerk der ZKR durch die Legislative unbedingt geboten ist. Es liegt im Interesse nicht nur der Exekutive, sondern auch der Judikative, dass der Gesetzgeber Klarheit in den materiellrechtlichen Gehalt der §§ 3. 15 ff RheinSchPersV bringt.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur an die Generaldirektion der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vom 24. März 2016:

In einem Bußgeldverfahren (Rechtssache 501 B – 5/15) hat die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) am 07.12.2015 entschieden, dass ein Besatzungsmitglied mit einem als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnis, aber ohne Streckenzeugnis, bei der Fahrt auf dem streckenkundepflichtigen Rhein nicht als Schiffsführer gemäß den Besatzungstabellen des §§ 3. 15 ff. RheinSchPersV angesehen werden kann. Dies gelte auch dann, wenn dieses Besatzungsmitglied nicht selbst am Ruder stehe, sondern nur als zweiter »Schiffsführer« an Bord sei.

Dieses Urteil gibt Anlass zur Auslegung der RheinSchPoIV für schiffahrtspolizeiliche Ordnungswidrigkeitenverfahren und zur künftigen Ausübung des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs.

§ 1.02 RheinSchPV statuiert das Prinzip des alleinverantwortlichen Schiffsführers. Die RheinSchPV geht davon aus, dass nur eine Person in der Verantwortung des Schiffsführers steht, um die Eindeutigkeit der An-

weisungen an Bord sicherzustellen. Diese Auslegung kommt in § 1.02 Nr. 2 und Nr. 3 RheinSchPV zum Ausdruck. Dort sind die Fälle geregelt, in denen es aufgrund der Verbandszusammenstellung zu einer Konkurrenz zwischen mehreren vorhandenen Schiffsführern kommen könnte. Noch deutlicher wird dieses Prinzip in § 1.03 Nr. 1 RheinSchPV, wonach alle Besatzungsmitglieder den Anweisungen des Schiffsführers folgen müssen. Schifffahrtsrechtlich ist damit die Zuweisung der Alleinverantwortung auf den nach dem Bordbuch diensttuenden Schiffsführer eindeutig.

Es besteht weder aus schiffahrtspolizeilicher noch aus besatzungsrechtlicher Sicht die Notwendigkeit, vom zweiten, nicht diensttuenden Schiffsführer eine potentielle Einsatzfähigkeit für die gesamte Strecke zu verlangen. Weder die RheinSchPV noch die RheinSchPersV fordern eine Redundanz zur Vermeidung von Gefahrensituationen bei plötzlichem Ausfall des Schiffsführers. Wäre dies der Fall, hätte man auch in der Betriebs-

form A1 einen zweiten Schiffsführer vorsehen müssen. Die RheinSchPersV verlangt nur, dass beim Ausfall des Schiffsführers die Fahrt sofort einzustellen ist (Umkehrschluss aus § 2.02 Nr. 1 RheinSchPersV).

Im Ergebnis wird damit an der bisherigen Auslegung der Vorschriften durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und an der Vollzugspraxis durch die Wasserschutzpolizeien der Länder festgehalten. Nur der im Bordbuch als verantwortlich ausgewiesene Schiffsführer muss über die erforderliche Streckenkenntnis verfügen. Ob über diesen Erlass hinaus noch eine legislative Klarstellung im Regelwerk der ZKR erforderlich ist, werden die Mitgliedstaaten der ZKR erörtern. Ich bitte um Beachtung der vorstehenden Auslegungshinweise gemäß § 47 OWiG im Rahmen von Ordnungswidrigkeitenverfahren und um Weitergabe des Erlasses an die Wasserschutzpolizeien.

Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Markus Jaegers, Duisburg

Mängelgewährleistung und Nutzungsverlust

Die abstrakte Berechnung des Nutzungsverlustes pro Tag nach der Kölner Entscheidung gemäß den zu indizierenden Sätzen des § 32 BinSchG a.F. ist auch für werkvertraglich begründete Schadenersatzansprüche zulässig. Die Vermutung des § 252 BGB iVm § 287 ZPO dafür, dass ein Schiff Nutzungsverlust erleidet, wenn es nicht einsatzfähig ist, gilt auch, wenn der Schiffseigner oder Ausrüster mehrere Binnenschiffe gleichzeitig betreibt, da er zur Bestreitung seiner Kosten gehalten ist, alle Schiffe stets mit Ladung zu versorgen und zu betreiben.

Urteil des Schifffahrtsgerichts St. Goar vom 5. November 2015, Az.: 4 C 3/14 BSch, inhaltlich ausdrücklich bestätigt durch das Schifffahrtsobergericht Köln, rechtskräftig.

Vorbemerkung der Redaktion:

