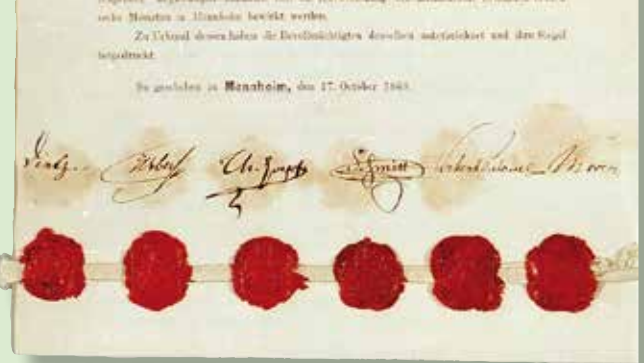


Ist ein Umschlagsvertrag ein Frachtvertrag?



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

Verpflichtet sich ein Umschlagsbetrieb, Güter von Land in ein vorgelegtes Schiff zu laden, so ist der Umschlagsvertrag rechtlich als Werkvertrag mit Schutzwirkung für Dritte und nicht als Frachtvertrag zu qualifizieren. Entscheidend dabei ist der Schwerpunkt der zu erbringenden Leistung. Werden Güter innerhalb der engen räumlichen Grenzen eines Terminals oder einer Be- und Entladestation bewegt, liegt der Schwerpunkt schlicht im Be- und Entladevorgang und nicht in der Beförderung des Gutes im Sinne eines Frachtvertrages.

Verändern die Mitarbeiter des Umschlagsbetriebes die Position eines zu beladenden Schubleichters, um die Beladung zu ermöglichen oder zu erleichtern, kann aus dieser Tätigkeit nicht auf einen konkludenten Abschluss eines Frachtvertrages über den Schubleichter geschlossen werden, insbesondere wenn dies aus Gefälligkeit vorgenommen wird und damit keine vertragliche Pflicht, erst recht keine Hauptpflicht des Vertrages zwischen Umschlagsbetrieb und Auftraggeber ist. Ein Schubleichter ist im Übrigen lediglich Mittel zur Beförderung und kein Beförderungsgut.

Die Kosten eines Verklarungsverfahrens sind notwendige Kosten der Rechtsverfolgung im nachfolgenden Streitverfahren.

Urteil des Schifffahrtsgerichtes St. Goar vom 8. Oktober 2015, Az.: 4 C 10/14 BSch nicht rechtskräftig.

Vorbemerkung der Redaktion:

Die vorliegende Entscheidung äußert sich zu der rechtlichen Qualität eines Umschlagsvertrages und macht dabei grundsätzliche Ausführungen, die eine Veröffentlichung angezeigt erscheinen lassen, obwohl die Entscheidung noch nicht rechtskräftig ist.

Insbesondere im Zusammenhang mit multimodalen Transporten wird in der Literatur und Rechtsprechung seit langem die Frage thematisiert, ob ein Vertrag über das Bewegen von Gütern über eine sehr kurze Strecke ein Frachtvertrag sein kann mit der Folge, dass derjenige, der die Güter bewegt, für Güterschäden im Rahmen der verschuldensunabhängigen Obhutshaftung haftet und der Güterumschlag im Terminal im Rahmen eines Multimodalvertrages als eine eigene Teilstrecke gilt.

Das Schifffahrtsgericht St. Goar schließt sich in dieser Frage der Auffassung von Ramming und Drews an, die auf den Schwerpunkt der Leistung abstellen und darauf, ob das Gut innerhalb oder außerhalb der engen räumlichen Grenzen eines Terminals bewegt wird. Auf der Grundlage dieser Kriterien kommt das Schifffahrtsgericht vorliegend zu dem Ergebnis, dass der Umschlagsvertrag über das Beladen des vorgelegten Schubleichters mit Wasserbausteinen kein Frachtvertrag über Steine, sondern ein Werkvertrag (mit Schutzwirkung für Dritte) ist.

Das Urteil beschäftigt sich darüber hinaus mit der Frage, ob das Bewegen eines beladenen Schiffsleichters dazu führt, dass dieser Leichter als Transportgut im Sinne eines Frachtvertrages angesehen werden kann und damit denjenigen, der den Leichter bewegt, die verschuldensunabhängige Obhutshaftung des Frachtvertrages trifft. Diese Frage ist in Literatur und Rechtsprechung in jüngster Zeit intensiv diskutiert worden im Zusammenhang mit dem sogenannten Remorkvertrag, also einem Schubvertrag, bei dem ein Schubboot oder Motorschiff einen nicht motorisierten Leichter beladen oder unbeladen von einem Ort zum anderen bringt (siehe ZfB, Sammlung Seite 2385 m.w.N.). Das Schifffahrtsgericht St. Goar ist der Auffassung, dass der beladene Schubleichter ein Transportmittel und kein

Transportgut sei und kommt unter Berücksichtigung der spezifischen Umstände des konkret entschiedenen Falles zu dem Ergebnis, dass auch hinsichtlich des Schubleichters kein Frachtvertrag vorliege.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

... Die Klage wird abgewiesen ...

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagten auf Schadensersatz und Freistellung aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 18.04.2013 im Hansa-Hafen von Magdeburg ereignet hat.

Der Kläger betreibt als Schiffseigner ... Binnenschiffahrt. Die Beklagte zu 1) unterhält und betreibt im Hansa-Hafen von Magdeburg eine Verladeanlage. Der Beklagte zu 2) ist dort als Baggerführer beschäftigt.

Mitte April 2013 beauftragte eine Firma H GmbH aus G die Beklagte zu 1), für sie 1000 Tonnen Wasserbausteine zu verladen. Zu diesem Zweck stellte die Firma H GmbH den im Eigentum des Klägers stehenden Schubleichter »A 3« zur Verfügung, indem der Schubleichter am Nachmittag des 16.04.2013 von Schiffsführer K vom Schleusengraben zum Hansa-Hafen in Magdeburg gebracht und dort an der Verladeanlage der Beklagten zu 1) abgelegt wurde. Am 17.04.2013 verlegte Schiffsführer K den Schubleichter dann an eine freigewordene Ladestelle auf dem Gelände der Beklagten zu 1), machte ihn dort fest, koppelte das Schubboot ab und verließ die Ladestelle.

