

# Gib' Zeichen, oder es funkt!

Bei zahlreichen Einsätzen ist die Einweisung eines Fahrzeugkranführers entweder per Handzeichen oder Funkeinweisung erforderlich, weil der Fahrzeugkranführer häufig über sogenannte Störkanten arbeiten muss und daher keine unmittelbare Sicht auf die Last hat. In diesen Fällen wird der Maschinist als sogenannter „blinder Kranführer“ bezeichnet.

Von RA Dr. Rudolf Saller



Videokameras am Auslegerkopf können hier zwar ebenfalls helfen, sind aber bei schlechter Sicht wegen Regens, Schneefall oder Nebel sowie nachts oft wirkungslos. Während die Einweisung des Kranführers mit Handzeichen durch einen Winkeposten oder Warnschaumann nach DIN-EN 33 409 („Handzeichen für Anschläger“) genormt ist und erfahrungsgemäß im Baustellenalltag wenig Probleme verursacht, kann die Einweisung über Funk da und dort schon einmal schief gehen und hat in jüngster Vergangenheit gleich zwei Mal hintereinander die Rechtsprechung beschäftigt.

In einem vor Kurzem durch das Landgericht Bonn entschiedenen Fall stritten die Parteien über einen Schaden an einer

chemischen Anlage in einem Chemiepark. Im Rahmen von Überholungsarbeiten an der Chemieanlage kam es infolge eines fehlerhaften Funkkommandos über Handsprechfunkgeräte zu einem erheblichen Schaden.

Nachdem am Schadenstag, den 21.07.11, der Kompensatorbehälter einer abgeschalteten chemischen Anlage montiert war, sollte der obere etwa 150 kg schwere Rohrleitungsbogen mit einem Autokran eingehoben und zum Verschrauben aufgesetzt werden. Nach erfolgter Montage und dem vollständigen Verschrauben der Rohrleitung sollte sodann der Kran wieder wegschwenken und abfahren.

Da der Fahrzeugkranführer jedoch aufgrund der umstehenden Gebäude und Anlagenteile keine

Sicht auf die Last hatte, wurde er per Funkeinweisung durch den Monteur einer Montagebaufirma für Industrieanlagenwartung eingewiesen. Die Einweisung erfolgte mit handelsüblichen Handsprechfunkgeräten, die über zwei verschiedene Funkfrequenzen verfügten. Als der Rohrleitungsbogen bereits eingehoben und zum Teil verschraubt war, erhielt der Kranführer plötzlich das für ihn namentlich personalisierte Kommando „Hub auf, Last ist frei“.

Tatsächlich war die Last aber nicht frei, sondern noch am Lastaufnahmemittel und der Hakenflasche des Autokranes angeschlagen. Durch das Anziehen des Hubseils des Autokranes wurde die Rohrleitung angehoben und der darunter befindliche Phosgenierturm schwer beschädigt.

Eigene Ermittlungen der Geschädigten zur Schadensursache haben ergeben, dass bei der Organisation des Funkverkehrs zur Einweisung des Kranführers ganz erhebliche Defizite vorherrschten, die schadensursächlich gewesen sind. Dabei wurde festgestellt, dass vor Ort eine schlechte Verständigung durch externe Geräusche, vermutlich Arbeitsgeräusche und Fahrzeuggeräusche, bestand, außerdem die Problematik gegeben war, dass am Schadenstag aufgrund der Abstellung der chemischen Anlage (shut down) insgesamt acht Fahrzeugkranen auf dem gesamten Chemiepark durch verschiedene Funkgeräte eingewiesen wurden. Dabei war festzustellen, dass stärkere Funkgeräte das schwächere Funkgerät auf derselben Fre-

Aus diesem Grunde wurde auch das personalisierte Kommando mit dem Vornamen des Kranführers vereinbart.

Tatsächlich hat der Kranführer nach seinen Angaben auch dieses personalisierte Kommando „Dennis, Hub auf, Last ist frei“ erhalten und hierauf reagiert, weil auf seiner Frequenz gefunkt wurde. Zumindest hat der Kranführer das Funkkommando so verstanden.

Während einer weiteren Schadensbesprechung wurde ergänzend festgestellt, dass die Verwendung von Mobiltelefonen zur Verständigung zwischen Einweiser und Kranführer ungeeignet war. Die Lautstärke der Mobiltelefone wäre zu leise, da sie keine oder nur leistungsschwache Lautsprecher hatten. Außerdem wären die Tasten für die Bedienung während der Arbeitsabläufe zu klein, eine Konferenzschaltung mit mehreren Handys zu umständlich beziehungsweise teilweise nicht möglich gewesen. Die Kontaktaufnahme nach Abbruch des Gesprächs und erneute Anwahl hätte zu lange gedauert. Außerdem wäre die Akkuleistung im Dauerbetrieb zu gering und die Verständigung mit dauernd geöffnetem Kanal beziehungsweise aufrecht erhaltener Konferenzschaltung nervtötend gewesen,

insbesondere aufgrund der hohen Umgebungsgeräusche. Ferner seien handelsübliche Mobiltelefone nicht explosionsgeschützt, was jedoch in dem Chemiepark Standardanforderung war.