Seit der grundlegenden, sogenannten »Kölner Entscheidung zum Nutzungsverlust« (ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff), die durch den Bundesgerichtshof ausdrücklich bestätigt wurde (ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff), sind zahlreiche Entscheidungen zur abstrakten Berechnung des Nutzungsverlustes ergangen. Die prozessökonomisch sinnvolle abstrakte Berechnung von Nutzungsverlust sowie die Vermutung, dass ein geschädigtes Schiff ohne Schaden zur Schifffahrt eingesetzt worden wäre, wird auf praktisch alle Fälle des Ausfalles von Binnenschiffen angewendet und nicht nur – wie ursprünglich – auf die Fälle von Havarien zwischen zwei Schiffen. Dies hat das Oberlandesgericht Düsseldorf für Ansprüche wegen Mängelgewährleistung im Rahmen eines Werkvertrages bejaht (ZfB 2015, Sammlung Seite 2333 ff mit Anmerkungen), das Schifffahrtsobergericht Karlsruhe für Fälle eines rechtswidrig behördlich angeordneten Weiterfahrverbotes (ZfB 2015, Sammlung Seite 2343 ff) und ist dementsprechend durch das Schifffahrtsgericht St. Goar auch auf den vorliegenden Fall angewandt worden. Die Berufung der Beklagten gegen das veröffentlichte Urteil wurde nach ausführlicher Erörterung in mündlicher Verhandlung am 24. Mai 2016 vor dem Schifffahrtsobergericht Köln zurückgenommen. Das Schifffahrtsobergericht Köln hat in der mündlichen Verhandlung und durch schriftlichen Hinweis unmissverständlich deutlich gemacht, dass die Anwendung der Grundsätze der abstrakten Nutzungsverlustberechnung und die Vermutung für entgangenen Gewinn für den Zeitraum der nachgewiesenen Nichteinsatzfähigkeit des Schiffes auch auf vertragliche Schadenersatzansprüche Anwendung finden. Damit gelten die Grundsätze der Kölner Entscheidung zum Nutzungsverlust uneingeschränkt für alle Fälle, in denen Nutzungsverlust für den Ausfall eines Binnenschiffes gleich welchen Rechtsgrundes geschuldet wird. Nach wie vor haben die evaluierten Tatsachen und die Begründung des § 32 BinSchG a.F. Gültigkeit, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die gesetzlichen Sätze durch Indizierung auf den heutigen Geldwert hochgerechnet werden können. Dies ist aus prozessökonomischen Gründen sehr zu begrüßen, da ein konkreter Nachweis des Nutzungsverlustes prozessual mit ganz erheblichem Aufwand verbunden ist, der nicht selten auch zu gutachterlichen Auseinandersetzungen

über die betriebswirtschaftlich korrekte Berechnungsweise führen wird.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Aus dem Tatbestand:

Die Parteien streiten um die Ursache und Folgen eines irreparabel zerstörten Schiffsmotors nach durchgeführter Reparatur.

Die Klägerin ist eine Reederei und betreibt mit mehreren Schiffen Binnentankschifffahrt. Zu ihren Schiffen gehörte auch TMS »Nina«, das in der Nacht vom 16. auf den 17.06.2012 auf dem Rhein bei Rheinbrohl einen Motorschaden erlitt. TMS »Nina« war zu diesem Zeitpunkt beladen mit 1.350 Tonnen Heizöl in der Bergfahrt nach Mannheim ... übernahm der Beklagte auftragsgemäß die Fertigstellung der Reparatur und die Durchführung eines Probelaufes ... verließ auch der Beklagte kurz nach dem Zeugen G das Tankmotorschiff, während die Besatzung nunmehr die Bergfahrt von Rheinbrohl aus fortsetzte. Bei Weißenthurm kam es dann etwa 2 Stunden später zu einem kapitalen Motorschaden an TMS »Nina«. Wie sich später herausstellte, befand sich kein Kühlwasser mehr im Kühlwasserkreislauf und deshalb erlitt der Motor an allen 8 Zylindern Hitzeschäden. Im Hinblick auf den Motordefekt wurde TMS »Nina« in den Folgetagen nach Mannheim verschleppt, da das transportierte Heizöl dort vom Empfänger dringend erwartet wurde. TMS »Nina« kam am 26.06.2012 in Mannheim an und wurde dort unter Einsatz des TMS »St. Nikolaus« gelöscht, da durch den Ausfall der Hauptmaschine die eigenen Löschpumpen nicht betriebsfähig waren. Im Anschluss daran wurde TMS »Nina« zunächst nach Duisburg verschleppt und später, nachdem sich herausstellte, dass die Maschine nicht mehr Instandsetzungsfähig war und eine Ersatzmaschine nicht beschafft werden konnte, am 31.08.2012 nach Utrecht, wo das Schiff in der Folgezeit verschrottet wurde. ... Die Klägerin trägt vor, ...

Der Beklagte sei deshalb für alle Folgeschäden seiner mangelhaften Arbeit verantwortlich. Diese würden sich einschließlich Nutzungsverlust und Havarienebenkosten mindestens auf 266.298,57 Euro belaufen.

Aus den Gründen:

Der Klägerin steht gemäß §§ 280 Abs. 1, 631 BGB ein Schadenersatzanspruch gegenüber dem Beklagten als sogenannter Mangelfolgeschaden wegen pflichtwidriger Durchführung des ihm von der Klägerin erteilten Werkvertrages auf Reparatur des Motorschadens am 2. Zylinder des Motors von TMS »Nina« am 20.06.2012 zu ...

Was nun den geltend gemachten Nutzungsverlust angeht, so ist dieser rechnerisch richtig ermittelt. Die 71 Tage Nutzungsverlust sind auch nicht zu beanstanden, denn der Schaden ist am 21.06.2012 entstanden und TMS »Nina« wurde erst nach dem 31.08.2012 (also nach mehr als 71 Tagen verschrottet). Eine frühere Verschrottung kam nicht in Betracht, denn das erste Gutachten des Sachverständigen B wurde nach der Besichtigung vom 03.07.2012 erst am 12.09.2012 fertiggestellt. Erst zu diesem Zeitpunkt erhielt die Klägerin die Nachricht, dass der beschädigte Motor wirtschaftlich sinnvoll nicht mehr repariert werden konnte sondern insofern ein wirtschaftlicher Totalschaden vorlag. Dass die Klägerin mit ihrer Entscheidung über die Weiterverwendung von TMS »Nina« bis zur Vorlage dieses Sachverständigengutachtens wartete, ist nicht zu beanstanden. Anhaltspunkte dafür, dass unter dem Aspekt der Schadensminderungspflicht eine frühere Entscheidung hätte getroffen werden können, haben sich nicht ergeben.

Entgegen der beklagten Seite vertretenen Auffassung ist die Klägerin auch nicht verpflichtet, zur Berechnung ihres Nutzungsverlustes den tatsächlichen Gewinnentgang darzulegen. Nach der Lebenserfahrung wird ein entgangener Gewinn vermutet, weil sich dies bei den hohen Unterhalts- und Anschaffungskosten eines Schiffes sozusagen aufdrängt, dass dieses rund um die Uhr fahren muss, um die laufenden Kosten einzufahren. Als Schätzgrundlage für die Höhe des täglich entstehenden Nutzungsverlustes werden von der Rechtsprechung in ständiger Rechtsprechung die gesetzlichen Liegegeldsätze nach § 32 des BinSchG aF zugrunde gelegt. Dabei handelt es sich um die Mindestsätze des Nutzungsverlustes, nur höheren Gewinnausfall muss der Schiffseigner im Einzelnen darlegen und beweisen. Dass die abstrakte Ermittlung des Nutzungsverlustes im Schiffsverkehr sowohl bei deliktischen wie auch bei werkvertraglichen Schadenersatzforderungen im gleichen Umfang zulässig ist, liegt wegen der absoluten Vergleichbarkeit der Fälle auf der Hand.