Der Beklagte zu 2) begann daraufhin, den Schubleichter mit Wasserbausteinen zu beladen. Die Tragfähigkeit des im Jahr 1979 gebauten Schubleichters betrug 1.191,591 Tonnen. Nachdem der Beklagte zu 2) im Laufe des Vormittags des 18.04.2013 den Schubleichter mit etwa 900 Tonnen Wasserbausteinen beladen hatte und eine Pause machte, knickte der Schubleichter im Bereich des Deckbereiches ein und sank. Schubleichter und Ladung mussten in der Folgezeit geborgen werden. Zu diesem Zweck wurden zunächst die bereits geladenen Wasserbausteine durch einen Bagger mit einem Polypgreifer aus dem gesunkenen Schubleichter wieder ausgeladen und der Schubleichter nach wiederholten Bergungsversuchen unter Zuhilfenahme von Ballons und Kränen geborgen. Am 14.06.2013 erfolgte

sodann eine gemeinsame Besichtigung des schwimmenden Leichters durch alle beteiligten Parteien.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der Kläger bereits beim Amtsgericht – Schifffahrtsgericht – Magdeburg unter dem Aktenzeichen 133 C 1486/13 (133) ein Verklarungsverfahren zur Aufklärung des Schiffsunfalls eingeleitet und nach dessen Durchführung die Beklagten verantwortlich gestellt.

Der Kläger beziffert seinen Gesamtschaden, bestehend aus Bergungskosten, Reparaturkosten, Sachverständigenkosten und Nutzungsverlust auf 228.057,34 Euro und begehrt darüberhinaus die Freistellung von weiteren Bergungskosten in Höhe von 3.655,99 Euro gegenüber der Firma C GmbH aus M ...

Der Kläger trägt vor, sein Schubleichter sei am 17.04.2013 in gutem und ordnungsgemäßen Zustand an der Ladestelle vorgelegt und den Beklagten zum eigenverantwortlichen Beladen in Obhut gegeben worden. Für den Schaden in Gestalt des Einknickens und Sinkens des Schubleichters haftete die Beklagte zu 1) verschuldensunabhängig gemäß §§ 425 Abs. 1, 429 Abs. 2 HGB. Dies gelte umso mehr, als die Firma H GmbH (unstreitig) ihre vertraglichen Ansprüche gegenüber der Beklagten zu 1) an den Kläger abgetreten habe.

Darüberhinaus seien beide Beklagten außervertraglich für das Unfallereignis verantwortlich, weil der Beklagte zu 2) durch eine Fehlbedienung seines Baggers die Laderaum-Längswand des Schubleichters auf der Backbordseite großflächig und gewaltsam beschädigt habe. Möglicherweise sei dies darauf zurückzuführen, dass der Beklagte zu 2) auf unsachgemäße Art den Schubleichter verholt habe, indem er mit der Baggerschaukel den Schubleichter wiederholt im Wasser vor- und zurückbewegt habe, um ihn vollständig beladen zu können. Diese unsachgemäße Beladungsweise habe die Beklagte zu 1) gekannt und geduldet. Der Kläger beantragt daher:

1. Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger 228.057,34 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 01.06.2013 sowie 2.792,90 Euro außergerichtlich entstandene Rechtsanwaltskosten nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

2. Die Beklagten werden verurteilt, den Kläger von der im Verfahren vor dem Amtsgericht – Schifffahrtsgericht – Magdeburg, Aktenzeichen 133 C 147/14 (133) gerichtlich geltend gemachten Forderung der Firma C GmbH ... Magdeburg, in Höhe von 3.655,99 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit Rechtshängigkeit einschließlich Prozesskosten freizustellen. Die Beklagten beantragen demgegenüber, die Klage abzuweisen.

Sie tragen vor, frachtvertragliche Ansprüche des Klägers bestünden nicht, denn der Umschlagsvertrag sei als Werkvertrag mit Schutzwirkung für Dritte anzusehen. Gesetzliche Ansprüche bestünden nicht, da den Beklagten kein Fehlverhalten vorzuwerfen sei. Es sei ständige Übung im Hafen von Magdeburg, dass Schubleichter gefälligkeitshalter ohne Schubboot zum Rangieren beladen würden. Bei einem derartigen Manöver sei der Beklagte zu 2) auch zu keinem Zeitpunkt mit der Baggerschaukel gegen die Bordwand des Schubleichters geraten und habe dort Beschädigungen verursacht. Das Loch im Bereich der Bordwand sei durch den Sinkunfall des Schiffsleichters entstanden oder bei dessen Bergung. Der Schubleichter sei auch nicht überladen gewesen. Er sei vielmehr aufgrund altersbedingter Instabilität und Materialschwäche ohne fremdes Zutun gesunken ...

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig. Das angerufene Gericht ist aufgrund einer zulässigen Gerichtsstandsvereinbarung gemäß §§ 2 Abs. 2, 3 Abs. 1 Satz des BinSchVerfG als Wahlgerichtsstand nach § 38 ZPO zuständig.

In der Sache ist die Klage allerdings unbegründet ...

Hinsichtlich des zugrunde gelegten Sachverhaltes ist zunächst einmal noch darauf hinzuweisen, dass unstreitig zwischen dem Kläger als Eigentümer des Schubleichters »A 3« und den Beklagten keine unmittelbaren vertraglichen Beziehungen bestanden. Unstreitig ist allerdings auch, dass die Firma H GmbH als Auftraggeber der Beklagten zu 1) ihre vertraglichen Ansprüche an den Kläger abgetreten hat.

Des Weiteren ist unstreitig, dass das Verholten des Schubleichters »A 3« gefälligkeitshalber erfolgte, um den zuständigen Schiffsführer zu entlasten bzw. ihm die Möglichkeit zu geben, das Schubboot während des Beladevorgangs anderweitig einzusetzen ... Des Weiteren hat der Beklagte zu 2) als Zeuge bestritten, mit seinem Bagger ein Loch in die Laderaumlängswand geschlagen zu haben. Er hat dies sogar ausgeschlossen. Eine andere Person außer ihm habe im fraglichen Zeitraum den Bagger auch nicht bedient ...

Eine verschuldensunabhängige Haftung der Beklagten zu 1) aus dem Umschlagsvertrag mit der Firma H GmbH, deren Ansprüche der Kläger sich unstreitig hat abtreten lassen, gemäß §§ 425 Abs. 1, 429 Abs. 2 HGB kommt nicht in Betracht, weil es sich bei dem Umschlagsvertrag nicht um einen Frachtvertrag im Sinne des § 407 HGB handelt. Vielmehr ist insofern von einem Werkvertrag mit Schutzwirkung für Dritte auszugehen.