Schadensursächlich war unstrittig die Reaktion des Kranführers auf ein aus seiner Sicht personalisiertes Funkkommando, vermutlich von einem anderen Handsprechfunkgerät auf derselben Frequenz oder störenden Sprechfunkverbindungen zu den anderen Baustellen im Chemiewerk, bis hin zur Großbaustelle in der Nachbarschaft und den dort funkferngesteuerten Turmdrehkränen. Tatsächlich war es wohl so, dass das Funkkommando offensichtlich nicht vom zugehörigen Handsprechfunkgerät des Montageleiters stammen konnte. Zum Schadenszeitpunkt lag dieses Handsprechfunkgerät angeblich auf einem benachbarten Gerüst. Erst als sich der Autokran bewegt habe, habe der Monteur zu dem Handsprechfunkgerät gegriffen und sofort das Kommando „Stopp“ an den Kranführer gegeben. Dieses Kommando kam jedoch zu spät, sodass es zu einem Schaden an dem Phosgenierbehälter gekommen ist. Dies war dem Grunde nach soweit unstrittig.

Weshalb der Kranführer das Funkkommando als personalisiertes Kommando „Dennis, Hub auf (...)“ verstanden hat, war nicht mehr aufklärbar. Möglicherweise hieß einer der Kranführer, die auf derselben Frequenz eingewiesen wurden oder einer der Turmdrehkranführer auf der benachbarten Großbaustelle ebenfalls Dennis, möglicherweise handelte es sich auch um ein Störgeräusch oder schlicht um ein Missverständnis.

Umso erstaunlicher war es, dass die VN der Klägerin beziehungsweise deren Subunternehmerin, wenn schon auf derselben Funkfrequenz reger Funkverkehr herrschte, diese Frequenz am Wahlschalter der Handsprechfunkgeräte nicht gewechselt oder zumindest ein unverwechselbares Codewort zur Identifikation verwendet hat, anstelle eines beliebigen und gegebenenfalls häufig vorkommenden Vornamens. Noch unverständlicher war es, warum nicht aus allgemeinen Sicherheitsüberlegungen und bei dem regen Funkverkehr auf der benutzten Frequenz eine Funkquittung beziehungsweise Bestätigung etwa dergestalt: „Habe verstanden, Winde läuft beziehungsweise Hubwerk zieht an!“ verabredet wurde, um mögliche

quenz beim Senden weggedrückt haben.

Die Einweisung erfolgte mit handelsüblichen Handsprechfunkgeräten, die über zwei verschiedene Funkfrequenzen verfügten.

Bei der weiteren Ortsbesichtigung zur Schadensaufnahme wurde ferner festgestellt, dass dieselbe Frequenz außerdem von einem Taxiunternehmen der Umgebung, einem Ford-Testfahrer, von Müllfahrzeugen der örtlichen Müllabfuhr und zwei Baukränen auf einer weiter entfernt liegenden Großbaustelle genutzt wurden, deren Gespräche zum Teil auf den Funkgeräten empfangen werden konnten.







Bild: FM2 - fotolife.com

Missverständnisse auszuschließen.

Solche Funkkommandos mit Codewort und Identifikation sowie Funkquittungen „Roger – over and out“ (Roger-Quittungen) stammen zwar aus den ICAO-Regeln des Sprechfunkverkehrs im Flugdienst, sind aber in chemischen und petrochemischen Betrieben aus Sicherheitsgründen ebenfalls üblich.

**Dabei war festzustellen, dass stärkere Funkgeräte das schwächere Funkgerät auf derselben Frequenz beim Senden weggedrückt haben.**

Es war unerfindlich, warum keine solche Sicherheitsquittung vereinbart wurde, wenn schon auf der benutzten Frequenz so reger Funkverkehr vorherrschte. Stattdessen erzählten sich die Funker auf diese Frequenz angeblich noch gegenseitig Scherze und Witze.

Erst recht ist unverständlich, weshalb der Funkeinweiser zum Schadenszeitpunkt das Handsprechfunkgerät auf einem Gerüst abgelegt hatte und erst von einem anderen Monteur darauf hingewiesen werden musste, dass sich die Last bewegt.

Der Funkeinweiser hätte das

Handsprechfunkgerät auch in Händen behalten müssen, da es jederzeit und unvorhergesehen zu Störungen im Kranbetrieb hätte kommen können. So ist es zum Beispiel unschwer denkbar, dass durch Windeinwirkung auf den Teleskopausleger und dem daraus resultierenden Staudruck der gesamte Ausleger samt Haken und Hakenlast zur Seite abdriftet. Der Funker muss hierauf sofort reagieren können, um den Kranführer zu instruieren, und darf das Funkgerät nicht einfach weglegen.