Soweit der Beklagte darauf hinweist, dass die Klägerin mehrere Binnenschiffe betreibt, ändert dies an dem streitgegenständlichen Nutzungsverlust ebenfalls nichts, denn für jedes dieser Binnenschiffe gilt die Vermutung des § 252 BGB i.V.m. § 287 ZPO. Der Schiffseigner oder Ausrüster, der mehrere Schiffe betreibt, ist gehalten, zur Bestreitung seiner Kosten alle Schiffe stets mit Ladung zu versorgen und zu betreiben ... Der geltend gemachte Nutzungsverlust kann demnach in vollem Umfang zugesprochen werden. ...

Urteil des Schifffahrtsgerichts St. Goar vom 5. November 2015, Az.: 4 C 3/14 BSch, inhaltlich ausdrücklich bestätigt durch das Schifffahrtsobergericht Köln in der mündlichen Verhandlung vom 24. Mai 2016, rechtskräftig.

Tatbestand

Die Parteien streiten um die Ursache und Folgen eines irreparabel zerstörten Schiffsmotors nach durchgeführter Reparatur.

Die Klägerin ist eine Reederei und betreibt mit mehreren Schiffen Binnentankschiffahrt. Zu ihren Schiffen gehörte auch TMS »Nina«, das in der Nacht vom 16. auf den 17.06.2012 auf dem Rhein bei Rheinbrohl einen Motorschaden erlitt. TMS »Nina« war zu diesem Zeitpunkt beladen mit 1.350 Tonnen Heizöl in der Bergfahrt nach Mannheim.

Am 18.06.2012 erteilte der technische Direktor der Klägerin, der Zeuge G, nach gemeinsamer Inspektion des Motorschadens dem Beklagten den Auftrag, den am 2. Zylinder des Schiffsmotors festgestellten Kolbenfresser zu beheben. In Abstimmung mit dem Beklagten bestellte der Zeuge G daher die notwendigen Ersatzteile bei der Firma M in den Niederlanden. Diese Firma wurde beauftragt, die Ersatzteile an Bord zu liefern und zu montieren. Der Beklagte wurde beauftragt, der Firma M bei der Montage zu assistieren, die Einspritzdüsen aller Zylinder zu überprüfen und nach Austausch der erforderlichen Ersatzteile die Maschine wieder in Gang zu setzen.

Nachdem die Mitarbeiter der Firma M den beschädigten Kolben und die Zylinderlaufbuchse eingebaut hatten, übernahm der Beklagte auftragsgemäß die Fertigstellung der Reparatur und die Durchführung eines Probelaufes. Dabei wurde festgestellt, dass der Kühlwasserkreislauf nicht einwandfrei funktionierte. Bei näherer Kontrolle wurde festgestellt, dass die Kühlwasserpumpe fest saß. Der Zeuge G bestellte deshalb in Abstimmung mit dem Beklagten eine neue Kühlwasserpumpe bei der Firma M, die nach Duisburg geliefert und von dem Beklagten dort in Empfang genommen wurde. Am Nachmittag des 20.06.2012 traf der Beklagte mit der neuen Kühlwasserpumpe wieder an Bord von TMS »Nina« ein. Dort erteilte der Zeuge G dem Beklagten den Auftrag, die neue Pumpe einzubauen und das Einlaufprozedere des Motors durch sukzessive Erhöhung der Motorleerlaufdrehzahl fortzusetzen. Der Beklagte baute deshalb die defekte Kühlwasserpumpe aus und die neue Kühlwasserpumpe ein. Dazu musste er die Saugrohrleitung des Kühlwasserkreislaufs demontieren und später an die neue Kühlwasserpumpe wieder anschließen. Die Verbindung erfolgt über ein flexibles Schlauchstück, welches über das Saugrohr und den gleich großen Stutzen an der Kühlwasserpumpe geschoben und mit 4 Schlauchschellen wasser- und luftdicht befestigt wird.

Der Beklagte hat die neue Kühlwasserpumpe eingebaut und das flexible Schlauchstück wieder über die Stutzen an der Kühlwasserpumpe gezogen. Ob er auch die 4 Schlauchstellen wieder in Position gebracht und fest angezogen hat, ist zwischen den Parteien umstritten. Jedenfalls setzte der Beklagte nach Einbau der neuen Kühlwasserpumpe das Einlaufprozedere des Motors fort und kontrollierte dabei mehrfach die Kühlwassertemperatur. Dabei stellte sich heraus, dass die neue Kühlwasserpumpe und damit die Kühlung wieder einwandfrei funktionierten. Im Anschluss daran, setzte der Beklagte das Einlaufprozedere weiter fort. Dies war wegen des Einbaus von Neuteilen im Motor (Kolben und Zylinderlaufbuchse) erforderlich und nimmt grundsätzlich etwa 8 bis 9 Stunden in Anspruch. Dabei muss ein vorgeschriebenes Prozedere eingehalten werden, um die Neuteile einzufahren und die Funktionsfähigkeit der Maschine laufend zu überprüfen. Während des Einlaufprozederes wird die Leerlaufdrehzahl des Motors schrittweise bis auf eine Drehzahl von 900 Umdrehungen erhöht und der Motor dabei zunächst im Teillastbetrieb, gegen Ende des Einlaufprozederes auch im Volllastbereich betrieben. Der Zeuge G nahm an der gegen 18.00 Uhr wieder begonnenen Einlaufphase noch bis etwa 21.00 Uhr teil und ging dann von Bord. Dabei ging er davon aus, dass der Beklagte noch bis zum Abschluss der Einlaufphase an Bord bleiben und den Motor weiterhin regelmäßig kontrollieren würde. Ob dies mit dem Beklagten so abgesprochen war, ist umstritten. Jedenfalls verließ auch der Beklagte kurz nach dem Zeugen G das Tankmotorschiff, während die Besatzung nunmehr die Bergfahrt von Rheinbrohl aus fortsetzte. Bei Weißenthurm kam es dann etwa 2 Stunden später zu einem kapitalen Motorschaden an TMS »Nina«. Wie sich später herausstellte, befand sich kein Kühlwasser mehr im Kühlwasserkreislauf und deshalb erlitt der Motor an allen 8 Zylindern Hitzeschäden.