Gegenstand des Umschlagvertrages zwischen der Beklagten zu 1) und der Firma H GmbH war im Wesentlichen die Beladung eines im Auftrag der Firma H GmbH herbeigeschafften Schiffes mit 1000 Tonnen Wasserbausteinen ...

Es fehlt also bereits an der Inobhutnahme des Schubleichters. Darüberhinaus handelt es sich bei dem Schubleichter selbst nicht um das Beförderungsgut, dieses waren vielmehr die 1000 Tonnen Wasserbausteine. Es bedarf deshalb schon einer extrem weiten Auslegung, wenn man den Schubleichter selbst noch als Beförderungsgut ansehen wollte. Dies kann in Einzelfällen, sofern ein Schubleichter tatsächlich befördert wird und dies auch Vertragsgegenstand ist, so sein, im vorliegenden Fall war der Schubleichter allerdings lediglich Mittel zur Beförderung und kein Beförderungsgut. Die Änderung der Position zum Zwecke der Beladung mit Wasserbausteinen stellt auch bei sachgerechter Interpretation des Wortes »Beförderung« keine Beförderung dar, denn tatsächlich hat eine Ortsveränderung des Schubleichters nicht stattgefunden, sondern nur ein Hin- und Herschieben zu dem Zweck, eine vollständige und fachgerechte Beladung des Schubleichters vorzunehmen.

Wenn überhaupt bei einer weiten Auslegung der Umschlagsvertrag auch frachtrechtlichen Charakter haben sollte, so würde sich dieser nur auf die Wasserbausteine, nicht aber auf den Schubleichter als Beförderungsmittel beziehen.

Außerdem ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die (geringfügige) Ortsveränderung des Schubleichters noch nicht einmal eine vertragliche Pflicht des Umschlagsvertrages darstellte, erst Recht keine Hauptpflicht, sondern lediglich eine reine Gefälligkeit.

Auch das Schifffahrtsobergericht Köln sieht in einem Umschlagsvertrag grundsätzlich auch nur einen Werkvertrag mit Schutzwirkung für Dritte (ZfB, 2012, Sammlung Seite 2198).

In jüngerer Zeit wird der Charakter eines Umschlagvertrages in der Literatur unter modernen Aspekten nochmals näher beleuchtet und dabei z.B. von Drews, Transportrecht 1 – 2008/20 insbesondere auf den Schwerpunkt der zu erbringenden Leistung abgestellt. Im vorliegenden Fall lag der Schwerpunkt der Leistung eindeutig in dem Beladen des Schubleichters mit Steinen. Die »Beförderung« des Schubleichters zum vollständigen Beladen in Form des Verholens war – wie bereits erwähnt – überhaupt kein Vertragsbestandteil sondern lediglich eine Gefälligkeit gegenüber dem Schiffsführer des Klägers, der den Schubleichter am 17.04.2013 im Magdeburger Hafen vorgelegt hat. Drews wird auf Seite 21 des vorbezeichneten Aufsatzes sodann gar noch deutlicher, in dem er ausdrücklich formuliert: »Verträge über den Umschlag von Waren sind keine Beförderungsverträge.«

Sachlich differenzierter und im Ergebnis richtiger setzt sich auch Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming in seinem Aufsatz »Umschlag von Gut als Beförderung im Sinne des § 407 Abs. 1 HGB?« in Transportrecht 2-2004 ab Seite 56 auseinander. Auch

er stellt im Wesentlichen auf den Hauptzweck des Vertrages ab und weist zutreffend darauf hin, dass das eigentliche Ver- und Entladen des Gutes werkvertraglichen Charakter hat (Seite 59, 60). Von einer Beförderung kann seiner zutreffenden Meinung nach erst die Rede sein, wenn das befördernde Gut den Terminal selbst verlässt. Eine räumliche Veränderung dergestalt, dass das Beförderungsgut und (unter Umständen auch das Beförderungsmittel) im Bereich eines Terminals verbleibt und nur um wenige Meter verlagert wird, stellt keine echte Beförderung dar, sondern ist dem Be- und Entladevorgang zuzuordnen und damit rein werkvertragsrechtlicher Natur. Er kommt deshalb in seiner Zusammenfassung zu dem zutreffenden und klaren Ergebnis, dass ein Umschlagsvertrag nur dann frachtvertragliche Leistungen beinhaltet, wenn das Gut außerhalb der engen räumlichen Grenzen eines Terminals oder einer Be- und Entladestation bewegt werden soll. Diese klare Abgrenzung wird einschränkungslos begrüßt, weil dies zu mehr Rechtsklarheit führt. Damit soll allerdings nicht gesagt werden, dass jeder Umschlagsvertrag, der sich auf Tätigkeiten im Bereich eines Terminals oder einer sonstigen Umschlagstation stattfindet, nur werkvertragsrechtliche Elemente beinhaltet. Es ist durchaus denkbar, dass auch dienstvertragsrechtliche Aspekte eine Rolle spielen können, frachtvertragliche Aspekte allerdings nicht.

Bei dieser Betrachtungsweise scheiden mithin verschuldensunabhängige frachtvertragsrechtliche Ansprüche gegenüber der Beklagten zu 1) aus.

Was nun verschuldensabhängige Ansprüche des Klägers gegenüber den Beklagten angeht, sei es wegen einer vertraglichen Nebenpflicht des Werkvertrages gemäß §§ 280, 278 BGB, wegen Verletzung einer Schutzpflicht gegenüber dem Eigentum des Klägers oder wegen Eigentumsverletzung nach §§ 823 Abs. 1, 831 BGB, vermochte das Gericht ein Verschulden der Beklagten nicht festzustellen. Die Ursache für den Untergang des Schubleichters »A3« konnte nämlich im Ergebnis nicht geklärt werden ... Im Ergebnis bleibt deshalb festzuhalten, dass eine havariersächliche Pflichtwidrigkeit des Beklagten zu 2), die zu einer vertraglichen oder gesetzlichen Haftung gegenüber dem Kläger hätte führen können, nicht erwiesen ist und deshalb eine Haftung seinerseits für den klägerseits geltend gemachten Schaden nicht in Betracht kommt.