Jedenfalls waren die beklagten Parteien hierfür nicht verantwortlich zu machen. Der Kranführer ist Maschinist und für die Bedienung seines Fahrzeugkranes verantwortlich. Verzichtet der Kranbesteller (meist aus Kostengründen) auf Anschläger und Einweiser des Kranbetreibers, weil er sie durch eigenes Personal ersetzen will, kommt ihm besondere Verantwortung bei der Ausbildung dieses Personals zu (vgl. BGI 672, Sicherer Umgang mit Fahrzeugkränen, Carl-Heymanns-Verlag, Köln, 1994, S. 132). Anschläger sind nämlich nach dem Sicherheitslehrbrief für Anschläger (BGI 556) auszubilden. Für Einweiser sind die Handzeichen nach DIN 33 409 zum Ein-

weisen von Kranen festzulegen.

Dasselbe gilt natürlich zur Festlegung der Funksprache und der Regelungen im Sprechfunkverkehr bei der Funkeinweisung. Hierfür ist jedoch die Kranbestellerin verantwortlich. Dies ist der VN der Klägerin offenbar erst nach dem Schaden klar geworden. Anders ist das Gespräch über die Festlegungen der Spezifikationen bei der Verwendung von Sprechfunkgeräten auf dem Chemiepark nicht erklärlich.

Außerdem fällt der Kranbetreiberin so oder so kein zurechenbares Verschulden an einer etwaigen Fehlreaktion ihres Kranführers zur Last. Entgegen der Auffassung der Klägervertreter, die insoweit auch nicht begründet wurde, ist nämlich ein etwaiges Fehlverhalten eines Kranführers während der sogenannten Arbeitsphase, was jedoch ausdrücklich bestritten wird, nicht der Kranvermieterin zurechenbar.

**Schadensursächlich war unstreitig die Reaktion des Kranführers auf ein aus seiner Sicht personifiziertes Funkkommando.**

Denn nach der weit überwiegenden Auffassung in Literatur und Rechtsprechung handelt es

sich bei solchen Krangestellungsverträgen nämlich um einen kombinierten Maschinenmietvertrag nebst Dienstverschaffung hinsichtlich der Dienste eines geeigneten Kranführers (vgl. Saller, Die Rechtsnatur des Autokranvertrages, TranspR 1995, S. 142 ff.; ebenso: Saller/Winter, Haftung und Versicherung beim Autokranunfall, VersR 1997, S. 1191 ff., S. 1453 ff.; ebenso: Wolf/Eckert, Handbuch des gewerblichen Miet-/Pacht- und Leasingrechts, RWS-Verlag, Köln, 7. Aufl., Rd-Nr. 2229 ff.; ebenso: Koller, TranspR-Kommentar, 5. Aufl., C.H.-Beck Verlag, 2005, S. 979, jew.m.w.N.).

Das OLG Koblenz hat in einer sehr anschaulichen Entscheidung vom 15.05.98 (TranspR 1998, S. 424 ff.) ausgeführt, was es in der Praxis bedeutet, wenn Fahrzeugkrane mit Bedienungspersonal in der dargestellten Form angefordert werden. Auch dann werden nach Auffassung des OLG Koblenz zwar an Ort und Stelle Vermessungen vorgenommen und das beabsichtigte Vorhaben auch grob umschrieben.

Dies alles bedeutet aber noch nicht die Übernahme der Verantwortung für den Erfolg der Maßnahme seitens des Kranüberlassers. Denn der Kranbetreiber, der mehrere verschiedene Krane un-



terschiedlicher Größe und Tragkraft am Markt vorhält, ist selbstverständlich auch im Rahmen seiner vertraglichen Nebenpflichten verpflichtet, den Kranbesteller zu beraten und die richtige Krangröße auszuwählen (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil v. 22.02.73, BB 1973, S. 540). Hieraus ist jedoch noch nicht die Übernahme der Gefahr für das Gelingen des Hebemanövers und damit ein Werkvertrag beziehungsweise Beförderungsvertrag anzunehmen.

Wer gewerbsmäßig mehrere technische Geräte unterschiedlicher Leistung am Markt Dritten zu vorübergehenden Zwecken anbietet, ist zwangsläufig gehalten, die Interessierten darüber zu beraten, welches Gerät ihren Zwecken am besten dient. Er mag damit eine Nebenpflicht zur ordnungsgemäßen Beratung übernehmen. Dieser Umstand lässt indes offen, wie der Vertrag, der zustande kommt, zu qualifizieren ist (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 22.02.1973, BB 1973, S. 540).

#### **Anschläger sind nämlich nach dem Sicherheitslehrbrief für Anschläger (BGI 556) auszubilden.**

Nach Auffassung des OLG Koblenz ist nämlich charakteristisches Merkmal eines Werkvertrags (beziehungsweise Frachtvertrages) die selbstständige Herbeiführung eines bestimmten Erfolges und die Übernahme der Gefahr für das Gelingen des Hebemanövers. Von einer so weitgehenden Einstandspflicht kann jedoch die um Überlassung von Gerät und Personal gebetene Kranfirma nicht ohne Weiteres ausgehen. Ohne Hinzutreten weiterer Umstände kann sie einen solchen Auftrag nur dahin verstehen, dass das Krangerät mit Bedienungspersonal in der Betriebsorganisation des Vertragspartners nach dessen Weisungen zum Einsatz kommen sollte (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 15.05.1998, TranspR 1998, Seite 424, 2. Spalte und S. 425, 2. Spalte).