Im Hinblick auf den Motordefekt wurde TMS »Nina« in den Folgetagen nach Mannheim verschleppt, da das transportierte Heizöl dort vom Empfänger dringend erwartet wurde. TMS »Nina« kam am 26.06.2012 in Mannheim an und wurde dort unter Einsatz des TMS »St. Nikolaus« gelöscht, da durch den Ausfall der Hauptmaschine die eigenen Löschpumpen nicht betriebsfähig waren. Im Anschluss daran wurde TMS »Nina« zunächst nach Duisburg verschleppt und später, nachdem sich herausstellte, dass die Maschine nicht mehr Instandsetzungsfähig war und eine Ersatzmaschine nicht beschafft werden konnte, am 31.08.2012 nach Utrecht, wo das Schiff in der Folgezeit verschrottet wurde.

Die Klägerin hat sodann den Beklagten verantwortlich gestellt und mit Schreiben vom 16.09.2013 unter Fristsetzung zum 30.09.2013 Schadensersatz in Höhe von 254.015,22 Euro verlangt. Dabei hat die Klägerin einen Wiederbeschaffungswert des Motors von 71.000,00 Euro zugrunde gelegt, die entstandenen Expertenkosten von 5.575,00 Euro, Havarienebenkosten in Höhe von 15.300,00 Euro und Nutzungsverlust für 66 Tage in Höhe 2.456,67 Euro täglich in Ansatz gebracht.

Da der Beklagte jegliche Verantwortlichkeit bestritten hat, verfolgt die Klägerin ihre Ansprüche nunmehr mit ihrer Klage vom 31.03.2014, die hier am 02.04.2014 einging.

Die Klägerin trägt vor,

ursächlich für den eingetretenen Schaden sei der Umstand, dass der Beklagte den ihm erteilten Werkvertrag zur Reparatur des Motorschadens am 2. Zylinder nicht ordnungsgemäß ausgeführt hätte. Der Beklagte hätte nämlich zumindest fahrlässig das flexible Schlauchstück der Kühlwasserleitung am Motor nach Austausch der defekten Kühlwasserpumpe nicht wieder ordnungsgemäß befestigt sondern vergessen, die vorhandenen und von ihm zunächst gelösten Schlauchschellen wieder ordnungsgemäß anzubringen. Außerdem habe der Beklagte auftragswidrig das Schiff vor Beendigung der Motoreinlaufphase in Rheinbrohl bereits verlassen, obwohl er ausdrücklich beauftragt worden sei, bis zum Abschluss der Einlaufphase TMS »Nina« zu begleiten und bis dahin weitere Kontrollen am Motor durchzuführen. Schließlich habe der Beklagte aber auch vor Beendigung seiner Arbeit nicht dafür gesorgt, dass die Temperaturfernanzeige im Steuerhaus und der Kühlwasseralarmgeber funktionstüchtig gewesen seien, so dass der Schiffsführer den Kühlwasserverlust gar nicht hätte bemerken können. Letztlich habe der Beklagte die Schiffsführung auch nicht auf den Defekt in der Temperaturfernanzeige und dem Kühlwasseralarmgeber hingewiesen.

Der Beklagte sei deshalb für alle Folgeschäden seiner mangelhaften Arbeit verantwortlich. Diese würden sich einschließlich Nutzungsverlust und Havarienebenkosten mindestens auf 266.298,57 Euro belaufen.

Der Kläger beantragt daher,

den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin 266.298,57 Euro nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz hieraus seit dem 30.09.2013 sowie vorprozessualer Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von

3.579,50 Euro nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz hieraus seit Klagezustellung zu zahlen und dem Beklagten neben den Kosten des Rechtsstreits auch die Kosten des Verklarungsverfahrens vor dem Schifffahrtsgericht St. Goar mit dem Aktenzeichen 4 UR II 3/12 BSch aufzuerlegen.

Der Beklagte beantragt demgegenüber, die Klage abzuweisen.

Er trägt vor,

der Motorschaden an TMS »Nina« sei von ihm nicht zu verantworten. Es kämen vielmehr eine Reihe anderer Ursachen in Betracht. Zunächst einmal hätten die Mitarbeiter der Firma M bei der Montage der Laufbuchse für den vorgeschädigten zweiten Zylinder zu viel Gewalt angewandt, so dass nicht feststehe, ob die Laufbuchse richtig zentriert eingebaut worden sei. Außerdem sei entgegen handwerklicher Übung das alte Pleuellager wieder verwandt worden, weil das neue Pleuellager nicht auf die Kurbelwelle gepasst hätte. Schließlich sei der Zeuge G vor der Einlaufphase nicht seiner Empfehlung gefolgt, zunächst einmal die Kühlwasserpumpe auf Funktion zu überprüfen und gegebenenfalls zu überholen oder auszutauschen, bevor der Probelauf beginne. Der Zeuge G habe vielmehr die Empfehlung des Beklagten zurückgewiesen und auf sofortigem Beginn des Einlaufprozederes bestanden. Erst als der Motor an den Zylinderköpfen für etwa 5 bis 10 Minuten heiß gelaufen sei, habe er das Einlaufprozedere gestoppt und einem Austausch der Kühlwasserpumpe zugestimmt. Nach dem Austausch der Kühlwasserpumpe sei das Kühlwasser wieder aufgefüllt und alles wieder richtig angeschlossen worden. Der Kühlwasserkreislauf sei während des weiteren Einlaufprozederes (etwa 4 bis 5 Stunden) immer dicht gewesen. Er habe die Schlauchschellen auch alle vorschriftsmäßig befestigt, bevor das Einlaufprozedere neu gestartet worden sei. Seiner Meinung nach müsse ein unbefugter Dritter nach Eintritt des kapitalen Motorschadens erst die 4 Schlauchschellen wieder gelöst haben. Immerhin habe er auf evtl. Manipulationen an dem Motor nach Schadenseintritt am 21.06.2012 bis zur Besichtigung durch den Sachverständigen am 03.07.2012 keinerlei Einflussnahmemöglichkeit mehr gehabt und könne deshalb Manipulationen zu seinen Ungunsten nicht ausschließen.