Gleiches gilt im Ergebnis für die Beklagte zu 1) unter dem Aspekt eines nach §§ 278 oder 831 BGB zuzurechnenden Fehlverhaltens ihres Mitarbeiters, des Beklagten zu 2), wobei darüberhinaus auch kein sonstiger Vertragsverstoß im Rahmen des Umschlagsvertrages mit der Firma H GmbH ersichtlich ist. Dementsprechend war die Klage letztlich mit der Kostenfolge aus § 91 ZPO abzuweisen, wobei lediglich der Klarstellung wegen darauf hingewiesen wurde, dass die Kosten des Verklarungsverfahrens als notwendige Kosten der Rechtsverfolgung von dieser Kostenentscheidung mitbetroffen sind (von Waldstein/Holland, 5. Auflage, § 14 BinSchG RndNr. 11).

Schiffahrtsgericht St. Goar, Urteil vom 8. Oktober 2015, Az.: 4 C 10/14 BSch

hat das Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – St. Goar durch den Direktor des Amtsgerichts ... auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 11.06.2015 am 08.10.2015 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens vor dem Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Magdeburg, Aktenzeichen: 133 C 1486/13 (133) zu tragen.

Das Urteil ist für die Beklagten wegen der ihnen entstandenen Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert wird auf 231.713,33 € festgesetzt.

Tatbestand

Der Kläger nimmt die Beklagten auf Schadensersatz und Freistellung aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 18.04.2013 im Hansa-Hafen von Magdeburg ereignet hat.

Der Kläger betreibt als Schiffseigner unter der im Rubrum genannten Anschrift Binnenschiffahrt.

Die Beklagte zu 1) unterhält und betreibt im Hansa-Hafen von Magdeburg eine Verladeanlage. Der Beklagte zu 2) ist dort als Baggerführer beschäftigt.

Mitte April 2013 beauftragte eine Firma H GmbH aus Gerwisch die Beklagte zu 1), für sie 1000 Tonnen Wasserbausteine zu verladen. Zu diesem Zweck stellte die Firma H GmbH den im Eigentum des Klägers stehenden Schubleichter »A 3« zur Verfügung, indem der Schubleichter am Nachmittag des 16.04.2013 von Schiffsführer K vom Schleusengraben zum Hansa-Hafen in Magdeburg gebracht und dort an der Verladestelle der Beklagten zu 1) abgelegt wurde. Am 17.04.2013 verlegte Schiffsführer K den Schubleichter dann an eine freigeordnete Ladestelle auf dem Gelände der Beklagten zu 1), machte ihn dort fest, koppelte das Schubboot ab und verließ die Ladestelle.

Der Beklagte zu 2) begann daraufhin, den Schubleichter mit Wasserbausteinen zu beladen. Die Tragfähigkeit des im Jahr 1979 gebauten Schubleichters betrug 1.191,591 Tonnen. Nachdem der Beklagte zu 2) im Laufe des Vormittags des 18.04.2013 den Schubleichter mit etwa 900 Tonnen Wasserbausteinen beladen hatte und eine Pause machte, knickte der Schubleichter im Bereich des Deckbereiches ein und sank. Schubleichter und Ladung mussten in der Folgezeit gebor-

gen werden. Zu diesem Zweck wurden zunächst die bereits geladenen Wasserbausteine durch einen Bagger mit einem Polypgreifer aus dem gesunkenen Schubleichter wieder ausgeladen und der Schubleichter nach wiederholten Bergungsversuchen unter Zuhilfenahme von Ballons und Kränen geborgen. Am 14.06.2013 erfolgte sodann eine gemeinsame Besichtigung des schwimmenden Leichters durch alle beteiligten Parteien.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der Kläger bereits beim Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Magdeburg unter dem Aktenzeichen 133 C 1486/13 (133) ein Verklarungsverfahren zur Aufklärung des Schiffsunfalls eingeleitet und nach dessen Durchführung die Beklagten verantwortlich gestellt.

Der Kläger beziffert seinen Gesamtschaden, bestehend aus Bergungskosten, Reparaturkosten, Sachverständigenkosten und Nutzungsverlust auf 228.057,34 Euro und begehrt darüberhinaus die Freistellung von weiteren Bergungskosten in Höhe von 3.655,99 Euro gegenüber der Firma C GmbH aus M.

Da die Beklagten jegliche Verantwortung für das Sinken des Schubleichters nach Durchführung des Verklarungsverfahrens ablehnten, verfolgt der Kläger seine Ansprüche gegenüber den Beklagten nunmehr mit vorliegender Klage.

Der Kläger trägt vor,

sein Schubleichter sei am 17.04.2013 in gutem und ordnungsgemäßen Zustand an der Ladestelle vorgelegt und den Beklagten zum eigenverantwortlichen Beladen in Obhut gegeben worden. Für den Schaden in Gestalt des Einknickens und Sinkens des Schubleichters hafte die Beklagte zu 1) verschuldensunabhängig gemäß §§ 425 Abs. 1, 429 Abs. 2 HGB. Dies gelte umso mehr, als die Firma H GmbH (unstreitig) ihre vertraglichen Ansprüche gegenüber der Beklagten zu 1) an den Kläger abgetreten habe.

Darüberhinaus seien beide Beklagten außervertraglich für das Unfallereignis verantwortlich, weil der Beklagte zu 2) durch eine Fehlbedienung seines Baggers die Laderaum-Längswand des Schubleichters auf der Backbordseite großflächig und gewaltsam beschädigt habe. Möglicherweise sei dies darauf zurückzuführen, dass der Beklagte zu 2) auf unsachgemäße Art den Schubleichter verholt habe, indem er mit der Baggerschaukel den Schubleichter wiederholt im Wasser vor- und zurückbewegt habe, um ihn vollständig beladen zu können. Diese unsachgemäße Beladungsweise habe die Beklagte zu 1) gekannt und geduldet.

Der Kläger beantragt daher:

Die Beklagten werden gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger 228.057,34 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 01.06.2013 sowie 2.792,90 Euro außergerichtlich entstandene Rechtsanwaltskosten nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten werden verurteilt, den Kläger von der im Verfahren vor dem Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Magdeburg, Aktenzeichen 133 C 147/14 (133) gerichtlich geltend gemachten Forderung der Firma C GmbH ... Magdeburg, in Höhe von 3.655,99 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit Rechtshängigkeit einschließlich Prozesskosten freizustellen.

Die Beklagten beantragen demgegenüber,

die Klage abzuweisen.

