

Reparatur bei Gelegenheit?



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

Die Schadenminderungspflicht erlegt dem Geschädigten grundsätzlich auf, die Reparatur eines Schadens, der nicht fahrt- oder wohnbehindernd ist, nur bei Gelegenheit eines anstehenden Werftaufenthaltes auszuführen oder zu Zeiten, in denen das Schiff ohnehin nicht gewinnbringend hätte eingesetzt werden können. Dies gilt aber nur, wenn die Gelegenheit zur Reparatur in einem zeitlich absehbaren nahen Zeitpunkt ernsthaft in Betracht kommt. Der Geschädigte ist nicht verpflichtet, bei geringfügigen Reparaturen auf Bordmittel zurückzugreifen. Der Geschädigte muss nicht die nächstgelegene Werft anlaufen.

Die Höhe des Nutzungsverlustes kann abstrakt anhand der indexierten Liegegeldsätze nach § 32 BinSchG a.F., konkret durch Beweis eines genau bezifferten entgangenen Gewinns oder abstrakt/konkret durch Vorlage der Einfahrergebnisse drei Monate vor und nach der Havarie, respektive der Reparatur berechnet werden. Nutzungsverlust ist nicht zwingend tageweise abstrakt zu berechnen, sondern kann auch stundenweise berechnet werden.

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes Duisburg-Ruhrort vom 4. April 2018, Az.: 5 C 11/16 BSchRh, rechtskräftig (der Rechtsstreit wurde durch Vergleich endgültig beendet).

... hat das Amtsgericht – Rhein-Schiffahrtsgericht – Duisburg-Ruhrort ... für Recht erkannt:

Aus den Gründen:

Die Klägerin war am 04.12.2015 Alleineigentümerin des Schubverbandes Schubschiff »X« und des mit eigener Maschinenanlage versehenen Leichters »Y«.

Der Schubverband ist 19392 m lang, 11,45 m breit und hat einen maximalen Tiefgang von 3,70 m. Die Hauptmaschine hat eine Leistung von 1.760 kw. Das Ladevermögen beträgt 5.920,006 t.

Die Beklagte ist Eigentümerin des Tankmotorschiffes »Hoop 9«.

Am 04.12.2015 kam es bei Rhein-km 785 zu einer Havarie zwischen dem Schubverband und dem überholenden TMS »Hoop 9«. An den beteiligten Schiffen des Schubverbandes entstanden Schäden. Diese wurden in der kontradiktorischen Schadenstaxe vom 02.02.2016 festgehalten und mit 5.885,00 € taxiert. Die Schäden waren weder fahrt- noch wohnbehindernd. Der für die Beklagte tätige Sachverständige, Ing. O, erklärte in der kontradiktorischen Schadenstaxe den Vorbehalt, dass die Reparatur »bei Gelegenheit« ausgeführt werden könne. Die Haftung der Eigentümerin von TMS »Hoop 9« für die Folgen der streifenden Kollision steht außer Streit.

Die Klägerin begehrt Schadensersatz in Gestalt von Nutzungsverlust.

Das Heck des SL »Y« weist an Steuerbord und an Backbord angebrachte schlanke, pollerartige Zylinder auf (»Einfahrpin«; nl. »petbolder«), zwischen die der Kopf

des SS »X« genau passt. Zwischen dem Kopf und den Pinnen besteht ausreichend Spiel, so dass sich beide Schiffe im Höheniveau bewegen können, solange sie nicht fest durch Draht verkoppelt sind. Bei der Havarie wurde unter anderem der Steuerbordpin nach innen verbogen.

Der Schubverband wurde von der Klägerin seit 1999 eingesetzt. Er befördert im Rundlauf Schüttgüter wie Kohle von den ARA-Häfen zu Berg und vom Oberrhein Container nach ARA. Zwei Besatzungen wechseln sich in B-Fahrt rund um das Jahr ab.

Die Kollision ereignete sich am 04.12.2015 um 5:20 Uhr. Um 10:30 konnte die Reise nach Freigabe seitens der WSP fortgesetzt werden. Zwischen 16:30 und 18:30 Uhr machte der Schubverband im Hafen Ijzendoorn für die Besichtigung durch die eigenen Experten fest. Am 11.12.2015 wurde die Reise für 2 Stunden für die gegnerischen Experten in Houten unterbrochen ...

Die Klägerin hatte in der Zwischenzeit Schüttguttransporte und einen Containertransport durchgeführt. Der letzte Transport endete am 24.12.2015 mit dem Löschen der Container in Antwerpen um 11.00 Uhr. Die Kollisionsschäden an dem Schubverband wurden nach dem 24.12.2015 repariert. Der SV wurde am 31.12.2015 nach Rotterdam zum Terminal APM geführt, der am 01.01.2016 um 14 Uhr den Betrieb aufnahm. Die Schiffe wurden beladen.

Die Klägerin macht 204 Stunden Nutzungsverlust, dies sind 8,5 Tage, geltend. Sie legt dabei einen Tagessatz von 6.190,45 € zu Grunde. Dies macht einen Betrag von 52.618,83 € aus ...

Die Klägerin ist nunmehr hälftige Eigentümerin des Schubverbandes. In einem Kaufvertrag (Voorlopig Koopovereenkomst) vom 20.11.2015 war der Verkauf des SV von T an die B vorgesehen.

Entscheidungsgründe

Schiffahrtsüblich ergeht zunächst ein Grundurteil ...

Die Klägerin hat ... dem Grunde nach ... einen Schadensersatzanspruch wegen entgangenen Gewinns in Form von Nutzungsverlust. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass dem Schiffseigner ein Schaden entsteht, wenn er sein Schiff zeitweilig nicht gewerblich nutzen kann. Der Zeitraum des Nutzungsausfalls umfasst all diejenige Zeit, in der das geschädigte Schiff havariebedingt nicht eingesetzt werden kann. Zu dem Zeitraum gehört nicht nur die eigentliche Reparaturzeit. Hierzu zählen auch die Zeiten für die Fahrt zur und von der Werft, Löschung und Umschlag aufgrund der Havarie, Notreparatur und Verschleppung (Bemm/von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. Einführung Rn. 53; ähnlich von Waldstein/Holland, a.a.O., Binnenschiffahrtsgesetz, 5. Aufl., § 92 b, Rn. 47 ff; OLG Köln Urteil vom 15.01.2002 AZ 3 U 144/01, ZfB 2002, Sammlung Seite 1873 f).