Im Übrigen sei aber auch der geltend gemachte Schaden weit übersetzt. Dies gelte einerseits für den Nutzungsverlust, der nicht exakt dargestellt sei und auch nicht den tatsächlichen Gewinnengang wieder spiegelt. Zu bestreiten sei insofern auch

auch ein Ausfall an 66 bzw. 71 Tagen. Andererseits seien auch die Havarienebenkosten nicht nachgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren Darstellung des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Parteien zu den Akten gereichten Urkunden und Schriftsätzen Bezug genommen.

Das Gericht hat zu Beweis Zwecken die Akte über das Verklarungsverfahren vor dem erkennenden Gericht mit dem Aktenzeichen 4 UR II 3/12 BSch beizogen und ausgewertet. Insofern wird auf den dortigen Akteninhalt Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zumindest infolge rügeloser Einlassung zulässige Klage ist weitestgehend auch begründet.

Der Klägerin steht gemäß §§ 280 Abs. 1, 631 BGB ein Schadensersatzanspruch gegenüber dem Beklagten als sogenannter Mangelfolgeschaden wegen pflichtwidriger Durchführung des ihm von der Klägerin erteilten Werkvertrages auf Reparatur des Motorschadens am 2. Zylinder des Motors von TMS »Nina« am 20.06.2012 zu. Dies steht nach durchgeführter Beweisaufnahme und Auswertung der im Verklarungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse zur Überzeugung des Gerichts zweifelsfrei fest. Im Einzelnen ist insofern auf folgendes hinzuweisen:

1.) Dem Beklagten kann mit der für eine Verurteilung erforderlichen Sicherheit nicht angelastet werden, dass er die Einlaufphase des Motors vorzeitig abgebrochen hat und abredewidrig zu früh von Bord ging. Insofern steht ohnehin die Zeugenaussage des Zeugen G im Verklarungsverfahren gegen die gegenteilige Behauptung des Beklagten im Rahmen seiner Anhörung im Termin vom 23.10.2014. Bei Beiden liegt ein wirtschaftliches Interesse am Ausgang des Rechtsstreits auf der Hand, so dass den Aussagen keine unterschiedliche Wertigkeit beigemessen werden und die Richtigkeit der diesbezüglichen Behauptungen der Klägerin nicht festgestellt werden konnte.

2.) Für das Gericht steht allerdings fest, dass der Beklagte für den Kühlwasserverlust des Motors im Rahmen der Einlaufphase in den Abendstunden des 20.06.2012 verantwortlich ist.

Der dazu vernommene Zeuge U hat im Rahmen seiner Vernehmung vom 29.09.2015 glaubhaft dargelegt, dass er bei der Besichtigung des Motors am 03.07.2012 in Begleitung des Sachverständigen B festgestellt hat, dass das be-

wegliche Schlauchstück zwischen Kühlwasserleitung und der neu eingebauten Kühlwasserpumpe zwar ordnungsgemäß aufgezo-gen war, allerdings die 4 erforderlichen Schlauchschellen lose auf der Rohrleitung herumhingen. Auch seiner Meinung nach war die Verbindung zwischen der Kühlwasserleitung und der Kühlwasserpumpe an dieser Stelle nicht wasserdicht, so dass dort während des Betriebes Wasser austreten konnte.

Zutreffend hat der Beklagte zwar bezweifelt, dass der von dem Zeugen U festgestellte Zustand so schon zum Zeitpunkt des Schadenseintritts bestanden hat, denn der Zeuge U hat den Zustand des Motors und des Kühlkreislaufes erstmals 13 Tage nach dem Schadensereignis gesehen, so dass grundsätzlich nicht auszuschließen ist, dass in der Zwischenzeit irgendjemand die Schlauchschellen entfernt hat. Dies ist zwar theoretisch denkbar, kann aber nach den weiteren Überlegungen des Sachverständigen B in seinem Gutachten vom 12.09.2012 als unrealistisch ausgeschlossen werden. Der Sachverständige hat nämlich festgestellt, dass der Motorschaden bei TMS »Nina« auf eine Motorüberhitzung zurückzuführen ist, weil er in allen Brennräumen des 8-Zylinder-Motors Fressspuren festgestellt hat. Dies deutet darauf hin, dass an allen 8 Zylindern dasselbe Problem vorgelegen hat. Dieses kann, da zum damaligen Zeitpunkt nur der 2. Zylinder überholt worden war, nur entweder Ölmangel oder Kühlwassermangel gewesen sein. Da der Sachverständige B Ölmangel anhand der vorgefundenen Restmenge zweifelsfrei ausschließen konnte und – wie auch der Zeuge U bestätigte – die im Rahmen der vorausgegangenen Reparatur ausgetauschte Kühlwasserpumpe auch nach dem Schadensereignis einwandfrei funktionierte, hier also keine Fehler festgestellt werden konnten, und auch keine Undichtigkeit im Kühlwasserkreislauf festgestellt wurde, letztlich sogar davon ausgegangen werden muss, dass die Entlüftung des Kühlwasserkreislaufes einwandfrei funktionierte, bleibt als denkbare Ursache nur der Umstand, dass das Kühlwasser an dem flexiblen Schlauchstück der Saugleitung des Kühlwasserkreislaufes ausgetreten ist, weil dort die 4 Schlauchschellen nicht angebracht waren. Sowohl der Zeuge U wie auch der Sachverständige B haben auch sonst keine Undichtigkeit des Kühlwasserkreislaufes festgestellt. In diesem Zusammenhang weist der Sachverständige auch darauf hin, dass sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben haben, dass Wasser aus dem Kühlkreislauf in die einzelnen Zylinder, den Zylinderkopf oder die Ölwanne eingedrungen ist, weil an den ausgebauten Teilen von Zylinder Nr. 2 kein schneller Rostansatz und auch kein Wasseranteil im Motoröl der Ölwanne festgestellt werden konnte.