Hieran ändert sich auch nichts, wenn im Rahmen des kombinier-

ten Dienstverschaffungsvertrages der Kranführer zur Bedienung des vermieteten Fahrzeugkranes ebenfalls von der Kranbetreiberin zur Verfügung gestellt wurde. Wesen des Dienstverschaffungsvertrages ist ein echtes Leiharbeitsverhältnis zwischen dem Kranführer und dem Entleiher-Arbeitgeber, also vorliegend der VN der Klägerin (vgl. Kania, Überlassung von Maschinen mit Bedienungspersonal, NZA 1994, S. 872 ff.; ebenso KG Berlin, Urteil vom 18.12.1992, VersR 1994, S. 117 ff.; ebenso OLG München, Urteil vom 25.10.1983, VersR 1984, S. 271; ebenso OLG Koblenz, Urteil vom 13.05.1983, VersR 1985, S. 506 ff.; ebenso BGH, Urteil vom 09.03.1971, NJW 1971, S. 1129 ff.; ebenso BGH, Urteil vom 14.07.1970, VersR 1970, S. 934 ff.; ebenso BGH, Urteil vom 22.05.1968, VersR 1968, S. 779 ff.).

Nach alledem war vorliegend ein kombinierter Maschinenmietvertrag nebst Dienstverschaffung der Dienste eines geeigneten Kranführers nicht nur zwischen den Parteien vereinbart, sondern auch nach den Umständen des Einzelfalles vor Ort so durchgeführt worden (vgl. auch OLG Stuttgart, Urteil vom

25.03.98, TranspR 1998, S. 488 ff.; ebenso OLG Düsseldorf, Urteil vom 23.12.1994, IBR 1996, S. 288; ebenso OLG Celle, Urteil vom 22.05.1996, NJW-RR 1997, S. 468 ff.; ebenso OLG München, Urteil vom 01.08.1997, VersR 1999, S. 112 ff.; ebenso BGH, Urteil vom 15.02.1978, WM 1978, S. 620 ff.; ebenso OLG Düsseldorf, Urteil vom 22.02.1973, BB 1973, S. 540; ebenso BGH, Urteil vom 22.05.1968, BB 1968, S. 809 ff.; ebenso BGH, Urteil vom 14.07.1970, VersR 1970, S. 934 ff.; ebenso Kammergericht Berlin, Urteil vom 29.01.1965, VersR 1965, S.106; ebenso Kammergericht Berlin, Urteil vom 29.01.1965, NJW 1965, S.976 ff.; ebenso BGH, Urteil vom 22.05.1968, VersR 1968, S.779 ff.; OLG Hamm, Urteil vom 28.09.1965, VersR 1965, S. 641; ebenso OLG Karlsruhe, Urteil vom 19.05.1971, MDR 1972, S. 325 ff.; ebenso OLG Hamm, Urteil vom 03.03.1967, VersR 1967, S. 587 ff.).

Der Kranführer sollte den Fahrzeugkran bedienen und wurde hierbei vom Montageleiter der Industrierwartungsfirma an- und eingewiesen, wann er die Rohrleitung wohin bugsieren sollte, auch

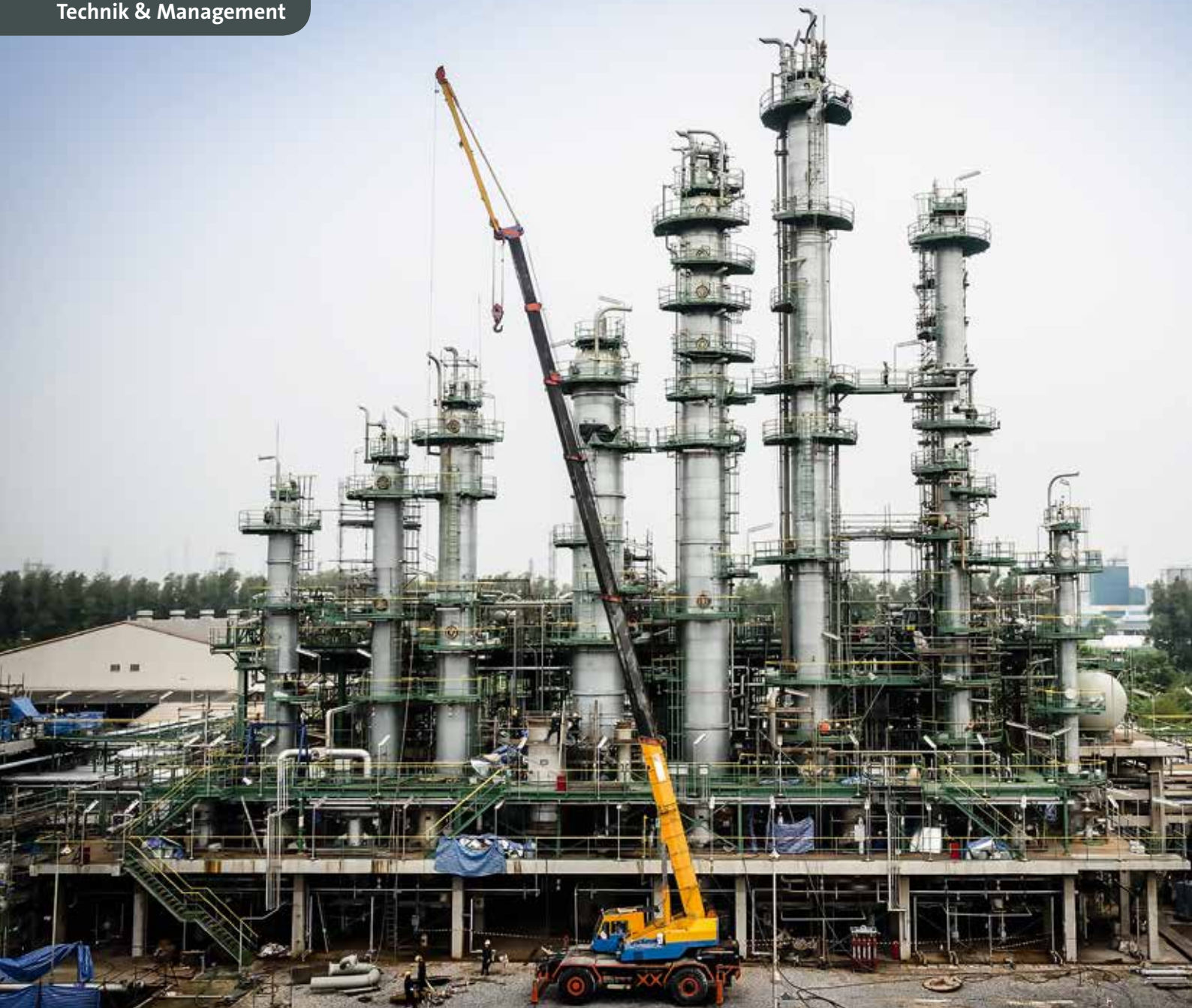
das Kommando „Hub auf, Last ist frei“ kam, wie alle anderen Kommandos zuvor, auch über Sprechfunk.

