

fürher bzw. Schiffer zustehende Liegegeld“ Bezug. Hieraus ist ersichtlich, daß es dem Gesetzgeber lediglich darauf ankam, einen bestimmten, den volkswirtschaftlichen Interessen entsprechenden Gebührenmodus zu schaffen. Eine Absicht, in die Regelung des BSchG dahingehend einzugreifen, die Entstehung der darauf gerichteten Ansprüche anderweitig zu regeln, ist nicht erkennbar. § 8 der 1. DB würde sogar gegenstandslos werden, wenn die betreffenden Bestimmungen des BSchG als aufgehoben betrachtet werden müßten. Für den vorliegenden Rechtsstreit kommt es daher auf die richtige Auslegung des § 49 Abs. 2 BSchG an. Diese ist durch das Stadtgericht in Verkennung der Sachlage vorgenommen worden.

§ 49 BSchG weist gegenüber anderen Schadensersatzansprüchen gewisse Besonderheiten auf. In der Form des Liegegeldes nach § 49 Abs. 1 wird dem Frachtführer bei Überschreitung der Löschzeit durch den Empfänger ein Schadensersatzanspruch gewährt, der weder an das Vorliegen eines Verschuldens noch an den Nachweis eines Schadens geknüpft ist. Nach § 49 Abs. 2 BSchG kann der Frachtführer den Ersatz eines höheren Schadens verlangen. Durch Abs. 2 ist daher nur der Teil eines Schadens erfaßt, der den Liegegeldanspruch des Abs. 1 übersteigt. Somit kann der Frachtführer nach § 49 BSchG den genannten erlittenen Schaden, nicht aber den gesamten Schaden und Liegegeld beanspruchen. Auch hinsichtlich der Beweislast nach Abs. 2 bestehen Unterschiede zu den allgemeinen zivilrechtlichen Ansprüchen. Der Schiffsführer muß den Nachweis der Überschreitung der Löschfrist führen. Ein Verschulden des Empfängers wird auch in diesem Fall nicht gefordert. Darüber hinaus muß der Frachtführer aber auch den Beweis erbringen, daß er einen Schaden erlitten hat, der den Liegegeldanspruch übersteigt. Der Kläger bestreitet nicht, daß die Löschfristen durch ihn überschritten wurden. Sein Einwand, daß die Ursache dafür auf eine nicht kontinuierliche Anfuhr zurückzuführen sei, ist jedoch nicht begründet. Abgesehen davon, daß dieses Argument in dem vor Klageerhebung zwischen den Parteien, geführten Schriftwechsel nicht auftaucht, zeigt ein Vergleich der Hafenkapazität mit der Abnahmeverpflichtung gegenüber den R'er Kalkwerken wie mit der Verpflichtung zur Abnahme von Importen usw., daß eine Diskrepanz auftreten muß. Diese darf nicht auf dem Rücken des Verklagten ausgeglichen werden. Vor allem aber gibt es im Gegensatz zu der gesetzlich geregelten Abnahmeverpflichtung keine gesetzliche oder vertragliche Grundlage für die kontinuierliche Anlieferung, so daß ein Rechtsanspruch nur aus unerlaubter Handlung des Verklagten hergeleitet werden könnte. Ein derartiger Vorwurf ist aber vom Kläger nicht erhoben worden.

Von der feststehenden Überschreitung der Löschfrist ausgehend, war vom Gericht zu prüfen, ob ein Schaden beim Verklagten entstanden ist. Im Gegensatz zu der Auffassung des Stadtgerichts muß davon ausgegangen werden, daß dieser Nachweis auch erbracht werden kann, ohne daß der Verklagte die Ausfälle für jedes Schiff im einzelnen belegen muß. Zwar kann wegen der Überschreitung der Löschfrist noch kein Schaden i. S. des § 49 Abs. 2 BSchG angenommen werden, da sonst die Gefahr bestände, daß der in Anspruch Genommene tatsächlich zu Unrecht für einen nicht entstandenen Schaden haftbar gemacht werden würde. Nur § 49 Abs. 1 BSchG stellt, wie sich aus seiner Ausgestaltung ergibt, in dem Liegegeldanspruch bereits eine gewisse unwiderlegbare gesetzliche Schadensvermutung auf. Im vorliegenden Fall hat der Verklagte aber den Nachweis des höheren Schadens erbracht; denn über die Überschreitung der Löschfrist hinaus steht fest, daß der Schiffsraum des Verklagten zu 98 Prozent vertraglich gebunden, d. h. die Kapazität des Verklagten nahezu vollständig ausgelastet ist. Es besteht kein Zweifel daran, daß der ihm bei reibungsloser Erfüllung seiner vertraglichen Bindungen verbleibende Spielraum zur Übernahme weiterer Transportaufgaben verwendet werden kann, da Transportmittel noch unvollkommen zur Verfügung stehen. Das wird auch durch das Gutachten der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau bestätigt, das von einer vollen Auslastung des Schiffsraums des Verklagten spricht. Es besteht daher eine an die Gewißheit grenzende Wahr-

scheinlichkeit, daß der Verklagte nach Ablauf der Löschfrist sofort mit den in Betracht kommenden Schiffen neue Transporte durchgeführt hätte, wenn der Kläger nicht deren Entladung verspätet beendet hätte. Daher muß man im vorliegenden Fall von dem Bestehen eines Schadens ausgehen.

