

den, ob das Gericht diese Behauptungen auf ihre Erheblichkeit geprüft hat. Eine Prüfung der in dem Schriftsatz des Klägers vom 13. August 1956 aufgestellten Behauptungen ist jedoch nicht ersichtlich. Der Kläger hat nicht nur behauptet, daß die Verklagten ein Alter der Pferde von acht und zwölf Jahren zugesichert hätten, sondern daß sie noch vor dem Kaufvertrag vom Tierarzt und dem Versicherungsagenten darauf hingewiesen worden seien, daß die Pferde erheblich älter seien. Trifft diese Behauptung zu, dann haben sich die Verklagten eines Betruges schuldig gemacht und wären nach § 826 BGB zum Schadensersatz verpflichtet. Die Beweisanträge des Klägers waren also erheblich, so daß das Urteil des Bezirksgerichts die Bestimmungen der §§ 282, 373 ZPO verletzt und aufzuheben war.

§§ 49 Abs. 2, 32 BSchG; § 8 der 1. DB vom 4. März 1954 zur VO zur Beschleunigung des Transportraumumlaufs in der Binnenschifffahrt (GBl. S. 291); § 42 der „Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen für die Stromgebiete der Elbe und Havel und für deren Nebenflüsse und Kanäle“ vom 1. Januar 1936 (AVB); § 287 ZPO.

1. § 8 der 1. DB zur VO zur Beschleunigung des Transportraumumlaufs in der Binnenschifffahrt vom 4. März 1954 stellt eine Regelung im Sinne des § 32 BSchG dar. Er hebt § 49 BSchG nicht auf.

2. Gern. § 49 Abs. 2 BSchG ist unabhängig vom Verschulden des Empfängers der das Liegegeld übersteigende Schaden (§ 49 Abs. 1 BSchG) zu ersetzen, den den Beförderer durch die Überschreitung der Löszeit trifft. Der Beförderer muß lediglich nachweisen, daß die Löszeit überschritten und ihm dadurch ein das Liegegeld übersteigender Schaden entstanden ist.

3. Das Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung steht der freien Schadensschätzung in einem Rechtsstreit zwischen Trägern von Volkseigentum nicht entgegen. Voraussetzung dafür ist jedoch, daß keine individuellen Feststellungen über die Höhe des Schadens möglich sind, daß aber die Entstehung eines Schadens feststeht. Die Einschätzung des Umfangs des Schadensersatzanspruchs muß unter Berücksichtigung der wesentlichen in Betracht kommenden Umstände und Besonderheiten erfolgen.

KG, Urt. vom 2. Mai 1957 - Uz 14/56.

Der Kläger, ein Eisenhüttenkombinat, ist regelmäßiger Empfänger von Kalksteinen aus R., die ihm von dem Verklagten, dem VEB Deutsche Binnenreederei, dem Rechtsnachfolger des aufgelösten Deutschen Schifffahrts- und Umschlagbetriebs (DSU), auf dem Wasserwege teils unter Verwendung von volkseigenem, teils aber auch privatem, vertragsmäßig gebundenem Schiffsraum herangeführt werden.

In einer größeren Zahl von Fällen hat der Kläger die in § 1 der 1. DB zur VO zur Beschleunigung des Transportraumumlaufs in der Binnenschifffahrt vom 4. März 1954 (GBl. S. 291) festgelegten Höchstfristen für die Entladung nicht eingehalten. In mehreren Rechnungen, die im RE-Verfahren eingezogen wurden, forderte der Verklagte ursprünglich einen um 300 Prozent erhöhten Zuschlag zum Liegegeld. Auf Grund dessen wurden von dem Kläger insgesamt 6270,75 DM über das gesetzliche Liegegeld hinaus gezahlt. Nach Einholung einer Stellungnahme seines übergeordneten Ministeriums wandte sich der Kläger mit der Bitte um Rückerstattung dieses Betrages an den Verklagten. Dieser reduzierte daraufhin den von ihm geforderten Zuschlag von 300 Prozent auf 50 Prozent. Er zahlte 2927,25 DM an den Kläger zurück. Den darüber hinaus geforderten Differenzbetrag von 3343,50 DM rechnete der Verklagte auf fünfzigprozentige Liegegeldzuschläge an, die auch aus anderen Rechnungen offen standen.

In erster Instanz hat der Kläger geltend gemacht, daß der Verklagte nicht berechtigt sei, einen generellen Zuschlag zum Liegegeld zu fordern. Vielmehr müsse der Verklagte den konkreten Beweis dafür führen, daß ihm durch die Überschreitung der Lösfrist ein bestimmter Schaden entstanden sei. Dann sei er allerdings bereit, die Ansprüche des Verklagten in dem nachgewiesenen Umfang zu befriedigen. Da der Nachweis eines Schadens jedoch nicht erbracht sei, bestehe er auf der Rückzahlung des Differenzbetrages, da der Verklagte insoweit ungerechtfertigt bereichert sei. Im übrigen habe der Verklagte auch den Zuschlag für Privatschiffe gefordert, obwohl deren Inhaber keine Ansprüche wegen eines Schadens geltend gemacht hätten. Der Kläger hat beantragt, den Verklagten zur Zahlung von 3343,50 DM zu verurteilen.