Aus diesem Grunde würde vorliegend ein etwaiges Verschulden des Kranführers über §§ 276, 278 BGB wegen des zugrundeliegenden Leiharbeitsverhältnisses ebenfalls der VN der Klägerin zugerechnet (vgl. Trieschmann, Das Leiharbeitsverhältnis, DB 1956, Beilage Nr. 16 zu Heft 39; Kania, Überlassung von Maschinen mit Bedienungspersonal, NZA 1994, S. 871 ff.; Engbers, Die Haftung für Pflichtverstöße des Bedienungspersonals bei der Anmietung von Baumaschinen nebst Personalüberlassung, NZA 2011, S. 199 ff.; ebenso: Saller, Haftungsfragen bei der Überlassung von Baugeräten mit Bedienungspersonal, BauR 1995, S. 50 ff. und Saller, Die Rechtsnatur des Autokranvertrages, TranspR 1995, S. 142 ff.).

Genauso beurteilte das auch das Landgericht Leipzig in einer druckfrischen Entscheidung vom 07.07.2015 (Az.: 7 O 1602/14 <n.v.>). Im dort zu entscheidenden Fall ging es ebenfalls darum, dass der Kranführer Funkkommandos des Funkeinweisers nicht beachtet beziehungsweise gar







nicht erhalten hatte und es dadurch beim Einfädeln von Glaselementen mit Hilfe des Krans in die offene Stahlkonstruktion des Dachgeschosses eines Gebäudes zum Schaden kam.

Die Beklagte und Widerklägerin hatte im Rahmen der Zahlungsklage über die Mietgelte für den Kran samt Fahrer behauptet, dass die Funkkommandos beim Kranführer entweder nicht angekommen seien, weil die Funkgeräte defekt gewesen seien, oder aber der Kranführer infolge einer Fehlreaktion auf eines der Kommandos gegen die Stahlkonstruktion gestoßen sei. Die Klägerin und Widerbeklagte hatte vorgetragen, dass die Funkgeräte intakt waren und eine Fehlreaktion des Kranführers ohnehin

der Beklagten und Widerklägerin aufgrund des kombinierten Miet- und Dienstverschaffungsvertrages über den Kran samt Fahrer selbst zuzurechnen wäre.

**Wesen des Dienstverschaffungsvertrages ist ein echtes Leiharbeitsverhältnis zwischen dem Kranführer und dem Entleiher-Arbeitgeber.**

Das Landgericht Leipzig hatte daraufhin im Rahmen der gegen die Zahlungsansprüche des Kranunternehmers erhobenen Widerklage über die behaupteten Schadenersatzansprüche der Geschädigten zu entscheiden und lehnte die Widerklage mit folgender, zutreffender Begründung ab: „Die Beklagte und Widerklä-

gerin (Geschädigte) hat gegen die Klägerin und Widerbeklagte (Kranunternehmerin) weder aus Vertragsverletzung noch aus Delikt Anspruch auf Schadensersatz (...).