Nach diesen Grundsätzen hat die Klägerin Anspruch auf Nutzungsausfall für einen Zeitraum von insgesamt 4 Tagen und 5 Stunden.

Dieser Zeitraum setzt sich zusammen aus - 5 Stunden am 04.12.2015 in der Zeit nach der Anfuhrung um 5:20 bis zur Wiederaufnahme der Fahrt um 10:30 Uhr, - 2 Stunden am 04.12.2015 in der Zeit vom 16:30 bis 18:30, in denen der Experte der Klägerin D an Bord war, weiteren - 2 Stunden am 11.12.2015, in denen der Experte der Beklagten an Bord war, - 3 Tagen, die kontradiktorisch als Reparaturdauer festgelegt wurden, sowie - 20 Stunden, die jeweils zehn Stunden Fahrt zur Werft und zurück zur Ladestelle berücksichtigen ...

1.2 Stundenweise Abrechnung. Es bestehen keine Bedenken gegen eine stundenweise Abrechnung des Nutzungsausfalls. So hat auch das OLG Köln (OLG Köln Urteil

vom 15.01.2002 AZ 3 U 144/01, ZfB 2002, Sammlung Seite 1873 f) Nutzungsausfall nicht für zwei volle Tage, sondern nur für 36 Stunden zugesprochen. Zur Begründung hat der Senat ausdrücklich ausgeführt, wie viele Stunden für Fahrten zur Werft und zurück anzurechnen seien und welche Pflichten dem Schiffseigner im Rahmen der Schadensminderungspflicht oblagen.

1.3.3 Tage. Der Klägerin steht für drei Tage Reparaturdauer Nutzungsverlust zu. Dies ist in der kontradiktorischen Taxe so festgestellt worden.

1.3.1
Kein Verstoß gegen Schadensminderungspflicht durch zeitnahe Reparatur.

Die Klägerin hat nicht dadurch gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen, dass sie nicht bis zu einem regulären Werftaufenthalt gewartet hat, um die Reparaturen durchzuführen ... Die Schadensminderungspflicht erlegt dem Geschädigten ... hinsichtlich des Nutzungsausfalls auch grundsätzlich auf, die Reparatur eines Schadens, der nicht fahrt- oder wohnbehindernd ist, nur bei Gelegenheit eines anstehenden Werftaufenthaltes auszuführen oder zu Zeiten, in denen das Schiff ohnehin nicht gewinnbringend hätte eingesetzt werden können.

Dies bedeutet aber nicht, dass ein Schiff möglicherweise jahrelang ohne Reparaturen fahren oder bei geringfügigen Reparaturen immer auf Bordmittel zurückgegriffen werden muss. Es lässt sich im Rahmen der Schadensminderungspflicht keine den Eigentümer des geschädigten Schiffes betreffende Verpflichtung zur Reparatur bei Gelegenheit rechtfertigen, wenn diese Gelegenheit nicht in einem zeitlich absehbaren nahen Zeitpunkt ernsthaft in Betracht kommt (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 29.05.1998 3 U 177/97 BSchRh ZfB 1998, Sammlung Seite 1717 ff; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 17.03.2009 – 3 U 36/08 BSchRh; von Waldstein/Holland, a.a.O., § 92 b Rn. 47). Ein solcher Werftaufenthalt stand nicht an und war auch nicht absehbar.

Die Klägerin hat zur Überzeugung des Gerichts den Beweis erbracht, dass der SV im Oktober 2015 für eine Summe von etwa 130.000,00 € instandgesetzt worden ist. Damit stand aller Voraussicht nach ab dem Zeitpunkt der Havarie binnen Jahresfrist kein Werftaufenthalt an, um bei dieser Gelegenheit die Schäden mit zu beheben. Dies hat die Vernehmung des Zeugen F ergeben ... Insgesamt fasste er zusammen, dass das Schiff »umfangreich repariert« und für den Verkauf »brandneu gemacht« wurde ...

1.3.2 Keine Reparatur anlässlich eines »Ohnehin« Werftaufenthalts. Nach der Beweisaufnahme steht zur Überzeugung

des Gerichts aus den genannten Gründen gleichfalls fest, dass während der Reparaturzeit über die Weihnachtstage 2015 keine anderen Reparaturen durchgeführt worden sind ...

1.4 2 x 10 Stunden Fahrten zur Werft und zurück. Der Klägerin steht auch Nutzungsverlust zu für die Fahrten von der letzten Löschstelle zur Werft und zurück. Dies gilt unabhängig davon, wann die Reparatur durchgeführt wurde. Das Gericht geht davon aus, dass die Reparatur auch zu einem anderen Zeitpunkt bei der Werft H in Dordrecht durchgeführt worden wäre. Die Klägerin war aus dem Gesichtspunkt der Schadensminderung heraus nicht verpflichtet, eine andere näher als ihre Stammwerft gelegene Werft ausfindig zu machen und diese mit den Reparaturarbeiten zu beauftragen ...

2.
Kein darüberhinausgehender Nutzungsverlust

Der Klägerin steht kein Nutzungsausfall für weitere Tage zu. Sie hat durch die Reparatur über die Weihnachtstage des Jahres 2015 gegen die ihr obliegende Schadensminderungspflicht verstoßen.

Grundsätzlich kann zwar der Geschädigte den ihm genehmen Zeitraum aussuchen, in dem er havariebedingte Schäden beheben lassen will (von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Einführung Rn. 44). Arbeitsfreie Tage (Samstage, Sonntage, Feiertage, Streiktage) sind aber nur dann zusätzlich zu den Reparaturtagen zu ersetzen, wenn die Reparatur einen Zeitraum von mehr als 5 Arbeitstagen in Anspruch nimmt (von Waldstein, a.a.O., Rn. 53; von Waldstein/Holland, a.a.O., § 92 b, Rn 47 mit Nachweisen).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze war die Klägerin verpflichtet, den Schubverband so vorzulegen, dass bei einer Reparaturzeit von drei Tagen nicht drei zusätzliche Ausfalltage anfielen. Die Klägerin hätte den SV so vorlegen sollen und können, dass die Arbeiten innerhalb der Arbeitswoche erledigt werden konnten. Dass dies fahrtbedingt nicht möglich gewesen wäre, hat die Klägerin nicht hinreichend dargetan ...