Die Höhe des entstandenen Schadens weist das vorerwähnte Gutachten unter Zugrundelegung des gebräuchlichen Schiffstyps auf dieser Strecke von 350 t für volkseigenen Frachtraum mit einem Betrag von 8890 DM aus. Dieser Betrag wurde nach den mehrjährigen Erfahrungssätzen errechnet, da es bei den umfangreichen Transportbewegungen der damaligen DSU infolge des gleitenden Einsatzes ihrer Schiffe nicht möglich war und für ihre Rechtsnachfolger auch jetzt nicht möglich ist, den Ausfall für jedes einzelne Schiff zu verfolgen. Gegen diese Berechnungsweise bestehen keine Bedenken, weil das Gutachten die normalen Störungen im Betriebsablauf und andere Umstände berücksichtigt hat (z. B. Verzögerungen in der Koppelstelle, Berücksichtigung der Leerreisen, Kosteneinsparung durch Wegfall der Überstundenentgelte). Auf diese Weise wurde ein verwertbarer Maßstab als Grundlage einer Schadensschätzung gewonnen, zu der das Gericht auch durch § 287 ZPO berechtigt ist. Die Zulässigkeit der so erfolgten Schadensbemessung ist in den Fällen gegeben, in denen keine individuellen Feststellungen hinsichtlich der Höhe möglich sind, vorausgesetzt, daß ein Schaden entstanden ist. Die Einschätzung des Umfangs des Schadensersatzanspruchs muß unter Berücksichtigung der wesentlich in Betracht kommenden Umstände und Besonderheiten erfolgen. Eine so vorgenommene Schadensberechnung kann lediglich dann zu fehlerhaften Ergebnissen führen, wenn sie leichtfertig gehandhabt und nicht hinreichend auf die wesentlichen Umstände des Sachverhalts bezogen wird.

Das Gericht hat auch geprüft, ob diese Methode der Schadensberechnung auch bei Streitigkeiten zwischen den Trägern von Volkseigentum, die nach dem Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung arbeiten, möglich ist. Das Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung beinhaltet die Verbindung der zentralen Leitung durch den Staat mit der wirtschaftlich-operativen Selbständigkeit eines jeden Betriebs. Es bezweckt die Erfüllung der staatlichen Planaufgaben auf der Grundlage der Sicherung und Erhöhung der Rentabilität des einzelnen Betriebs und der Gesamtheit der sozialistischen Wirtschaftsorgane.

Die zentrale Leitung der Volkswirtschaft ist durch die Anwendung einer solchen Schadensberechnung nicht gefährdet. Die Belastung des Klägers mit einer Schadensersatzforderung kann in jedem Fall ein Mittel sein, das übergeordnete Organ auf Fehler in der Leitung des Betriebes, schlechte Arbeitsmethoden oder auch auf mangelhafte technische Ausrüstung usw. aufmerksam zu machen. Im vorliegenden Fall hat das Verfahren ergeben, daß die Ursachen der Überschreitung der Löschfristen in einer mangelnden Entladekapazität des Klägers liegen. Es muß von dem Kläger verlangt werden, daß er die Kapazität so ausbaut, daß er dem immer wieder auftretenden verstärkten Anfall von Schiffen, der sich aus den Verträgen mit verschiedenen Lieferbetrieben und anderen Bedingungen ergibt, gerecht werden kann.

Die Versagung des Anspruchs des Verklagten würde zu einer nicht zu vertretenden Beeinträchtigung seiner Rentabilität führen. Die Forderung, seine Arbeitsweise so umzustellen, daß er für jeden Fall einer Löschfristüberschreitung den Nachweis seines Schadens individuell für jedes Schiff erbringen muß, würde bei ihrer Realisierung zwangsläufig den gleitenden Einsatz seines Frachtraumes ausschließen und daher nicht den volkswirtschaftlichen Interessen entsprechen.

Der Anspruch des Klägers ist um so weniger begründet, als der Verklagte nur den Teil des in dem Gutachten errechneten Schadens geltend macht, der ihm dadurch entstanden ist, daß nicht einmal seine laufenden Unkosten durch entsprechende Gewinne gedeckt wurden, und das auch nur insoweit, als davon volkseigener Schifferaum betroffen wurde.