Bei dem Vertrag über die Bestellung eines Autokranes mit Bedienpersonal handelt es sich um eine Kombination aus einem auf den Kran bezogenen Mietvertrag und einem auf die Arbeitsleitung des Zeugen (Kranführers) bezogenen Dienstverschaffungsvertrag. Für die Abgrenzung zum Werkvertrag (...) kommt es darauf an, welche Leistungen dem Vertrag das Gepräge geben. Wird ein Werk oder ein bestimmter Erfolg geschuldet, handelt es sich um einen Werkvertrag. Wird hingegen lediglich das Arbeitsgerät

nebst Bedienpersonal mit der Möglichkeit überlassen, dieses für sich zu nutzen, liegt ein kombinierter Miet-/Dienstverschaffungsvertrag vor (vgl. BGH Urst. v. 26.03.1996, Az.: X ZR 100/94; OLG Koblenz Urst. v. 14.03.2011, Az.: 12 U 1528/09 – jew. zitiert nach juris). So liegt der Fall auch hier. Die Klägerin hatte für zwei Tage einen Kran nebst Kranführer zur Verfügung gestellt, die Entlohnung erfolgte auf Stundenbasis. Sie hatte keine bestimmten Arbeiten zu verrichten, vielmehr hatte der Kranführer die einzelnen durchzuführenden Arbeiten nach Weisungen des Mitarbeiters der Beklagten vor Ort durchzuführen. (...)

Die Beklagte konnte nicht nachweisen, dass die Klägerin

te Funkgerät defekt gewesen wäre. Dies konnte die beweisbelastete Beklagte jedoch nicht beweisen.

Ein Anspruch aus §§ 823 Abs. 1, 831 BGB scheidet bereits daran, dass nicht geklärt werden konnte, aufgrund welcher Ursachen der Kranführer die Weisungen des Einweisers nicht befolgt hat. Hinzu kommt, dass die Klägerin für ein Fehlverhalten des Kranführers bereits nicht einzustehen hätte, da er aus den unter Ziff. 1 genannten Gründen als Verrichtungsgehilfe (echter Leiharbeitnehmer) der Beklagten tätig geworden ist.“

Soweit das Landgericht Leipzig dazu. Das Landgericht Bonn hat sich in seiner kurz darauf folgenden Entscheidung vom 31.07.2015, Az.: 10 O 499/14, derselben Auffassung angeschlossen und Bezug genommen auf das Urteil des BGH vom 26.03.1996, Az. X ZR 100/94 ( vgl. WM 1996, S. 1785 ff.):

„Danach hängt die Entscheidung der Frage, ob die entgeltliche Überlassung eines Krans bei gleichzeitiger Gestellung von Bedienungspersonal als Mietvertrag verbunden mit einem Dienst- oder Werkvertrag oder in vollem Umfang als Mietvertrag, Dienstvertrag oder Werkvertrag anzusehen ist, von der Ausgestaltung der Vertragsbeziehungen im einzelnen Falle und vor allem von der Frage ab, welche Leistungen dem Vertrag das Gepräge geben (...). Wird nicht lediglich das Arbeitsgerät nebst dem Bedienungspersonal mit der Möglichkeit überlassen, dieses für sich zu nutzen, sondern ein bestimmter Werk- oder ein bestimmter Arbeitserfolg geschuldet, so liegt ein Werkvertrag vor (...). Die Annahme eines mit einem Mietvertrag verbundenen Dienstverschaffungsvertrages erfordert die Feststellung, dass die Durchführung der Arbeiten ausschließlich bei dem Besteller/Mieter liegt und das vom Vermieter gestellte Bedienungspersonal den Weisungen des Mieters unterworfen ist (...). Ausschlaggebend ist, wer nach dem Inhalt des geschlossenen Vertrages die entscheidenden Weisungen geben sollte.“

**Bei dieser Sachlage konnte nach Auffassung des LG Bonn nicht von einem konkreten Arbeitserfolg gesprochen werden, der von der beklagten Kranvermieterin beziehungsweise ihrem Kranführer geschuldet gewesen wäre.**

Das Landgericht Bonn hat sich, wie auch das Landgericht Leipzig zuvor, diesen Grundsätzen angeschlossen und den zugrunde liegenden Kranvertrag als kombinierten Miet- und Dienstverschaffungsvertrag gewertet, weil bereits im Rahmenvertrag des Kranbetreibers mit der Werksinstandhaltung des Chemieparks explizit von der mietweisen Gestellung verschiedener Kranfahrzeuge einschließlich Bedienungspersonal je nach Bedarf und Einzelauftrag die Rede war. Auch der konkrete Einzelauftrag umriss keinen konkreten Arbeitserfolg, sondern lediglich die allgemeine Gestellung eines Krans mit einer definierten Hubkraft, wobei eine Reihe von Details der Klärung vor Ort vorbehalten blieb.