Die Käufer (dabei zu 1/2 die Klägerin selbst) des Schubverbandes hatten sich mit einer Übergabe statt am 01.01.2016, wie im vorläufigen Kaufübereinkommen vorgesehen, am 04.01.2016 einverstanden erklärt.

In der Zeit ab dem 01.01.16 (Beladung bei APM in Rotterdam) hat die Klägerin demnach eine Reise durchgeführt, obwohl die Übergabe am 01.01.2016 nach Abschluss der Reparaturen am 31.12.2015 möglich gewesen wäre. Eine Reparatur im Anschluss hätte mit den Käufern ausgehandelt werden können. In dem Kaufvertrag, der erst am 27.12.2015 und somit nach der

Havarie geschlossen worden ist, ist unter Punkt 2 der Kaufbedingungen aufgeführt, dass die tatsächliche Lieferung des Schiffs in Dordrecht am 4. Januar 2016 erfolgen soll, jedoch spätestens am 1. Februar 2016 (»... 2. De feitelijke levering van het schip dient te geschieden te Dordrecht op 4 januari 2016, doch uiterlijk op 1 februari 2016«). Insofern wurde der Liefertermin 1. Januar 2015, der noch im Kaufvorvertrag vom 20.11.2015 vorgesehen war, ohnehin bereits abgeändert.

Die Schiffe waren nach dem klägerischen Vorbringen außerdem über 16 Jahre, bzw. über 10 Jahre im Einsatz rund um die Uhr. Es handelte sich um langjährig gebrauchte Binnenschiffe. Dass der Miterwerber vom dem Kauf wegen der geringfügigen Mängel am Kasko Abstand nehmen würde, hat die Klägerin selbst nicht vorgetragen. Die Schadenssumme stand mit 5.885,00 € fest. Bei einem entsprechenden Preisnachlass hätten die Erwerber die Schiffe dann bei dem nächsten Werftaufenthalt mit reparieren lassen können.

Im Übrigen war der Klägerin bekannt, dass sie jeweils im 1. Quartal die niedrigsten Einfahrerergebnisse erzielen würde. Auch unter diesem Gesichtspunkt hätte nichts näher gelegen, als die Reparatur in die Zeit Anfang Januar 2016 zu legen. Es war der Klägerin auch zuzumuten, trotz des beschädigten Pins auf der Steuerbordseite über die Feiertage zum Jahreswechsel weitere Fahrten zu unternehmen. Die Klägerin hat nicht bewiesen, dass Containerfahrten mit dem Pin, so wie er durch die Havarie beschädigt wurde, nicht möglich waren. Die Klägerin trägt insofern selbst vor, dass Containerfahrten nicht ausgeschlossen, sondern nur unter erschwerten Bedingungen möglich waren, insbesondere im Hinblick auf das Laden und Löschen ...

Insgesamt ist daher Nutzungsverlust für die Dauer von 4 Tagen und 5 Stunden zu zahlen.

3. Die Höhe des Nutzungsverlustes ist nach Wahl der Klägerin zu berechnen. Dies erfolgt entweder abstrakt im Wege vereinfachter Schadensschätzung durch Heranziehung der Liegegeldsätze nach § 32 BinschG a.F. (OLG Köln Urteil vom 22.01.2008, AZ 3 U 77/2008, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff; BGH Urteil vom 16.12.2008 AZ VI ZR 48/08 ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff) oder konkret durch Nachweis eines genau bezifferten entgangenen Gewinns, den die Klägerin zu beweisen hätte.

Eine weitere Form der Schätzung ist die abstrakt/konkrete Form, bei der nach ständiger Rechtsprechung des Gerichts die Einfahrerergebnisse von drei Monaten vor der Havarie und drei Monaten nach dieser bzw. nach der Reparatur heranzuziehen sind. In diesem Falle für den Zeitraum 04.09.2015 bis 04.12.2015 und für den vom 01.01.2016 bis 31.03.2016 ...

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes Duisburg-Ruhrort vom 4. April 2018, Az.: 5 C 11/16 BSchRh, rechtskräftig (der Rechtsstreit wurde durch Vergleich endgültig beendet).

Die Klage ist dem Grunde nach hinsichtlich eines 4 Tage und 5 Stunden betragenden Nutzungsausfallschadens gerechtfertigt.

Die übrigen Entscheidungen bleiben dem Schlussurteil vorbehalten.

Tatbestand

Die Klägerin war am 04.12.2015 Alleineigentümerin des Schubverbandes Schubschiff »X« und des mit eigener Maschinenanlage versehenen Leichters »Y«.

Der Schubverband ist 19392 m lang, 11,45 m breit und hat einen maximalen Tiefgang von 3,70 m. Die Hauptmaschine hat eine Leistung von 1.760 kw. Das Ladevermögen beträgt 5.920,006 t.

Die Beklagte ist Eigentümerin des Tankmotorschiffes »Hoop 9«.

Am 04.12.2015 kam es bei Rhein-km 785 zu einer Havarie zwischen dem Schubverband und dem überholenden TMS »Hoop 9«. An den beteiligten Schiffen des Schubverbandes entstanden Schäden. Diese wurden in der kontradiktorischen Schadenstaxe vom 02.02.2016 festgehalten und mit 5.885,00 € taxiert. Die Schäden waren weder fahrt- noch wohnbehindernd. Der für die Beklagte tätige Sachverständige, Ing. O, erklärte in der kontradiktorischen Schadenstaxe den Vorbehalt, dass die Reparatur »bei Gelegenheit« ausgeführt werden könne. Die Haftung der Eigentümerin von TMS »Hoop 9« für die Folgen der streifenden Kollision steht außer Streit.

Die Klägerin begehrt Schadensersatz in Gestalt von Nutzungsverlust.

Das Heck des SL »Y« weist an Steuerbord und an Backbord angebrachte schlanke, pollerartige Zylinder auf (»Einfahrpin«; nl. »petbolder«), zwischen die der Kopf des SS »X« genau passt. Zwischen dem Kopf und den Pinnen besteht ausreichend Spiel, so dass sich beide Schiffe im Höhengniveau bewegen können, solange sie nicht fest durch Draht verkoppelt sind.

Bei der Havarie wurde unter anderem der Steuerbordpin nach innen verbogen.