Der Verklagte hat den Antrag gestellt, die Klage abzuweisen, und Widerklage erhoben mit dem Antrag, den Kläger zur Zahlung von 381,79 DM zu verurteilen. Er hat seine Forderung auf einen Zuschlag zum Liegegeld aus § 42 der Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen für die Stromgebiete der Elbe und der Havel und für deren Nebenflüsse und Kanäle vom 1. Januar 1936 (AVB) und § 49 Abs. 2 des Binnenschifffahrtsgesetzes (BSchG) hergeleitet. Er hat behauptet, daß es ihm nicht möglich sei, konkret von Fall zu Fall den entstandenen Schaden nachzuweisen. Er könne lediglich an Hand eines von ihm überreichten betriebswirtschaftlichen Gutachtens zeigen, daß die tatsächlichen Kosten bei den meisten Kahntypen über den Betrag hinausgingen, den er durch die Berechnung des Liegegeldes und eines fünfzigprozentigen Zuschlags für einen bestimmten Zeitraum erhalte. Er hätte seinen Frachtraum zu 98 Prozent vertraglich gebunden. Es sei ihm aber auch wegen der inzwischen verstrichenen zwei Jahre nicht mehr möglich nachzuforschen, welche Transporte während der beim Kläger entstandenen Verzögerungen hätten durchgeführt werden können bzw. welche Vertragsstrafen infolge des Ausfalls der entsprechenden Fahrzeuge hätten gezahlt werden müssen. Wenn man davon ausgehe, daß die tatsächlichen Kosten der privaten Schiffe nicht von den Eigentümern gegen die Verklagte geltend gemacht würden, ermäßige sich der Betrag der Zuschläge von 3343,50 DM auf 1564,99 DM, so daß der Kläger nur 1564,99 DM zurückverlangen könne. 1955 seien jedoch Forderungen gegen ihn in Höhe von 1946,48 DM entstanden. Daher könne der Verklagte jetzt weitere 381,79 DM geltend machen.

Es lag ein Gutachten der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau vor, aus dem hervorgeht, daß der Nachweis des Schadens aus Überschreitung der Löszeit sehr schwer zu führen ist und ein Zuschlag gerechtfertigt erscheint.

Das Stadtgericht von Groß-Berlin hat dem Antrag des Klägers stattgegeben. Die Widerklage wurde abgewiesen. Das Urteil wird von der Erwägung getragen, daß die §§ 30, 42, 49 BSchG durch § 8 der 1. DB zur VO zur Beschleunigung des Transportraumumlaufs in der Binnenschifffahrt vom 4. März 1954 aufgehoben seien. Die zuletzt erwähnte Bestimmung enthalte eine Tabelle zur Berechnung des Liegegelds. Diese eindeutige Regelung lasse nicht erkennen, daß ein über den Liegegeldanspruch hinausgehender Schaden geltend gemacht werden könne. Aber auch wenn § 49 Abs. 2 BSchG anzuwenden wäre, müsse man zu dem gleichen Ergebnis kommen, da die Berechnung einer Pauschalsumme an Stelle des konkret nachgewiesenen Schadensbetrags dem Rechnungswesen unserer volkseigenen Wirtschaft widerspreche.

In seiner Berufung gegen das Urteil führt der Verklagte aus, daß mit § 8 der genannten DB die Höhe des Liegegelds festgelegt sei, ohne daß dadurch der Bestand des § 49 BSchG bzw. § 42 AVB beeinträchtigt worden sei. Daher könne die Geltendmachung eines Schadens nach § 49 Abs. 2 BSchG neben den anzurechnenden Liegegeldern erfolgen. Da sich der Schadensersatzanspruch auf der Liegegeldforderung aufbaue, könne er den Schadensersatzanspruch auch bei Nichtverschulden des Klägers geltend machen. Ein Verschulden sei aber sogar gegeben, da der Kläger seine Umschlagsanlagen nicht den gewachsenen Anforderungen angepaßt habe.

Hinsichtlich der Höhe des Schadens nimmt der Verklagte darauf Bezug, daß die Rechtsprechung von 1928 bis 1933 in Deutschland und auch heute in Westdeutschland von der abstrakten Schadensberechnung ausgehe. Schon der einzelne Schiffer könnte den konkreten Schaden kaum nachweisen. In den Reedereien der DDR, die die gesamte Befrachtung durchführten, sei dies viel weniger möglich, da der Plan für jedes einzelne Schiff auf Tonnenkilometern aufgebaut sei, ohne daß die konkreten Transporte im einzelnen festgelegt werden könnten. Die Notwendigkeit der abstrakten Schadensberechnung sei daher um so tiefer begründet. Sie fördere auch die Plandisziplin. Der Verklagte beantragt, unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage abzuweisen.

Der Kläger hat beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Aus den Gründen:

Die Auffassung des Stadtgerichts, daß § 49 Abs. 2 BSchG durch § 8 der 1. DB vom 4. März 1954 (GBl. S. 291) zu der VO zur Beschleunigung des Transportraumumlaufs in der Binnenschifffahrt aufgehoben sei, ist unzutreffend. § 8 enthält lediglich eine Neufestlegung des Liegegeldes für die Fälle der Überschreitung der Lade- und Lösfristen. Er ist insoweit eine Regelung i. S. des § 32 BSchG, dessen Gebühren ausdrücklich nur für den Fall der Ermangelung einer vertragsmäßigen oder verwaltungsrechtlichen Regelung vorgesehen sind. Deshalb nimmt auch § 8 ausdrücklich auf „das nach den §§ 30, A2 und 49 BSchG dem Fracht-