Sie tragen vor,

frachtvertragliche Ansprüche des Klägers bestünden nicht, denn der Umschlagsvertrag sei als Werkvertrag mit Schutzwirkung für Dritte anzusehen. Gesetzliche Ansprüche bestünden nicht, da den Beklagten kein Fehlverhalten vorzuwerfen sei. Es sei ständige Übung im Hafen von Magdeburg, dass Schubleichter gefälligkeitshalter ohne Schubboot zum Rangieren beladen würden. Bei einem derartigen Manöver sei der Beklagte zu 2) auch zu keinem Zeitpunkt mit der Baggerschaukel gegen die Bordwand des Schubleichters geraten und habe dort Beschädigungen verursacht. Das Loch im Bereich der Bordwand sei durch den Sinkunfall des Schiffsleichters entstanden oder bei dessen Bergung. Der Schubleichter sei auch nicht überladen gewesen. Er sei vielmehr aufgrund altersbedingter Instabilität und Materialschwäche ohne fremdes Zutun gesunken.

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

Das Gericht hat zu Beweis Zwecken die Akte über das Verklarungsverfahren des Amtsgerichts – Schiffahrtsgerichts – Magdeburg mit dem Aktenzeichen 133 C 1486/13 (133) beigezogen und ausgewertet. Insofern wird auf den dortigen Akteninhalt Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig. Das angerufene Gericht ist aufgrund einer zulässigen Gerichtsstandsvereinbarung gemäß §§ 2 Abs. 2, 3 Abs. 1 Satz des BinSchVerfG als Wahlgerichtsstand nach § 38 ZPO zuständig.

In der Sache ist die Klage allerdings unbegründet.

Dies steht zur Überzeugung des Gerichts unter Berücksichtigung des vorgetragenen Sach- und Streitstandes sowie Auswertung der beigezogenen Verklarungsakte des Amtsgerichts – Schiffahrtsgerichts – Magdeburg mit dem Aktenzeichen 133 C 1486/13 (133) einschließlich Berücksichtigung des Gerichtsgutachtens des Schiffssachverständigenbüros Petermann GmbH vom 08.11.2013 zweifelsfrei fest.

Hinsichtlich des zugrunde gelegten Sachverhaltes ist zunächst einmal noch darauf hinzuweisen, dass unstreitig zwischen dem Kläger als Eigentümer des Schubleichters »A 3« und den Beklagten keine unmittelbaren vertraglichen Beziehungen bestanden. Unstreitig ist allerdings auch, dass die Firma H GmbH als Auftraggeber der Beklagten zu 1) ihre vertraglichen Ansprüche an den Kläger abgetreten hat.

Des Weiteren ist unstreitig, dass das Verholen des Schubleichters »A 3« gefälligkeitshalber erfolgte, um den zuständigen Schiffsführer zu entlasten bzw. ihm die Möglichkeit zu geben, das Schubboot während des Beladevorgangs anderweitig einzusetzen. Dies wird auch durch die Aussage des Beklagten zu 2) als Zeuge im Verklarungsverfahren deutlich, in welchem er in der Vernehmung vom 04.04.2014 ausgesagt hat, dass er die Verholung des zu beladenden Schubleichters immer in der Form durchführe, dass Hilfspersonen die Koppeldrähte des Schubleichters am Uferpoller lösen, nachdem er seine Baggerschaukel leicht auf das Schüttgut des Schubleichters aufgelegt habe. Nach dem Lösen der Drähte bewege er den Bagger dann in seitlicher Richtung ohne großen Kraftaufwand und der Schubleichter folge dieser Bewegung, so dass er um mehrere Meter nach rechts oder links verschoben werden könne, um ihn an anderer Stelle zu beladen. Nach Erreichen der neuen Ladeposition würden die Drähte des Schubleichters von der Hilfsperson am Uferpoller wieder befestigt und der Beladevorgang fortgesetzt. Dies sei das übliche Vorgehen beim Beladen eines Leichters, das werde immer so gemacht, auch bei dem hier streitgegenständlichen Leichter, der ihm seit dem Jahr 2010 bekannt sei. Den streitgegenständlichen Leichter habe er etwa zehn Mal bereits beladen.

Des Weiteren hat der Beklagte zu 2) als Zeuge bestritten, mit seinem Bagger ein

Loch in die Laderaumlängswand geschlagen zu haben. Er hat dies sogar ausgeschlossen. Eine andere Person außer ihm habe im fraglichen Zeitraum den Bagger auch nicht bedient.

Das Gericht hielt die Angabe des Zeugen M einschränkungslos für glaubhaft, selbst wenn damals seine Verantwortlichkeit schon im Raume stand und deshalb ein wirtschaftliches und ideelles Interesse am Ausgang des Rechtsstreits nicht ausgeschlossen werden konnte. Der Zeuge und jetzige Beklagte zu 2) hat sich im Rahmen seiner Aussage aber nicht in Widersprüche verwickelt sondern eine klare, gut nachvollziehbare und lebensnahe Schilderung seiner Tätigkeit abgegeben. Aus dem Vernehmungsprotokoll vom 04.04.2014 ist auch nicht zu entnehmen, dass dem Zeugen wegen widersprüchlicher Schilderungen Vorhalte gemacht worden sind. Schließlich stimmen die Angaben des Zeugen M im Wesentlichen mit den Angaben seines Kollegen, dem Zeugen S, der ebenfalls am 04.04.2014 vernommen wurde, überein. Auch dieser Zeuge bestätigte, dass es sich bei der Beladung des Schubleichters »A 3« um einen ganz normalen Beladevorgang gehandelt hätte, der sich schon wiederholt so zugetragen hätte. Auch das Verholen des Schubleichters sei ständige Übung. Der Beklagte zu 2) habe mit der Baggerschaukel auch kein Loch in die Laderaumlängswand geschlagen und er habe auch kein Loch in der Laderaumlängswand gesehen, bevor er den Schubleichter verließ und es danach zu dem Sinkvorgang kam.

Auch dieser Zeuge wirkt nach Aktenlage glaubhaft, da er sich offenbar nicht in Widersprüche verwickelte und eine im Kern mit der Aussage des Beklagten zu 2) identische Aussage machte. Zwar konnte bei ihm als Mitarbeiter der Beklagten zu 1) ein wirtschaftliches und/oder ideelles Interesse am Ausgang des Rechtsstreits auch nicht ausgeschlossen werden, dieser Aspekt allein reicht aber nicht aus, um von einer Unglaubwürdigkeit des Zeugen auszugehen. Die vorgenannten Argumente sprechen vielmehr dagegen. Hinzu kommt, dass sich keiner der beiden bereits im Verklarungsverfahren anwesenden Parteivertreter negativ über die Glaubwürdigkeit der Zeugen geäußert hat.