Der Schubverband wurde von der Klägerin seit 1999 eingesetzt. Er befördert im Rundlauf Schüttgüter wie Kohle von

den ARA-Häfen zu Berg und vom Oberrhein Container nach ARA. Zwei Besatzungen wechseln sich in B-Fahrt rund um das Jahr ab.

Die Kollision ereignete sich am 04.12.2015 um 5:20 Uhr. Um 10:30 konnte die Reise nach Freigabe seitens der WSP fortgesetzt werden. Zwischen 16:30 und 18:30 Uhr machte der Schubverband im Hafen Ijzendoorn für die Besichtigung durch die eigenen Experten fest. Am 11.12.2015 wurde die Reise für 2 Stunden für die gegnerischen Experten in Houten unterbrochen.

Die Experten waren damit einverstanden, dass der Kläger selbst Reparaturangebote einholt. Er erhielt lediglich ein Angebot der Werft von H.

Dieses Angebot wurde am 17.12. 2015 in der kontradiktorischen Schadenstaxe von beiden Experten akzeptiert.

Die Klägerin hatte in der Zwischenzeit Schüttguttransporte und einen Containertransport durchgeführt. Der letzte Transport endete am 24.12.2015 mit dem Löschen der Container in Antwerpen um 11.00 Uhr.

Die Kollisionsschäden an dem Schubverband wurden nach dem 24.12.2015 repariert.

Der SV wurde am 31.12.2015 nach Rotterdam zum Terminal APM geführt, der am 01.01.2016 um 14 Uhr den Betrieb aufnahm. Die Schiffe wurden beladen.

Die Klägerin macht 204 Stunden Nutzungsausfall, dies sind 8,5 Tage, geltend. Sie legt dabei einen Tagessatz von 6.190,45 € zu Grunde. Dies macht einen Betrag von 52.618,83 € aus.

Die Beklagte ersetzte die Reparaturkosten. Den geltend gemachten Nutzungsausfall mahnte die Klägerin erfolglos an.

Die Klägerin ist nunmehr hälftige Eigentümerin des Schubverbandes.

In einem Kaufvorvertrag (Voorlopig Koopovereenkomst) vom 20.11.2015 war der Verkauf des SV von T an die B vorgesehen.

In dem Koopovereenkomst vom 23./27.12.2015 ist Verkäuferin T, auf Käuferseite wird T zusammen mit der Firma B aufgeführt.

Der SV ist inzwischen zur Hälfte an die B veräußert worden.

Die Klägerin und F sind als Eigentümer zu je 1/2 an der B in das Register eingetragen worden.

Die Klägerin macht unter Ansatz einer 1.5 Geschäftsgebühr vorprozessuale Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.892,00 € geltend.

Die Klägerin behauptet,

beim Laden und Löschen müssten die beiden gekoppelten Schiffe hintereinander liegend vorgelegt werden und untereinander beweglich sein, da sich ihr jeweiliges Niveau je nach Beladungs- oder Löschstand ändere.

Seien die Einfahrpinne nicht in Ordnung, müssten die Schiffe getrennt und der Leichter auf Seit vorgelegt werden, was Zeit und Kosten verursache.

Bei der Havarie sei der Steuerbordpin so nach innen verbogen worden, dass der Kopf des Schubschiffes nicht genügend seine Höhe zwischen den Pinnen habe verändern können. Ein Laden und Löschen beider Schiffe in gekoppeltem Zustand sei nicht möglich gewesen.

Schiffe mit schräg stehendem Pin könnten nicht gekoppelt werden. Im nach der Havarie bestehenden Zustand würde der Kopf des Schubschiffes »X« auf dem schräg stehenden Pin zum Liegen kommen. Ein sicherer nautischer Betrieb des Schubverbandes sei nicht möglich.

Insbesondere in der Containerschiffahrt sei ein makelloses Erscheinungsbild der Schiffe wichtig. Massive Deformationen der Bergplatten und der Gangpoller seien ein starkes Handicap.

Beide Schiffe seien im Zeitpunkt der Havarie bereits verkauft gewesen. Die Übergabe der Schiffe habe am 04.01 2016 erfolgen sollen.

Im Hinblick auf eventuelle Gewährleistungsansprüche sei es zwingend erforderlich gewesen, die Schiffe in den vertragsgemäßen Zustand zu versetzen.

Beide Schiffe seien am 24.12.2015 um 21 Uhr in Dordrecht bei der Werft vorgelegt worden. Dies sei der früheste mögliche Zeitpunkt für einen Reparaturbeginn nach Abschluss der Taxierung gewesen. Die Reparaturarbeiten hätten nach den Feiertagen am 28.12. begonnen und bis einschließlich 30.12.2015 gedauert.

Die Klägerin behauptet weiter, während der Weihnachtsfeiertage sei ein Rundlauf bis zum Reparaturbeginn des SV nicht möglich gewesen, da dieser regelmäßig 7 Tage dauere.

Der Schubverband habe in der Zeit vom 04.09.2015 bis zum 04.12.2015 täglich 5.760,00 € eingefahren.

In der Zeit vom 01.01.2016 bis zum 31.03.2016 habe der Koppelverband täglich 3.160,00 € eingefahren.

Ein Werftaufenthalt habe in absehbarer Zeit nicht angestanden, da die Schiffe erst im Oktober 2015 in der Werft vorgelegt und mit einem Aufwand von 200.000 € perfekt instand gesetzt worden seien.

Die Besatzungen wechselten sich im 14-Tage-Turnus ab.

Die Klägerin habe ab dem 24.12.2015 einen Auftrag für einen Rundlauf vom Seehafen nach Karlsruhe oder Mannheim gehabt und dort einen unmittelbaren Anschlussauftrag für einen Containertransport von Germersheim zum Seehafen.

Diesen Auftrag habe sie wegen des erforderlichen Werftaufenthaltes zur Beseitigung der hier in Rede stehenden Schäden nicht annehmen können. Sie hätte durch diesen Auftrag nach Abzug aller Unkosten 49.200,00 €, also 7.028,57 €/Tag, verdient.

Die Klägerin ist der Ansicht,

der Schaden habe nicht »bei Gelegenheit« repariert werden können.

Es sei unbedingt notwendig und geboten gewesen, beide Schiffe möglichst schnell nach der Havarie instand zu setzen.

Die Reparatur bei Gelegenheit müsse dem Geschädigten zumutbar sein, was hier nicht der Fall gewesen sei.