Unstreitig gehörte es zur Aufgabe des Beklagten, nach Montage der erneuerten Kühlwasserpumpe die Schlauchverbindungen wieder ordnungsgemäß herzustellen und dabei auch die Schlauchschellen wieder an den vorgesehenen Positionen zu montieren. Im Hinblick auf seine entsprechende Behauptung müsste der Beklagte als Werkunternehmer schon den Entlastungsbeweis führen, dass er dieser Verpflichtung auch ordnungsgemäß nachgekommen ist. Ihn trifft mangels anderer Anknüpfungstatsachen für ein Alternativgeschehen der Anscheinsbeweis dafür, dass er die Schlauchschellen nicht ordnungsgemäß befestigt hat. Einen Gegenbeweis hat der Beklagte nicht angeboten sondern nur seine Verantwortlichkeit mit unsubstantiierten Spekulationen bestritten, so dass er insofern als beweisfällig anzusehen ist. Daran ändert auch die klägerseits bestrittene Behauptung des Beklagten nichts, dass die Saugleitung bereits viel früher undicht geworden wäre, wenn er die Schlauchschelle nicht ordnungsgemäß befestigt hätte, denn nach der Lebenserfahrung dürfte der Druck auf das Kühlsystem und die Motorvibration am größten gewesen sein, nachdem der Beklagte das Schiff verlassen hatte und sich TMS »Nina« unter Volllast stromaufwärts bewegte, so dass erst zu diesem Zeitpunkt Wasseraustritt an dem flexiblen Schlauchstück der Saugleitung anzunehmen ist. Dies bestätigt der Sachverständige B auch durch den letzten Satz auf Seite 15 seines Gutachtens vom 12.09.2012.

Schließlich ist auch keine Motivation an den Schlauchschellen des flexiblen Schlauchstückes der Saugleitung des Kühlwasserkreislaufs erkennbar, denn was sollte damit vertuscht werden, wenn doch als einzige Ursache für den Motorschaden Kühlwasserverlust in Betracht kam? Letztlich hatte der Beklagte nach den Bekundungen des Zeugen G am 21.06.2012 bei der Besichtigung des beschädigten Motors Gelegenheit, selbst nach einer anderen Ursache für den eingetretenen Schaden zu suchen.

Soweit beklagte behauptet wird, dass der Überhitzungsschaden schon beim ersten Probelauf vor Austausch der Kühlwasserpumpe entstanden sei, wurde dies klägerseits bestritten und darauf hingewiesen, dass der mehrstündige zweite Probelauf dann nicht so lang und problemlos hätte stattfinden können. Dies ist nach der Lebenserfahrung durchaus einleuchtend und wurde von den beweispflichtigen Beklagten auch nicht durch ein weiteres Beweisangebot in Frage gestellt.

Soweit der Beklagte behauptet, dass die Einlaufphase vor Beginn der Weiterfahrt durch TMS »Nina« ordnungsgemäß abgeschlossen war, so hätte es nach Einschätzung des Sachverständigen B in seinem Er-

gänzungsgutachten vom 09.01.2013 auch einer nochmaligen Überprüfung des Öl- und Kühlwasserstandes bedurft, um Undichtigkeiten vor Übergabe des Motors in die Alltagsbelastung endgültig auszuschließen. Der Beklagte hat diesbezüglich nichts vorgetragen, noch nicht einmal nach dem entsprechenden Hinweis im Beschluss vom 20.11.2014. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass diese abschließende Überprüfung tatsächlich gar nicht stattgefunden hat. Wenn sie stattgefunden hätte, wäre bei unterstellter Richtigkeit der Behauptung des Beklagten, dass der Wasserverlust schleichend bereits während der Einlaufphase stattgefunden haben muss, der Wasserverlust bei dieser Abschlusskontrolle bereits aufgefallen. Der Beklagte war umso mehr zu dieser Überprüfung verpflichtet, als er ja gerade erst eine neue Kühlwasserpumpe eingebaut hatte und überprüfen musste, ob diese einwandfrei funktionierte und der wieder zusammengebaute Kühlkreislauf keine Undichtigkeiten aufwies.

3.)

Nach den Feststellungen des Sachverständigen B war aber auch die Kühlwasserwarnanlage bereits seit längerem defekt und seiner Auffassung nach gehörte es auch zu den Aufgaben des Beklagten, die Warnanlage vor Übergabe des reparierten Motors an die Schiffsbesatzung auf Funktionstüchtigkeit zu überprüfen (Seite 2 des Ergänzungsgutachtens vom 09.01.2013). Der Beklagte hat nichts dazu vorgetragen, ob er die Kühlwasserwarnanlage auf Funktionstüchtigkeit überprüft und – gegebenenfalls – die Schiffsführung über den vorhandenen Defekt informiert und gewarnt hat. Dies gilt umso mehr, als sich nach den Ermittlungen des Sachverständigen B im Führerstand von TMS »Nina« keine Kühlwassertemperaturanzeige sondern nur die Funktionsleuchten für die Kühlwasseralarmanlage befanden. Dementsprechend war der Schiffsführer von TMS »Nina« zur Überwachung der Motortemperatur gezwungen, in den Maschinenraum zu gehen, wo sich allerdings ebenfalls nur eingeschränkt funktionstüchtige Temperaturmessanzeigen am Motorgehäuse befanden. Auch darauf hätte der Beklagte die Schiffsbesatzung hinweisen müssen. Als Fachmann musste ihm bekannt sein, dass der reparierte Motor von TMS »Nina« ab Beginn der Weiterfahrt im Volllastbereich betrieben werden würde. Eine Motorreaktion im Volllastbereich konnte er vor Fahrtantritt nicht beobachten. Auch deshalb musste für ihn als Fachmann hier noch für die ersten Stunden des Motorbetriebes im Volllastbereich Vorsicht geboten und damit ein Hinweis an die Schiffsführung veranlasst gewesen sein.