Was nun die Haftungsfrage betreffend die Beklagten angeht, ist von Folgendem auszugehen:

Eine verschuldensunabhängige Haftung der Beklagten zu 1) aus dem Umschlagsvertrag mit der Firma H GmbH, deren Ansprüche der Kläger sich unstreitig hat abtreten lassen, gemäß §§ 425 Abs. 1, 429 Abs. 2 HGB kommt nicht in Betracht, weil es sich bei dem Umschlagsvertrag nicht um einen Frachtvertrag im Sinne des

§ 407 HGB handelt. Vielmehr ist insofern von einem Werkvertrag mit Schutzwirkung für Dritte auszugehen. Darauf hatte das Gericht bereits im Hinweisbeschluss vom 03.09.2015 hingewiesen. Die Gegenvorstellung des Klägersvertreters im Schriftsatz vom 10.09.2015 überzeugt nicht.

Gegenstand des Umschlagsvertrages zwischen der Beklagten zu 1) und der Firma H GmbH war im Wesentlichen die Beladung eines im Auftrag der Firma H GmbH herbeigeschafften Schiffes mit 1000 Tonnen Wasserbausteinen. Diese Wasserbausteine waren entweder bereits auf dem Gelände der Beklagten zu 1) vorhanden oder wurden zeitgleich mit der Beladung des Schubleichters »A 3« herangeschafft. Nirgendwo ist erwähnt, dass die Firma H GmbH die Beklagte zu 1) mit einer Inobhutnahme des Schubleichters »A 3« beauftragt hat und die Beklagte zu 1) eine dementsprechende Verpflichtung eingegangen ist. Des Weiteren wurde auch nicht vorgebracht, dass die Beklagte zu 1) gegenüber der Firma H GmbH die Verpflichtung eingegangen ist, während des Beladevorganges des Schubleichters »A 3« diesen zu Verholen, um ihn vollständig beladen zu können. Unstreitig ist vielmehr, dass die Beklagten dies aus reiner Gefälligkeit getan haben und diesbezüglich keinerlei Haftung übernehmen wollten.

Es fehlt also bereits an der Inobhutnahme des Schubleichters. Darüberhinaus handelt es sich bei dem Schubleichter selbst nicht um das Beförderungsgut, dieses waren vielmehr die 1000 Tonnen Wasserbausteine. Es bedarf deshalb schon einer extrem weiten Auslegung, wenn man den Schubleichter selbst noch als Beförderungsgut ansehen wollte. Dies kann in Einzelfällen, sofern ein Schubleichter tatsächlich befördert wird und dies auch Vertragsgegenstand ist, so sein, im vorliegenden Fall war der Schubleichter allerdings lediglich Mittel zur Beförderung und kein Beförderungsgut. Die Änderung der Position zum Zwecke der Beladung mit Wasserbausteinen stellt auch bei sachgerechter Interpretation des Wortes »Beförderung« keine Beförderung dar, denn tatsächlich hat eine Ortsveränderung des Schubleichters nicht stattgefunden, sondern nur ein Hin- und Herschieben zu dem Zweck, eine vollständige und fachgerechte Beladung des Schubleichters vorzunehmen.

Wenn überhaupt bei einer weiten Auslegung der Umschlagsvertrag auch frachtrechtlichen Charakter haben sollte, so würde sich dieser nur auf die Wasserbausteine, nicht aber auf den Schubleichter als Beförderungsmittel beziehen.

Außerdem ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die (geringfügige) Ortsveränderung des Schubleichters noch nicht einmal eine vertragliche Pflicht des Umschlagsvertrages darstellte, erst Recht kei-

ne Hauptpflicht, sondern lediglich eine reine Gefälligkeit.

Auch das Schifffahrtsobergericht Köln sieht in einem Umschlagsvertrag grundsätzlich auch nur einen Werkvertrag mit Schutzwirkung für Dritte (ZfB, 2012, Sammlung Seite 2198).

In jüngerer Zeit wird der Charakter eines Umschlagvertrages in der Literatur unter modernen Aspekten nochmals näher beleuchtet und dabei z.B. von Drews, Transportrecht 1 – 2008/20 insbesondere auf den Schwerpunkt der zu erbringenden Leistung abgestellt. Im vorliegenden Fall lag der Schwerpunkt der Leistung eindeutig in dem Beladen des Schubleichters mit Steinen. Die »Beförderung« des Schubleichters zum vollständigen Beladen in Form des Verholens war – wie bereits erwähnt – überhaupt kein Vertragsbestandteil sondern lediglich eine Gefälligkeit gegenüber dem Schiffsführer des Klägers, der den Schubleichter am 17.04.2013 im Magdeburger Hafen vorgelegt hat. Drews wird auf Seite 21 des vorbezeichneten Aufsatzes sodann gar noch deutlicher, in dem er ausdrücklich formuliert: »Verträge über den Umschlag von Waren sind keine Beförderungsverträge.«

Sachlich differenzierter und im Ergebnis richtiger setzt sich auch Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming in seinem Aufsatz »Umschlag von Gut als Beförderung im Sinne des § 407 Abs. 1 HGB?« in Transportrecht 2-2004 ab Seite 56 auseinander. Auch er stellt im Wesentlichen auf den Hauptzweck des Vertrages ab und weist zutreffend darauf hin, dass das eigentliche Ver- und Entladen des Gutes werkvertraglichen Charakter hat (Seite 59, 60). Von einer Beförderung kann seiner zutreffenden Meinung nach erst die Rede sein, wenn das befördernde Gut den Terminal selbst verlässt. Eine räumliche Veränderung dergestalt, dass das Beförderungsgut und (unter Umständen auch das Beförderungsmittel) im Bereich eines Terminals verbleibt und nur um wenige Meter verlagert wird, stellt keine echte Beförderung dar, sondern ist dem Be- und Entladevorgang zuzuordnen und damit rein werkvertragsrechtlicher Natur. Er kommt deshalb in seiner Zusammenfassung zu dem zutreffenden und klaren Ergebnis, dass ein Umschlagsvertrag nur dann frachtvertragliche Leistungen beinhaltet, wenn das Gut außerhalb der engen räumlichen Grenzen eines Terminals oder einer Be- und Entladestation bewegt werden soll. Diese klare Abgrenzung wird einschränkungsfrei begrüßt, weil dies zu mehr Rechtsklarheit führt. Damit soll allerdings nicht gesagt werden, dass jeder Umschlagsvertrag, der sich auf Tätigkeiten im Bereich eines Terminals oder einer sonstigen Umschlagstation stattfindet, nur werkvertragsrechtliche Elemente beinhaltet. Es ist durchaus denkbar, dass auch

dienstvertragsrechtliche Aspekte eine Rolle spielen können, frachtvertragliche Aspekte allerdings nicht.