Der Nutzungsausfall sei gemäß der BinSchLV nach Stunden zu berechnen. Der BGH habe entsprechend geurteilt.

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 52.618,82 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01. 12.2016 zu zahlen.

Die Beklagte weiter zu verurteilen, an die Klägerin vorprozessuale Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.892,0 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01. 12.2016 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet,

schon ein Farbanstrich habe genügt, um die Schäden optisch nicht mehr in Erscheinung treten zu lassen.

Der Einfahrpin habe vor Ort mit Hilfe eines mobilen Schweißgerätes gerichtet werden können.

Der Vorbehalt des Sachverständigen O beziehe sich ausdrücklich auf die mit drei Werktagen angegebene Reparaturzeit.

Die Klägerin habe die Beseitigung der havariebedingten Schäden bei Gelegenheit nachfolgend aufgeführter umfangreicher Werftarbeiten vom 24.12. bis einschließlich 31.12.2015 vornehmen lassen: Maschinenrevision, Elektroarbeiten, Einbau von Filtern, Revision der Turboanlage, Beseitigung einer Auslassleckage, Reparatur Fußbodenheizung in der Wohnung Achterschiff, Aufbringen eines Bodenbelages in der Wohnung Achterschiff und weitere Arbeiten.

Der Einfahrpin sei nicht repariert worden.

Die Beklagte ist der Ansicht,

der Klägerin stehe wegen des eklatanten Verstoßes gegen die Schadensminderungspflicht kein Nutzungsausfall zu. Es liege ein krasses Missverhältnis zwischen dem geringfügigen Schaden und dem geltend gemachten Nutzungsausfall vor.

Die Reparaturarbeiten hätten unter Berücksichtigung der Schadensminderungspflicht innerhalb der Arbeitswoche ohne Einbezug von Feiertagen und »bei Gelegenheit« durchgeführt werden müssen.

Für stundenweise Aufenthalte könne kein Nutzungsausfall geltend gemacht werden.

Der geltend gemachte Tagessatz sei bereits deswegen nicht zu Grunde zu legen, weil jegliche Nachweise fehlten. Zu dem vorgelegten Dokument »Reizenadministration« fehlten jegliche Belege, es sei nicht brauchbar.

Die Klägerin sei trotz des Kaufvertrages nicht verpflichtet gewesen, den Schubverband Anfang Januar 2016 zu übergeben. Dieser hätte bis 01.02.2016 übergeben werden können.

Wegen des Parteivorbringens im Übrigen wird auf den vorgetragenen Inhalt der gewechselten Schriftsätze und die zur Akte gereichten Anlagen verwiesen.

Das Gericht hat Beweis erhoben. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift vom 12.12.2017 verwiesen.

Entscheidungsgründe

Schiffahrtsüblich ergeht zunächst ein Grundurteil.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte als Eigentümerin des schädigenden TMS »Hoop 9« gem. §§ 3, 92 ff BinSchG Anspruch auf Ersatz des ihr durch den Unfall entstandenen Schadens. Die Beklagte muss sich das Verschulden ihres Schiffsführers zurechnen lassen.

Zwischen den Parteien stehen der Verursachungsbeitrag und die Haftung dem Grunde nach außer Streit.

Der Kaskoschaden am Schubverband »Y/X« wurde beglichen.

Die Klägerin hat darüber hinaus dem Grunde nach auch einen Schadensersatzanspruch wegen entgangenen Gewinns in Form von Nutzungsausfall. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass dem Schiffseigner ein Schaden entsteht, wenn er sein Schiff zeitweilig nicht gewerblich nutzen kann. Der Zeitraum des Nutzungsausfalls umfasst all diejenige Zeit, in der das geschädigte Schiff havariebedingt nicht eingesetzt werden kann. Zu dem Zeitraum gehört nicht nur die eigentliche Reparaturzeit. Hierzu zählen auch die Zeiten für die Fahrt zur und von der Werft, Löschung und Umschlag aufgrund der Havarie, Notreparatur und Verschleppung (Bemm/von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3.Aufl. Einführung Rn. 53; ähnlich von Waldstein/Holland, a.a.O., Binnenschiffahrtsgesetz, 5. Aufl., § 92 b, Rn. 47 ff; OLG Köln Urteil vom 15.01.2002 AZ 3 U 144/01, ZfB 2002, Sammlung Seite 1873 f).

Nach diesen Grundsätzen hat die Klägerin Anspruch auf Nutzungsausfall für einen Zeitraum von insgesamt 4 Tagen und 5 Stunden.

Dieser Zeitraum setzt sich zusammen aus -5 Stunden am 04.12.2015 in der Zeit nach der Anfahrung um 5:20 bis zur Wiederaufnahme der Fahrt um 10:30 Uhr, -2 Stunden am 04.12.2015 in der Zeit vom 16:30 bis 18:30, in denen der Experte der Klägerin Van Doorn an Bord war, weiteren - 2 Stunden am 11.12.2015, in denen der Experte der Beklagten an Bord war, - 3 Tagen, die kontradiktorisch als Reparaturdauer festgelegt wurden ,sowie - 20 Stunden, die jeweils zehn Stunden Fahrt zur Werft und zurück zur Ladestelle berücksichtigen.

1.1

9 Stunden

Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass der SV nach der Anfahrung zunächst in Walsum für die Dauer von 5 Stunden festgelegt wurde, um zu überprüfen, ob die Fahrt fortgesetzt werden konnte. Weiter unstreitig sind die Stilllegungen von jeweils zwei Stunden am 04.12.15 nachmittags und am 11.12.15., weil Experten an Bord waren.

1.2
Stundenweise Abrechnung
Es bestehen keine Bedenken gegen eine stundenweise Abrechnung des Nutzungsausfalls. So hat auch das OLG Köln (OLG Köln Urteil vom 15.01.2002 AZ 3 U 144/01, ZfB 2002, Sammlung Seite 1873 f) Nutzungsausfall nicht für zwei volle Tage, sondern nur für 36 Stunden zugesprochen. Zur Begründung hat der Senat ausdrücklich ausgeführt, wie viele Stunden für Fahrten zur Werft und zurück anzurechnen seien und welche Pflichten dem Schiffseigner im Rahmen der Schadensminderungspflicht oblagen.