Der Beklagte kann sich auch nicht damit herausreden, dass er kein Elektriker sei und deshalb einen Fehler der Kühlwasser-

alarmanlage nicht habe überprüfen können. Wenn es – wie der Sachverständige B betont – zu den Aufgaben eines Schiffsmotormonteurs gehört, die Kühlwasseralarmanlage auf Funktionstüchtigkeit zu überprüfen, dann muss er, wenn er selbst dazu nicht in der Lage ist, entsprechendes Fachpersonal hinzuziehen. Im vorliegenden Fall hätte der Beklagte aber auch als Laie ganz leicht die fehlende Funktionstüchtigkeit der Kühlwasserwarnanlage feststellen können, denn ausweislich Bild 16.) des Sachverständigengutachtens war der Druckwächter für den Kühlwasserkreislauf überhaupt nicht angeschlossen und das Fehlen eines Kabels kann jeder Laie erkennen. Außerdem hätte auch ein Laie durch Druck auf den Schwimmer im Kühlwasserreservebehälter einen Fehlalarm der Kühlwasserwarnanlage auslösen können und dabei festgestellt, dass die Warnanlage tatsächlich nicht funktionierte.

Entgegen der im Hinweisbeschluss vom 20.11.2014 dargelegten Rechtsauffassung sieht das Gericht in dem Umstand, dass die Klägerin oder verantwortliche Mitarbeiter die Fehler im Motorwarnsystem auf TMS »Nina« bei Routineinspektionen der Maschine nicht festgestellt und behoben haben, kein erhebliches Mitverschulden mehr, denn die Schiffsbesatzung muss dafür nicht technisch ausgebildet sein und konnte den Fehler im elektrischen Teil des Warnsystems auch nicht ohne Weiteres erkennen. Dies hat der Zeuge Uesebeck im Rahmen seiner Vernehmung nochmals anschaulich erläutert, indem er darauf hinwies, dass alte Motoren, wie der streitgegenständliche, erfahrungsgemäß häufig nicht über einen Kühlwasserniveaularm verfügen und dass der Temperaturanzeiger oberhalb der Maschinen Wasserverlust nicht anzeigt. Dem Unterzeichner ist aus eigener Erfahrung aus anderen Rechtsstreitigkeiten über Motorendefekte bekannt, dass Kühlwasserverlust sich anhand der Temperaturanzeiger erst zu spät feststellen lässt, denn die Temperaturanzeiger nehmen, sofern nicht mehr genügend Wasser im Kühlkreislauf ist, die Temperatur des Bauteils oder der Luft im Kühlkreislauf auf. Diese ist aber lang nicht so hoch wie die Temperatur im Bereich der nicht mehr gekühlten Kolben und Zylinderbuchsen, weil dort durch die Reibung sehr hohe Temperaturen entstehen, die durch das Kühlwasser wieder reduziert werden. Fehlt dann aber das Kühlwasser als Leiter zur Temperaturanzeige, kann diese nicht mehr die Temperatur an den Kolben und Zylinderlaufbuchsen wiedergeben. Dies bestätigt zutreffend auch der Klägerevertreter in seinem Schriftsatz vom 09.10.2015 auf Seite

3).

Auch die fehlende Funktionsfähigkeit des Kühlwasseralarmgebers begründet kein

Mitverschulden der Klägerin. Die Tatsache, dass der Schwimmerschalter des Kühlkreislaufes, also der Geber für den Wasserstand im Kühlkreislauf, nicht funktioniert hat, war für einen technischen Laien wie die Besatzungsmitglieder von TMS »Nina« nicht erkennbar. Der Sachverständige B hat nämlich festgestellt, dass das grüne Kontrollblättchen der 6-Ampere-Sicherung, das für einen Laien bei Wegfall einen Defekt erkennbar machen soll, nicht herausgesprungen war, wie es sonst üblicherweise der Fall ist.

Der Beklagte hat es demnach auch zu vertreten, dass der von ihm verursachte Kühlwasserverlust von der Besatzung nicht bemerkt werden konnte, nachdem er die Reparatur durchgeführt und die Maschine zur Fahrt freigegeben hatte. Die Fahrfreigabe umfasst nämlich auch die Erklärung, dass alle sicherheitsrelevanten Systeme und Warnsysteme der Maschinen funktionieren. Die Schiffsführung durfte sich deshalb darauf verlassen, dass der Beklagte seine Arbeit vollständig, sorgfältig und gewissenhaft beendet hat und der Probelauf erfolgreich abgeschlossen war, so dass das Risiko einer Motorüberhitzung aus ihrer Sicht nicht größer war als vor der Schadensbehebung (einschließlich Kühlwasserpumpe).

Bei dieser Betrachtungsweise haftet deshalb der Beklagte im Ergebnis alleine für den eingetretenen Schaden nach den eingangs erwähnten Vorschriften.