Außerdem wurde der konkrete Montageablauf und damit der Einsatz des Krans vor Ort nicht vom Kranführer, sondern dem Montageleiter der Industrierwartungsfirma gesteuert, von deren Mitarbeitern auch die Funkanweisungen an den Kranführer kamen. Der Kranführer der Beklagten konnte demgegenüber noch nicht einmal den konkreten Montageort von seinem Steuerstand aus einsehen, sondern führte allein die Funkanweisungen der Mitarbeiter der Industrierwartungsfirma aus. Dies erteilten die entscheidenden Weisungen im Sinne der zitierten Entscheidung des BGH vom 26.03.1996. Bei dieser Sachlage konnte nach Auffassung des LG Bonn nicht von einem konkreten Arbeitserfolg gesprochen werden, der von der beklagten Kranvermieterin beziehungsweise ihrem Kranführer geschuldet gewesen wäre. Etwas anderes galt auch nicht deshalb, weil die Kranbetreiberin selbst über den konkret zum Einsatz kommenden Kran eigenmächtig

entschieden hatte und anstelle eines bestellten 80 t-Telekranes einen weitaus größeren Kran geschickt hatte.

Dies hatte alleinige Gründe in der Verfügbarkeit und Disposition des Fuhrparks der Kranbetreiberin und hing nicht mit dem konkreten Kraneinsatz zusammen. Dafür, dass diese Kranauswahl fehlerhaft gewesen wäre, war nichts ersichtlich und von der Klägerin auch keinerlei Umstände vorgetragen. Auch die Auswahl des nach BGG 9231/VDI 2194 ausgebildeten und nach § 4 Abs. 1 BGV A 1: „Allg. Prävention“ (jetzt DGUV Vorschrift Nr. 1) jährlich lückenlos unterwiesenen und ansonsten hinreichend stichprobenartig überwachten Kranführers war nach Aktenlage nicht zu beanstanden. Ausgehend hiervon war eine eigene Pflichtverletzung der Kranbetreiberin aus dem Rahmenvertrag über die Krangestellungen nebst geeignetem Bedienungspersonal bereits ausgeschlossen.

Eine nach §§ 276, 278 BGB zu-rechenbare Pflichtverletzung des Kranführers während der sog. Arbeitsphase (vgl. Saller, Kranbetrieberhaftung verschärft sich!, VersR 2013, S. 147 ff) scheiterte, so das LG Bonn zu Recht, an dem echten Leiharbeitsverhältnis des Kranführers zur Werksinstandhaltung des Chemieparks aufgrund des Dienstverschaffungsvertrages. Selbst wenn der Rohrbogen daher ohne personalisiertes Funkkommando durch den Kranführer der Kranbetreiberin angehoben worden wäre, was bis zum Schluss streitig blieb, würde aufgrund der Rechtsnatur des Krangestellungsvertrages ein solches Fehlverhalten des Kranführers während der sogenannten Arbeitsphase des Krans der Kranbestellerin zugerechnet werden und nicht der Kranbetreiberin.

Auch die gegebenenfalls sogar ohne Zustimmung der Kranvermieterin erfolgte Weiterüberlassung des Krans und seines Bedienungsmannes an die Industrierwartungsfirma als Subunternehmerin der Kranbestellerin ändert hieran nichts, da gem.



Pflichten aus dem Vertragsverhältnis verletzt hat. Da es sich um einen kombinierten Miet-/Dienstverschaffungsvertrag handelt, haftet die Klägerin nicht für eine etwaige Schlechtleistung des Kranführers. Sie haftet lediglich für den Fall, dass der von ihr überlassene Kranführer für die Tätigkeit ungeeignet war oder die zur Verfügung gestellte Gerätschaft defekt war (vgl. OLG Koblenz a.a.O.; OLG Frankfurt Urte. v. 09.05.03, Az.: 2 U 122/02, zitiert nach juris) bezüglich der Ungeeignetheit des Zeugen (Kranführers) wurde nichts vorgetragen. (...) Auch ein Defekt an dem Kran wird nicht behauptet.

Eine Haftung der Klägerin käme allenfalls in Betracht, wenn das von ihr zur Verfügung gestell-





Bild: Riccardo Irala - fotolia.com

§ 540 BGB in diesem Falle der Hauptmieter für Handlungen des Untermieters einzustehen hätte. Im Übrigen sei der Kranführer so in das Unternehmen der Klägerin eingegliedert gewesen, dass er die konkreten Weisungen – vereinbarungsgemäß – auch von einem Dritten, hier der Wartungsfirma, entgegen nehmen durfte.

Aus diesem Grunde wäre ein etwaiges Fehlverhalten des Kranführers daher auch der Werksinstandhaltung und nicht der Kranbetreiberin zuzurechnen. Aus demselben Grunde scheiterten sodann auch deliktische Schadenersatzansprüche gegenüber der Kranbetreiberin wegen Eigentumsverletzung aus §§ 823, 831, 426 BGB, weil der Kranführer bei der streitgegenständlichen Tätigkeit eben gerade kein Verrichtungshelfer der Kranfirma mehr war, sondern ein solcher der Werksinstandhaltung.

Im Übrigen konnte diese aber entgegen der auch im Leiharbeitsverhältnis geltenden Beweislastregel des § 619 c BGB gerade kein nennenswertes und gegebenenfalls haftpflichtiges Verschulden des Kranführers beweisen, sodass auch direkte Schadenersatzansprüche gegen den Kranführer

selbst ausscheiden mussten. Zwar wäre bei einer verhaltensbezogenen Pflichtverletzung im Allgemeinen von einem Verschulden auszugehen. Das gilt aber gerade nicht im Rahmen des § 619 a BGB, wonach ein (Leih-)Arbeitnehmer dem (Leih-)Arbeitgeber Ersatz für den aus der Pflichtverletzung aus dem Arbeitsverhältnis entstehenden Schaden schuldet.