1.3
3 Tage

Die Klägerin steht für drei Tage Reparaturdauer Nutzungsverlust zu. Dies ist in der kontradiktorischen Taxe so festgestellt worden.

1.3.1

Kein Verstoß gegen Schadensminderungspflicht durch zeitnahe Reparatur
Die Klägerin hat nicht dadurch gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen, dass sie nicht bis zu einem regulären Werftaufenthalt gewartet hat, um die Reparaturen durchzuführen.

Zwar hat der Experte O in der kontradiktorischen Taxe den Vorbehalt gemacht, dass die Reparatur »bei Gelegenheit« ausgeführt werden müsse. Es ist insofern festzustellen, dass die havariebedingten Schäden nur geringfügig waren. Die Experten beider Seiten haben in der Schadenstaxe vom 02.02.2016 einen Reparaturbetrag von lediglich 5.885,00 € festgehalten. Die havariebedingte optische Beeinträchtigung an dem Schubverband rechtfertigte für sich genommen keine unmittelbare Reparatur. Wie die zur Akte gereichten Lichtbilder belegen, sind die Schäden insbesondere durch Farbabrieb bzw. Farbabplatzungen an den Pollern und den Oberkanten der »Bergplaats« zu erkennen. Diese optischen Beeinträchtigungen sind geringfügig. Wenn die Klägerin besonderen Wert auf ein optisch einwandfreies Äußeres der Schiffe legte, hätten sie kurzfristig mit Bordmitteln behoben werden können.

Die Schadensminderungspflicht erlegt dem Geschädigten darüber hinaus hinsichtlich des Nutzungsausfalls auch grundsätzlich auf, die Reparatur eines Schadens, der nicht fahrt- oder wohnbehindernd ist, nur bei Gelegenheit eines anstehenden Werftaufenthaltes auszuführen oder zu Zeiten, in denen das Schiff ohnehin nicht gewinnbringend hätte eingesetzt werden können.

Dies bedeutet aber nicht, dass ein Schiff möglicherweise jahrelang ohne Reparaturen fahren oder bei geringfügigen Re-

paraturen immer auf Bordmittel zurückgegriffen werden muss. Es lässt sich im Rahmen der Schadensminderungspflicht keine den Eigentümer des geschädigten Schiffes betreffende Verpflichtung zur Reparatur bei Gelegenheit rechtfertigen, wenn diese Gelegenheit nicht in einem zeitlich absehbaren nahen Zeitpunkt ernsthaft in Betracht kommt (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 29.05.1998 3 U 177/97 BSchRh ZfB 1998, Sammlung Seite 1717 ff; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 17.03.2009 – 3 U 36/08 BSchRh; von Waldstein/Holland, a.a.O., § 92 b Rn. 47). Ein solcher Werftaufenthalt stand nicht an und war auch nicht absehbar.

Die Klägerin hat zur Überzeugung des Gerichts den Beweis erbracht, dass der SV im Oktober 2015 für eine Summe von etwa 130.000,00 € instandgesetzt worden ist. Damit stand aller Voraussicht nach ab dem Zeitpunkt der Havarie binnen Jahresfrist kein Werftaufenthalt an, um bei dieser Gelegenheit die Schäden mit zu beheben.

Dies hat die Vernehmung des Zeugen F ergeben. Das Gericht hat keinerlei Zweifel an der Glaubhaftigkeit seiner Bekundungen. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass der Zeuge, der einen hälftigen Anteil an dem Schiff erworben hat, noch in Erinnerung hatte, welche Reparaturen kurz vor Abschluss des Kaufvertrages an dem Schubverband im Oktober 2015 durchgeführt wurden. Diese hat er eindeutig als diejenigen identifiziert, die in der Akte grau markiert sind. Der Zeuge konnte hierzu auch die entsprechenden Firmen nennen, die die einzelnen Gewerke ausgeführt haben. Insgesamt fasste er zusammen, dass das Schiff »umfangreich repariert« und für den Verkauf »brandneu gemacht« wurde.

Das Gericht hat bei der Würdigung der Aussagen durchaus bedacht, dass der Zeuge als »Firmant« der B hätte versucht sein können, entgegen der Wahrheitspflicht der Klägerin durch eine für sie positive Aussage zu helfen: In diesem Fall wären jedoch in wesentlichen Punkten deutlich präzisere und schnellere Angaben zu erwarten gewesen. Der Zeuge wirkte glaubwürdig. Er war in seinem Aussageverhalten eher bedacht. Er hat nicht vorschnell zu Gunsten der Klägerin geantwortet, sondern durchaus auch eingeräumt, manche Details nicht oder nicht mehr genau in Erinnerung zu haben.

Für die Glaubhaftigkeit seiner Aussage spricht auch, dass er eigene Gedankengänge und zusätzliche Überlegungen wiedergab, z.B. als er bekundete, dass er bei manchen Arbeiten erstaunt gewesen sei, wie teuer diese waren.

Damit steht für das Gericht auch fest, dass die umfangreichen Reparaturen entgegen der Vermutung der Beklagten nicht erst in der Zeit ab 24.12.2015 vorgenommen worden sind.

Die Beklagte deutet die von der Klägerin zum Beleg der Werftarbeiten im Oktober 2015 von der Klägerin vorgelegte Unterlagen falsch.

Die hier blau markierten Arbeiten sind nicht zu den in der Aufstellung vermerkten Daten erbracht worden. Es handelt sich möglicherweise um die Daten der Rechnungsstellung. Die blaue markierte Gesamtsumme beträgt zwar nicht wie von der Klägerin behauptet über 200.000 €, aber doch zirka 130.000 €. Angesichts dessen war der SV in einen Zustand versetzt worden, der keinen weiteren Werftaufenthalt binnen Jahresfrist erwarten ließ.

1.3.2

Keine Reparatur anlässlich eines »Ohnehin« Werftaufenthalts

Nach der Beweisaufnahme steht zur Überzeugung des Gerichts aus den genannten Gründen gleichfalls fest, dass während der Reparaturzeit über die Weihnachtstage 2015 keine anderen Reparaturen durchgeführt worden sind.