Was nun die beklagte-seits bestrittene Schadenshöhe angeht, gilt folgendes:

a) Der Sachverständige B hat den in Ansatz gebrachten Zeitwert des Motors in seinem Gutachten vom 09.01.2013 mit 71.000,00 Euro angegeben. Nur diesen verlangt die Klägerin und nicht mehr. Die diesbezüglichen Ermittlungen des Sachverständigen sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden, so dass diese Positionen zweifelsfrei zugesprochen werden kann.

a) Die Expertenkosten des Sachverständigenbüros Petermann GmbH sind urkundlich belegt und unstrittig auch entstanden. Sie entsprechen im Übrigen den regulären Sätzen für vergleichbare Tätigkeiten und sind gerichtsbekannt üblich.

c) Was nun den geltend gemachten Nutzungsverlust angeht, so ist dieser rechnerisch richtig ermittelt. Die 71 Tage Nutzungsverlust sind auch nicht zu beanstanden, denn der Schaden ist am 21.06.2012 entstanden und TMS »Nina« wurde erst nach dem 31.08.2012 (also nach mehr als 71 Tagen verschrottet). Eine frühere Verschrottung kam nicht in Betracht, denn

das erste Gutachten des Sachverständigen B wurde nach der Besichtigung vom 03.07.2012 erst am 12.09.2012 fertiggestellt. Erst zu diesem Zeitpunkt erhielt die Klägerin die Nachricht, dass der beschädigte Motor wirtschaftlich sinnvoll nicht mehr repariert werden konnte sondern insofern ein wirtschaftlicher Totalschaden vorlag. Dass die Klägerin mit ihrer Entscheidung über die Weiterverwendung von TMS »Nina« bis zur Vorlage dieses Sachverständigenutachtens wartete, ist nicht zu beanstanden. Anhaltspunkte dafür, dass unter dem Aspekt der Schadensminderungspflicht eine frühere Entscheidung hätte getroffen werden können, haben sich nicht ergeben.

Entgegen der beklagte-seits vertretenen Auffassung ist die Klägerin auch nicht verpflichtet, zur Berechnung ihres Nutzungsverlustes den tatsächlichen Gewinnentgang darzulegen. Nach der Lebenserfahrung wird ein entgangener Gewinn vermutet, weil sich dies bei den hohen Unterhalts- und Anschaffungskosten eines Schiffes sozusagen aufdrängt, dass dieses rund um die Uhr fahren muss, um die laufenden Kosten einzufahren. Als Schätzgrundlage für die Höhe des täglich entstehenden Nutzungsverlustes werden von der Rechtsprechung in ständiger Rechtsprechung die gesetzlichen Liegegeldsätze nach § 32 des BinSchG aF zugrunde gelegt. Dabei handelt es sich um die Mindestsätze des Nutzungsverlustes, nur höheren Gewinnausfall muss der Schiffseigner im Einzelnen darlegen und beweisen. Dass die abstrakte Ermittlung des Nutzungsverlustes im Schiffsverkehr sowohl bei deliktischen wie auch bei werkvertraglichen Schadensersatzforderungen im gleichen Umfang zulässig ist, liegt wegen der absoluten Vergleichbarkeit der Fälle auf der Hand.

Soweit der Beklagte darauf hinweist, dass die Klägerin mehrere Binnenschiffe betreibt, ändert dies an dem streitgegenständlichen Nutzungsverlust ebenfalls nichts, denn für jedes dieser Binnenschiffe gilt die Vermutung des § 252 BGB i.V.m. § 287 ZPO. Der Schiffseigner oder Ausrüster, der mehrere Schiffe betreibt, ist gehalten, zur Bestreitung seiner Kosten alle Schiffe stets mit Ladung zu versorgen und zu betreiben. Den zutreffenden Argumenten des Klägervertreters im Schriftsatz vom 13.05.2015 ist deshalb nichts hinzuzufügen. Der geltend gemachte Nutzungsverlust kann demnach in vollem Umfang zugesprochen werden.

d) Abzuweisen war die Klage lediglich hinsichtlich der beanspruchten Havarienebenkosten. Das Gericht hatte zwar im Hinweisbeschluss vom 20.11.2014 darauf hingewiesen, dass die dargestellten Havarienebenkosten nachvollziehbar sind, aller-

dings wurde die Klägerin im Hinblick auf das Bestreiten des Beklagten ausdrücklich aufgefordert, entsprechende Nachweise und Rechnungen vorzulegen (Seite 5 Ende dritter Absatz). Der Beklagte hat im Schriftsatz vom 05.03.2015 am Ende nochmals ausdrücklich sein Bestreiten hinsichtlich der beanspruchten Sätze für die Verschleppung von TMS »Nina« aufrechterhalten. Dennoch wurden von der Klägerin die entsprechenden Belege nicht eingereicht, so dass diese Position nicht zugesprochen werden konnte. Insofern kam auch keine Schätzung nach § 287 ZPO in Betracht, denn nach der konkreten Darlegung der Schadenshöhe war es für die Klägerin ein leichtes, die entsprechenden Belege, die auch angekündigt waren, einzureichen. Dies ist trotz entsprechenden Hinweises durch das Gericht und nochmaligen Bestreitens durch den Beklagten allerdings nicht geschehen, so dass diese Schadensposition als ungeklärt und nicht erwiesen zurückgewiesen werden musste.

Die beanspruchten Verzugszinsen für die berechnete Hauptforderung in Höhe von 250.998,57 Euro stehen der Klägerin gemäß §§ 286, 288 BGB zu, zumal der Verzugszeitpunkt selbst entsprechend dem Anspruchsschreiben des Klägervertreters vom 16.09.2013 urkundlich belegt und nicht bestritten ist.

Die Nebenforderung (vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren) ist dem Grunde und der Höhe nach unstrittig, entspricht den gesetzlichen Bestimmungen des RVG und steht der Klägerin ebenfalls aus dem Gesichtspunkt des Verzuges nach §§ 280, 286 BGB zu.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1 ZPO, wobei die Kosten des Verfahrensverfahrens als notwendige Kosten der Rechtsverfolgung in vollem Umfang vom Beklagten zu tragen sind, da sie der Aufklärung der Haftungsfrage dem Grunde nach dienen. Das streitige Verfahren betrifft darüberhinaus auch die Verschleppungskosten, insofern war wegen Nichterweislichkeit dieser Kosten und diesbezüglicher Klageabweisung eine Quotelung nach § 92 Abs. 1 ZPO vorzunehmen.

Die Entscheidung hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 ZPO.