Der Klägerin ist aber vorliegend noch nicht einmal der Beweis leichtester Fahrlässigkeit gelungen. Der Kranführer hatte in seiner Zeugenvernehmung glaubhaft angegeben, er habe vor dem schadensursächlichen Hubvorgang ein personalisiertes Funkkommando gehört. Dabei kommt es aber er gerade nicht darauf an, ob ein solches von den hierzu als Beweis angebotenen Mitarbeitern der Industriefirma tatsächlich gegeben worden ist oder nicht. Es ist jedenfalls, so das LG Bonn, nicht auszuschließen gewesen, dass es sich möglicherweise um ein nicht für den Kranführer bestimmtes Fremdkommando, einen Hörfehler oder eventuelle Fremdgeräusche im Funkverkehr gehandelt hat.

Ungeachtet der Tatsache, dass die Kranbetreiberin die Sprech-

funkgeräte (offenbar leihweise) mit dem Autokran und dem Bedienungsmann zur Verfügung gestellt hatte, war der Kranführer nicht für die Organisation des Funkverkehrs und dessen Unzulänglichkeit zur Zeit des Schadensintritts verantwortlich. Im Übrigen hatten die Sprechfunkgeräte bei allen vorangegangenen Funkkommandos einwandfrei funktioniert, sodass auch ein Defekt an den Funkgeräten selbst ausgeschlossen werden konnte und noch nicht einmal vorgetragen war.

Selbstverständlich war die Organisation des sicheren Funkverkehrs der Werksinstandhaltung, mindestens aber der Industriefirma als deren Subunternehmerin zuzurechnen. Deren Monteur fungierte als Einweiser des sogenannten „blinden“ Kranführers, also eines Kranführers, der keinen Sichtkontakt auf die Last hat und daher entweder durch Handzeichen nach DIN 33409 „Handzeichen für Anschläger“ oder per Funk eingewiesen werden muss.

Einweisen und Anschlagen ist, wenn nicht ausdrücklich anders vereinbart, nicht Aufgabe des Kranführers. Der Kranführer ist Maschinist und einzig und allein für die Bedienung des ihm anvertrauten und überlassenen Fahrzeugkranes verantwortlich. Verzichtet dagegen der Kranbesteller auf Anschläger und Einweiser des Kranvermieters, weil er sie (meist aus Kostengründen) durch eigenes Personal ersetzen will, kommt ihm besondere Verantwortung bezüglich Ausbildung und Eignung der genannten Personen zu. Für die richtige Auswahl der Anschlagmittel und das richtige Anschlagen ist nämlich nicht der Kranführer, sondern der Anschläger verantwortlich. Gleiches gilt für den Einweiser, auch den Funk-einweiser.

Funkfrequenz, Funksprache, Funkkommandos und auch entsprechende Roger-Quittungen über Empfangen und Verstehen der Funkdurchsage sind daher vom Einweiser festzulegen. Gerade nicht vom Kranführer.

Einweisen und Anschlagen ist, wenn nicht ausdrücklich anders vereinbart, nicht Aufgabe des Kranführers.

Hierfür zuständig gewesen wäre daher der Montageleiter der Industriefirma als derjenige, der die Funkgeräte zur Übermittlung seiner Anweisungen im Rahmen der der Subunternehmerin der VN der Klägerin zustehenden Weisungsbefugnis über den Fahrzeugkran zu erteilenden Anweisungen über die vorzunehmenden Montageschritte und Bauabläufe. Der Fahrzeugkranführer war aufgrund des vereinbarten Krangestellungsvertrages in die Weisungs- und Dispositionshoheit der Subunternehmerin eingegliedert und deren Anweisungen unterstellt. Selbstverständlich muss danach auch die Werksinstandhaltung beziehungsweise deren Subunternehmerin für die störungsfreie Sprechfunkverbindung sorgen, um deren Anweisungen im Rahmen der Dispositionshoheit über den Fahrzeugkranführer zu übermitteln.

Zu diesem Zwecke wäre es erforderlich gewesen, eine Betriebsanweisung nach § 34 DGUV Vorschrift Nr. 52 (früher BGV D 6: „Krane“) zu erstellen, da Steuertätigkeiten eines „blinden“ Kranführers, der über Störkanten etc. arbeiten muss, wegen ihrer Schadensneigung zu den schwierigen Montagearbeiten gemäß Durchführungsanweisung zu § 34 DGUV Nr. 52 gehören.

Derjenige, der Sprechfunkgeräte zur Einweisung eines solchen Kranführers verwenden will, muss daher Funkfrequenz, Funksprache, Funkkommandos, Kennwörter (Codes) und auch entsprechende Roger-Quittungen in einer besonderen Betriebsanweisung nach § 34 DGUV Nr. 52 festlegen, ebenso Maßnahmen bei Störungen des Funkverkehrs bis hin zur Einstellung der Arbeiten, wenn ein sicherer Funkverkehr nicht gewährleistet werden kann.

KM