Auch insoweit folgt das Gericht den schlüssigen Bekundungen des Zeugen F. Er hat sich die Zusammenstellung sorgfältig angesehen. Er konnte zu den einzelnen Positionen genaue Angaben machen. Insbesondere die Fragen des Gerichts zu den einzelnen Positionen der Aufstellung, die sich eindeutig auf die Havarie bezogen hat er nach einer Weile des Überlegens erkannt, dass es sich hierbei gerade nicht um Reparaturkosten anlässlich der Überholung des Schiffes im Oktober 2015 handelte und hat dies dann so bekundet. Das Gericht verkennt nicht, dass der Zeuge zum Zeitpunkt der Havarie bis nach der Reparatur nicht an Bord des SV war. Allerdings hat er die anderen Positionen der Aufstellung als solche bezeichnet, die im Oktober durchgeführt wurden. Daraus folgt im Umkehrschluss, dass ab dem 24.12.2015 nur havariebedingte Reparaturen erfolgt sind.

1.4

2 x 10 Stunden Fahrten zur Werft und zurück

Der Klägerin steht auch Nutzungsverlust zu für die Fahrten von der letzten Lösstelle zur Werft und zurück. Dies gilt unabhängig davon, wann die Reparatur durchgeführt wurde. Das Gericht geht davon aus, dass die Reparatur auch zu einem anderen Zeitpunkt bei der Werft Hoebe in Dordrecht durchgeführt worden wäre. Die Klägerin war aus dem Ge-

sichtspunkt der Schadensminderung heraus nicht verpflichtet, eine andere näher als ihre Stammwerft gelegene Werft auffindig zu machen und diese mit den Reparaturarbeiten zu beauftragen.

Unstreitig beträgt die Fahrt von Antwerpen bis Dordrecht 10 Stunden. Dies ergibt sich aus der Aufstellung der Klägerin, der zufolge das Löschen in Antwerpen am 24.12.2015 um 11 Uhr abgeschlossen war und die Ankunft in der Werft in Dordrecht um 21 Uhr erfolgt ist. Da die Klägerin ihre Rundfahrten immer in den ARA Häfen startet/beendet, war diese Entfernung bzw. dieser zeitliche Aufwand als Schätzgrundlage für eine Schadensschätzung gem. § 287 ZPO für den fiktiven Nutzungsausfall zugrunde zu legen. Rotterdam ist zwar näher, Amsterdam dafür aber weiter entfernt von Dordrecht als Antwerpen.

2. Kein darüberhinausgehender Nutzungsverlust

Der Klägerin steht kein Nutzungsausfall für weitere Tage zu. Sie hat durch die Reparatur über die Weihnachtstage des Jahres 2015 gegen die ihr obliegende Schadensminderungspflicht verstoßen.

Grundsätzlich kann zwar der Geschädigte den ihm genehmen Zeitraum aussuchen, in dem er havariebedingte Schäden beheben lassen will (von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Einführung Rn. 44). Arbeitsfreie Tage (Samstage, Sonntage, Feiertage, Streiktage) sind aber nur dann zusätzlich zu den Reparaturtagen zu ersetzen, wenn die Reparatur einen Zeitraum von mehr als 5 Arbeitstagen in Anspruch nimmt (von Waldstein, a.a.O., Rn. 53; von Waldstein/Holland, a.a.O., § 92 b, Rn 47 mit Nachweisen).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze war die Klägerin verpflichtet, den Schubverband so vorzulegen, dass bei einer Reparaturzeit von drei Tagen nicht drei zusätzliche Ausfalltage anfielen. Die Klägerin hätte den SV so vorlegen sollen und können, dass die Arbeiten innerhalb der Arbeitswoche erledigt werden konnten. Dass dies fahrtbedingt nicht möglich gewesen wäre, hat die Klägerin nicht hinreichend dargetan.

Nach ihrem Vorbringen wurde am 17.12. eine Rundreise abgeschlossen und eine weitere begonnen, die am 24.12.2015 beendet war. Da die Klägerin nach ihrem Vortrag rund um das Jahr und rund um die Uhr fährt, wäre es ihr möglich gewesen, eine weitere Rundreise vom 24.12. bis zum 31.12.2015, einem Donnerstag, zu absolvieren. Nach ihrem jüngsten Sachvortrag wäre ihr dies möglich gewesen. Danach hätte sie eine Anschlussreise in

der Zeit vom 24. bis 31. 12.2015 durchführen können und hätte dafür 7.028,57 € pro Tag erzielt. Es wäre der Klägerin unter dem Gesichtspunkt der Schadensminderung zumutbar gewesen, im Anschluss eine Reise so vorzunehmen, dass der Schubverband innerhalb einer Arbeitswoche ohne Inanspruchnahme von Wochenendtagen repariert werden konnte.

Die Käufer (dabei zu 1/2 die Klägerin selbst) des Schubverbandes hatten sich mit einer Übergabe statt am 01.01.2016, wie im vorläufigen Kaufübereinkommen vorgesehen, am 04.01.2016 einverstanden erklärt.

In der Zeit ab dem 01.01.16 (Beladung bei APM in Rotterdam) hat die Klägerin demnach eine Reise durchgeführt, obwohl die Übergabe am 01.01.2016 nach Abschluss der Reparaturen am 31.12.2015 möglich gewesen wäre. Eine Reparatur im Anschluss hätte mit den Käufern ausgehandelt werden können. In dem Kaufvertrag, der erst am 27.12.2015 und somit nach der Havarie geschlossen worden ist, ist unter Punkt 2 der Kaufbedingungen aufgeführt, dass die tatsächliche Lieferung des Schiffs in Dordrecht am 4. Januar 2016 erfolgen soll, jedoch spätestens am 1. Februar 2016 (... 2. De feitelijke levering van het schip diende geschieden te Dordrecht op 4 januari 2016, doch uiterlijk op 1 februari 2016«). Insofern wurde der Liefertermin 1. Januar 2015, der noch im Kaufvertrag vom 20.11.2015 vorgesehen war, ohnehin bereits abgeändert.

Die Schiffe waren nach dem klägerischen Vorbringen außerdem über 16 Jahre, bzw. über 10 Jahre im Einsatz rund um die Uhr. Es handelte sich um langjährig gebrauchte Binnenschiffe. Dass der Miterwerber von dem Kauf wegen der geringfügigen Mängel am Kasko Abstand nehmen würde, hat die Klägerin selbst nicht vorgetragen. Die Schadenssumme stand mit 5.885,00 € fest. Bei einem entsprechenden Preisnachlass hätten die Erwerber die Schiffe dann bei dem nächsten Werftaufenthalt mit reparieren lassen können.