Bei dieser Betrachtungsweise scheiden mithin verschuldensunabhängige frachtvertragsrechtliche Ansprüche gegenüber der Beklagten zu 1) aus.

Was nun verschuldensabhängige Ansprüche des Klägers gegenüber den Beklagten angeht, sei es wegen einer vertraglichen Nebenpflicht des Werkvertrages gemäß §§ 280, 278 BGB, wegen Verletzung einer Schutzpflicht gegenüber dem Eigentum des Klägers oder wegen Eigentumsverletzung nach §§ 823 Abs. 1, 831 BGB, vermochte das Gericht ein Verschulden der Beklagten nicht festzustellen.

Die Ursache für den Untergang des Schubleichters »A3« konnte nämlich im Ergebnis nicht geklärt werden. Außerdem hat der diesbezügliche Sachvortrag des Klägers keine Veranlassung zu weiteren Untersuchungen gegeben.

Im Verklarungsverfahren wurde das Sachverständigenbüro Petermann GmbH mit der Ursachenforschung für den Untergang des Schubleichters »A3« beauftragt. Der Sachverständige G aus dem Sachverständigenbüro Petermann GmbH kommt in seinem Gutachten vom 08.11.2013 hinsichtlich der Sinkursache zu keinem eindeutigen Ergebnis. Er hat zunächst einmal als Fazit festgehalten, dass eine eindeutige Ursache für das Brechen des Schubleichters »A 3« nicht festgestellt werden konnte. Eine Längsfestigkeit der vorhandenen Konstruktion sei nach den Richtlinien des germanischen Lloyd nachgewiesen und eine Überladung habe offensichtlich nicht stattgefunden. Auch die tatsächlich durchgeführte Beladungsart könne – wenn überhaupt – nur eine mitwirkende Ursache dargestellt haben.

Im weiteren Verlauf seiner Überlegungen stellt der Sachverständige nur noch Vermutungen an, die seiner Meinung nach auf eine mögliche Schadensursache hindeuten. Eine eindeutige Festlegung erfolgt aufgrund dieser Indizien allerdings nicht.

So hat der Sachverständige, wie das Lichtbild auf Seite 9 seines Gutachtens zeigt, im Bereich der Schadstelle in der Laderaumlängswand auf der Backbordseite des Schubleichters eine ungewöhnliche Beschädigung in Form eines in den Wallgang hinein geöffneten Fensters vorgefunden. Die Parteien haben insofern vermutet, dass dieses Fenster in der Laderaumlängswand durch den Einsatz einer Baggerschaufel entstanden sein kann. Klägerseits wird vermutet, dass der Beklagte zu 2) beim Beladen des Schubleichters mit den Wasserbausteinen mit der Baggerschaufel gegen die Laderaumlängswand gera-

ten ist und dabei durch den hydraulischen Druck mit der Baggerschaufel dieses Loch geschlagen hat. Diese Behauptung hat der Sachverständige G in seinem Gutachten nicht bestätigt sondern lediglich eine Materialschwächung in diesem Bereich vor dem Brechen des Schubleichters angenommen. Er weist im Rahmen seiner genaueren Untersuchung der Schadensstelle darauf hin, dass im Bereich der Schadensstelle verschiedene Deformierungen, Druckstellen und auch scharfkantige Materialabtragungen zu erkennen waren, die möglicherweise dem Einschlag einer Baggerschaufel in die Laderaumwand zugeordnet werden können. Wann diese Beschädigungen entstanden sind, konnte er nicht näher bestimmen sondern lediglich darauf hinweisen, dass es sich wegen der hellen Verfärbung des Rostes um relativ frische Beschädigungen handeln dürfte.

Eine nähere zeitliche Eingrenzung der Schadensentstehung war dem Sachverständigen nicht möglich. Die in diesem Zusammenhang vom Kläger aufgestellte Behauptung, dass diese Schäden durch den Beladungsvorgang und insbesondere bei der Verholung des Schubleichters mit der Baggerschaufel verursacht worden sind, ließ sich im Verklarungsverfahren nicht erhärten und auch heute trotz entsprechenden Beweisangebotes des Klägers nicht mehr aufklären.

Wie oben bereits dargelegt haben der Beklagte zu 2) und der Zeuge S übereinstimmend und glaubhaft ausgesagt, dass der Beklagte zu 2) mit der Baggerschaufel nicht gegen die Laderaumlängswand auf der Backbordseite des Schubleichters geraten ist, auch nicht beim Verholen des Schubleichters. Eine derartige Berührung der Laderaumlängswand mit der Baggerschaufel haben sie sogar ausgeschlossen. Im Übrigen war ein Loch in der Laderaumlängswand im Bereich der Schadensstelle etwa eine halbe Stunde vor dem Schadenseintritt ihrer Meinung nach auch noch nicht vorhanden. Die Druckstellen und Materialabtragungen, die der Sachverständige G beschrieben hat, haben sie offenbar nicht gesehen. Es muss aber bezweifelt werden, ob diese für einen Beobachter, der nicht speziell nach Schwachstellen oder Beschädigungen sucht, auch erkennbar waren. Einerseits sind die auf den Abbildungen 10, 11 und 12 dargestellten Druckstellen, Deformierungen und Materialabtragungen so klein, dass sie erst bei genauerem Hinsehen kurz davor erkannt werden können. Andererseits handelt es sich bei dem Schubleichter »A 3« um ein älteres Fahrzeug, welches allein nach den Schilderungen des Beklagten zu 2) im Verklarungsverfahren bereits von ihm etwa 10 Mal mit Wasserbausteinen beladen worden ist. Nach der Lebenserfahrung dürfte der Schubleichter darüberhinaus seit seinem