Im Übrigen war der Klägerin bekannt, dass sie jeweils im 1. Quartal die niedrigsten Einfahrergebnisse erzielen würde. Auch unter diesem Gesichtspunkt hätte nichts näher gelegen, als die Reparatur in die Zeit Anfang Januar 2016 zu legen.

Es war der Klägerin auch zuzumuten, trotz des beschädigten Pins auf der Steuerbordseite über die Feiertage zum Jahreswechsel weitere Fahrten zu unternehmen.

Die Klägerin hat nicht bewiesen, dass Containerfahrten mit dem Pin, so wie er durch die Havarie beschädigt wurde,

nicht möglich waren. Die Klägerin trägt insofern selbst vor, dass Containerfahrten nicht ausgeschlossen, sondern nur unter erschwerten Bedingungen möglich waren, insbesondere im Hinblick auf das Laden und Löschen.

Der von der Klägerin benannte Zeuge F konnte aus eigener Anschauung zu den Beschädigungen nichts sagen, da er zum Zeitpunkt der Havarie nicht an Bord war und auch danach erst wieder nach dem Werftaufenthalt am 31.12.2015. Er konnte lediglich schildern, dass er aufgrund der ihm gezeigten Fotos davon ausging, dass es Probleme bei der Verbindung von Schubschiff und Leichter gegeben haben müsse. Das Gericht hat keine Veranlassung, an der Glaubhaftigkeit der Aussage zu zweifeln. Denn seine Bekundung wird bestätigt durch den sachverständigen Zeugen O. Auch er hat bekundet, dass er eine Beschädigung an der Einfahrkonstruktion feststellte. Insofern steht aufgrund der Beweisaufnahme jedoch allenfalls fest, dass beim Laden oder Löschen immer ungefähr das gleiche Niveau zwischen Schubschiff und Leichter gehalten werden musste, was den Vorgang erschwerte.

Dass Containerfahrten möglich waren, wird auch dadurch bestätigt, dass die Klägerin noch vor der Reparatur eine Containerfahrt durchgeführt hat und zwar vom 21.12 bis 23.12 von Germersheim nach Antwerpen.

Wenn Container überhaupt nicht mehr hätten transportiert werden können, hätte im Übrigen auch nichts näher gelegen, als diesen erheblichen Mangel gegenüber den Experten, die die Taxierung durchführten, zu erwähnen. Dies mag bei dem eigenen Experten, der am 04.12., am Tag der Havarie, an Bord war und bei dem der Schubverband bereits mit Containern beladen war, noch übersehen worden sein. Das Gericht erkennt auch nicht, dass nach der Reizenadministration in der Zeit vom 06.12 bis zum 20.12. nur drei Reisen unternommen wurden, bei denen jeweils nur Kohlen zu Berg, aber -insofern unüblich- keine Container zu Tal gebracht wurden. Allerdings hätte es dann der Klägerin obliegen, dies spätestens dem Experten O gegenüber zu erwähnen, der seine Besichtigung am 11.12. durchführte. Das ist nicht geschehen. Dies steht fest aufgrund der in sich schlüssigen und nachvollziehbaren Bekundung des sachverständigen Zeugen O. Das Gericht hat keinen Zweifel an seinen Bekundungen. Er hätte auf eine Notreparatur des beschädigten Pins gedrängt, wenn ihm eine Problematik beim Koppeln der Schiffe mitgeteilt worden wäre.

Im Übrigen oblag es der Klägerin auch unter dem Gesichtspunkt der Schadensminderungspflicht, eine solche Notreparatur durchzuführen, wenn sie mit dem

beschädigten Pin nur erschwert Containerfahrten durchführen konnte. Sie wusste auch, dass sie im 4. Quartal eines Jahres jeweils die höchsten Einfahrergebnisse einfährt und sie insbesondere über die Weihnachtstage einen besonders lukrativen Auftrag bekommen hätte. Die Argumentation der Klägerin, eine Reparatur sei auch über ein Wochenende hinweg möglich (und diese Zeit als Nutzungsausfall zu ersetzen), wenn der Geschädigte erhebliche Nachteile dadurch erleiden würde, dass er die Reparatur so verlege, dass sie keine Wochenendtage oder Feiertage umfasse, ist widersprüchlich. Nach ihrem eigenen Vortrag war eine Reparatur über die Weihnachtstage wegen des erheblichen Einfahrergebnisses, das sie in dieser Zeit hätte erzielen können, wirtschaftlich widersinnig.

Insgesamt ist daher Nutzungsverlust für die Dauer von 4 Tagen und 5 Stunden zu zahlen.

3.

Die Höhe des Nutzungsverlustes ist nach Wahl der Klägerin zu berechnen. Dies erfolgt entweder abstrakt im Wege vereinfachter Schadensschätzung durch Heranziehung der Liegegeldsätze nach § 32 BinSchG a.F. (OLG Köln Urteil vom 22.01.2008, AZ 3 U 77/2008, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff; BGH Urteil vom 16.12.2008 AZ VI ZR 48/08 ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff).

Oder konkret durch Nachweis eines genau bezifferten entgangenen Gewinns, den die Klägerin zu beweisen hätte.

Eine weitere Form der Schätzung ist die abstrakt/konkrete Form, bei der nach ständiger Rechtsprechung des Gerichts die Einfahrergebnisse von drei Monaten vor der Havarie und drei Monaten nach dieser bzw. nach der Reparatur heranzuziehen sind. In diesem Falle für den Zeitraum 04.09.2015 bis 04.12.2015 und für den vom 01.01.2016 bis 31.03.2016.

Eine konkrete Berechnung des Schadens scheidet im vorliegenden Fall aus, da keine konkreten Einfahrergebnisse vorliegen über einem Zeitraum von drei Tagen, in denen die Reparatur durchgeführt wurde, ohne gegen die Schadensminderungspflicht zu verstoßen.

Nach Ansicht des Gerichts müsste hier eine Schätzung auf abstrakt/ konkreter Grundlage erfolgen. Die dazu eingereichten Unterlagen sind allerdings bestritten und noch nicht so aufbereitet, dass sie taugliche Grundlage für eine Entscheidung zur Höhe des der Klägerin zustehenden Schadensersatzes sein könnten.

Daher ergeht nur ein Grundurteil.

Die übrigen Entscheidungen bleiben dem Schlussurteil vorbehalten.