erstmaligen Einsatz im Jahr 1993 und erst Recht nach seiner Verbreiterung im Jahr 2008 wiederholt zum Transport von Wasserbausteinen eingesetzt worden sein und dadurch in erheblichem Umfang kleinere Beschädigungen in den Laderaumwänden erlitten haben. Dies zeigt beispielsweise auch die Abbildung Nr. 5 auf Seite 9 des Sachverständigengutachtens, auf welcher eine Vielzahl von kleineren und größeren Beulen zu erkennen ist. Bei einer derartigen Anzahl von Deformierungen in der Laderaumlängswand fallen die vom Sachverständigen im Bereich der Schadensstelle festgestellten Deformierungen nicht besonders auf. Dementsprechend ist auch das Beweisangebot des Klägers im Schriftsatz vom 10.09.2015 hinsichtlich seiner Behauptung, die Laderaumwände hätten vor dem Unfallereignis keine Beschädigungen insbesondere in Gestalt von Rissen, Fenstern oder übermäßigen Beulen aufgewiesen, nicht für eine bessere Aufklärung über den Zustand des Schubleichters vor dem Unfallereignis geeignet. Es kann unstreitig gestellt werden, dass sog. Fenster in der Art, wie sie vom Sachverständigen auf Foto 5 seines Gutachtens gezeigt werden, bei Vorlage des Schubleichters am 17.04.2013 nicht vorhanden waren. Der Beklagte zu 2) und der Zeuge S haben übereinstimmend und glaubhaft bekundet, dass ein derartiges Fenster auch noch nicht vorhanden war, als sie den Schubleichter eine halbe Stunde vor dem Sinkvorgang verlassen haben. Ob die Laderaumwände frei von Rissen waren, die auch der Zeuge S und der Beklagte zu 2) nicht gesehen haben, ist nicht von Bedeutung, weil auch der Sachverständige G keinen Riss in der Laderaumwand als Schadensursache definiert. Er geht lediglich von einer Schwächung der Laderaumlängswand durch Deformierungen, Druckstellen und Materialabtragung aus. Soweit in das Wissen des klägerseits benannten Zeugen die Freiheit der Laderaumlängswände von übermäßigen Beulen gestellt wird, ist das Beweisangebot zu ungenau, wenn man bedenkt, dass einerseits auf jeden Fall durch den Gebrauch des Schubleichters und der Transport von Wasser-

bausteinen Beulen vorhanden waren und andererseits kein Zeuge sondern nur ein Sachverständiger beurteilen kann, wann Beulen übermäßig sind und wann welche Anzahl von Beulen zu einer Instabilität der Laderaumseitenwand führt.

Bei dieser Sachlage lässt sich also nicht klären, wann die vom Sachverständigen G vermutete Schwächung der Laderaumlängswand tatsächlich eingetreten ist.

Darüberhinaus kann auf der nur oberflächlich begründeten Annahme des Sachverständigen, die Deformierungen und Materialabtragungen im Bereich der Schadensstelle seien aufgrund der Lage und der Art nicht nach der Havarie entstanden, nicht zweifelsfrei gefolgt werden. Es ist nämlich unstreitig, dass vor der Bergung des Schubleichters die gesamte Ladung Wasserbausteine teilweise unter Wasser gelöscht wurde und dabei ein sogenannter Polyp- oder Mehrschalengreifer zum Einsatz gekommen ist. Sobald der Greifer bei dem Löschvorgang unter die Wasseroberfläche geriet, war für den Baggerführer nicht mehr genau feststellbar, wo dieser zugriff, so dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Polypgreifer unabsichtlich auch einmal oder wiederholt die Laderaumlängswand im Schadstellenbereich umgriffen und dabei neue Beschädigungen im Bereich der Schadstelle verursacht hat.

Schließlich bestehen hinsichtlich der vom Sachverständigen G vermuteten Schadensursache auch unter Berücksichtigung der Berechnungen des Privatgutachters N in seinem Gutachten vom 05.08.2013 und seinen ergänzenden Stellungnahmen vom 03.01. und 25.04.2014 Bedenken, weil dieser unter Berücksichtigung verschiedener Stabilitätsberechnungen zu dem Schluss kommt, dass selbst bei Existenz der Beschädigung der backbordseitigen Laderaumaußenwand vor dem Sinken des Schubleichters ein Bruch bei im übrigen intakter Stahlkonstruktion des Schiffes nicht hätte stattfinden können. Im Gegenschluss folgert er, dass die Schiffsbau-

struktur in der Schadenszone bereits vorgeschädigt gewesen sein muss. Er sieht die Vorschädigung allerdings nicht wie der Sachverständige G in einer Schwächung der Laderauminnenwand im Knickbereich des Schubleichters sondern darin, dass unzureichende Schweißnähte bei Spanten, Steifen und Bodenwrangen festgestellt werden konnten und darüberhinaus Knotenbleche geknickt, Bodenwrangen verbeult oder außergewandert und Einbeulungen der Laderaumlängswand und Außenhaut in ganz erheblichem Umfang vorhanden waren und die Schiffsstatik dadurch insgesamt geschwächt war. Die vom Sachverständigen N gefertigten Lichtbilder rechtfertigen seine Annahme und lassen im Ergebnis deshalb weitere Zweifel an der Richtigkeit der Vermutung des Gerichtssachverständigen G zu, wonach die Materialschwächung der Laderauminnenwand im Bereich der Knickstelle schadensursächlich gewesen ist.

Im Ergebnis bleibt deshalb festzuhalten, dass eine havariersächliche Pflichtwidrigkeit des Beklagten zu 2), die zu einer vertraglichen oder gesetzlichen Haftung gegenüber dem Kläger hätte führen können, nicht erwiesen ist und deshalb eine Haftung seinerseits für den klägerseits geltend gemachten Schaden nicht in Betracht kommt.

Gleiches gilt im Ergebnis für die Beklagte zu 1) unter dem Aspekt eines nach §§ 278 oder 831 BGB zuzurechnenden Fehlverhaltens ihres Mitarbeiters, des Beklagten zu 2), wobei darüberhinaus auch kein sonstiger Vertragsverstoß im Rahmen des Umschlagsvertrages mit der Firma H GmbH ersichtlich ist.

Dementsprechend war die Klage letztlich mit der Kostenfolge aus § 91 ZPO abzuweisen, wobei lediglich der Klarstellung wegen darauf hingewiesen wurde, dass die Kosten des Verklarungsverfahrens als notwendige Kosten der Rechtsverfolgung von dieser Kostenentscheidung mitbetroffen sind (von Waldstein/Holland, 5. Auflage, § 14 BinSchG RndNr. 11).