

Kraneinsätze auf Schwimmpontons: Wann wird der Kran zum Schwimmkran?

Wenn Fahrzeugkrane auf Schwimmpontons und anderen schwimmenden Körpern zum Beispiel auf einem Deckprahm eingesetzt werden sollen, ist Vorsicht angesagt. Im Schadensfall können katastrophale Deckungslücken drohen.

von RA Dr. Rudolf Saller

Zu einem tragischen Unglücksfall, der ein Todesopfer forderte, kam es im Jahr 2005 in Koblenz. Bei einem Kraneinsatz an der dortigen Doppelschleuse sollte mit einem 30 t-Kran eine Scheren-Hubarbeitsbühne in das trockengelegte Schleusenbecken der rechten Schleuse eingehoben werden. Zu diesem Zweck befuhr der 2-achsige AT-Kran einen circa 35 m langen Deckprahm DP1778 ohne Stützen.

Von diesem Deckprahm des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz aus sollte die Hubarbeitsbühne mit Hilfe des Fahrzeugkrans in das Schleusenbecken eingehoben werden, um dort Betonsanierungsarbeiten auszuführen. Gemäß Ausschreibung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz nach Basis VOB/L sollte die Ausladung circa 16 m betragen und das Gewicht der Hubarbeitsbühne 3.100 kg.

Der Kran fuhr zum Zwecke der Durchführung der Arbeiten auf den Deckprahm, und zwar an das hintere Ende. Der Deckprahm war in der Schleuseneinfahrt einseitig vertäut, jedoch ansonsten ohne Abstützung.

Es handelte sich daher um einen schwimmenden Körper. Aus Fahrzeugkran und Deckprahm wurde letztendlich ein Schwimmkran erstellt, jedoch ohne Roll- und Trimmphasenberechnung sowie ohne Überprüfung der Schwimm- und Kentersicherheit.

Bei Durchführung der Arbeiten und insbesondere beim Einschwenken der Hubarbeits-

auch nicht mehr abgebrochen werden. Es führte schließlich die zunehmende Ausladung zu einem sich selbst verstärkenden Vorgang, bis der Deckprahm auftauchte und den Kran regelrecht nach oben abgeschossen hat.

Der Fahrzeugkran wurde circa 6 m in die Luft geschleudert, drehte sich in der Luft und schlug in der Schleuseneinfahrt

für die beschädigte Hubarbeitsbühne in Höhe von 16.024,20 Euro sowie ferner auf Erstattung des Sterbegelds an die Witwe des getöteten Mitarbeiters in Höhe von 5.803,77 Euro und schließlich für die Beseitigung der Schäden an der Schleusenkammer in Höhe von 27.303,98 Euro.

Die Beklagte zu 1.), die Kranfirma, erhob schließlich Widerklage gegen das Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz auf Schadensersatz hinsichtlich der Schäden am Autokran in Höhe von 60.422,00 Euro aus dem Mietverhältnis über die Maschine gem. §§ 546, 548 BGB.

Das LG Koblenz hat der Klage des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz stattgegeben und die Widerklage des Kranunternehmers abgewiesen.

Gegen das Urteil des Landgerichts legten beide Beklagten Berufung ein. Das OLG Koblenz hat schließlich mit Urteil vom 14.03.11, Az.: 12 U 1528/09 den Schadensersatzprozess nach über fünf Jahren Dauer entschieden und die Beklagten zu 1.) und 2.) als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin den Schaden an der Schleusenkammer in Höhe von 27.303,98 Euro

*Der Fahrzeugkran wurde circa 6 m
in die Luft geschleudert.*

bühne über der Schleusenkammer senkte sich der Deckprahm natürlich dem Abstützdruck des Kranes folgend nach unten. Dadurch änderte sich der Trimmwinkel des Prahms, zudem erweiterte sich nach Auspendeln der Last selbstverständlich auch die Ausladung, was wiederum erhöhten Stützdruck erzeugte und zum weiteren Abtauchen des Deckprahms führte.

Da eine Roll- und Trimmphasenberechnung des Deckprahms fehlte, konnte auch dieser Vorgang nicht überprüft und

neben dem Deckprahm auf. Der Kranführer war bewusstlos und wäre beinahe ertrunken. Ein Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz, der sich in der Schleusenkammer befand, wurde durch ein umstürzendes Fahrgerüst, das von der Hebebühne getroffen worden war, erschlagen.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz verklagte schließlich den Kranunternehmer und auch den Kranführer auf Schadensersatz, nämlich einmal auf Erstattung der Kosten



nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz zu bezahlen.

Die Beklagte zu 1.), also die Kranfirma, wurde weiterhin verurteilt, an die Klägerin weitere 21.827,97 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.

Im Übrigen wurde die Klage abgewiesen. Die Widerklage der Beklagten zu 1.) wurde ebenfalls abgewiesen. Die weitergehende Berufung des Kranführers, des Beklagten zu 2.) wurde zurückgewiesen.

Zur Begründung führt das OLG Koblenz an, dass zum einen die Beklagte zu 1.), obwohl sie aus dem Fahrzeugkran ihres

Hierin sei lediglich ein leicht fahrlässiges Verhalten der Klägerin zu sehen, hingegen habe die Beklagte zu 1.), also die Kranfirma, eine zentrale Verpflichtung verletzt, die ihr aus dem Dienstverschaffungsvertrag hinsichtlich der Überlassung des Kranführers und dem Mietvertrag hinsichtlich der Vermietung des Autokranes vorzuwerfen ist, weil sie eine für die vorgesehene Dienstleistung nicht geeignete Arbeitskraft ausgewählt hat.

Nach den Feststellungen des OLG Koblenz war nämlich der Beklagte zu 2.), der Führer des Fahrzeugkranes, vollkommen ungeeignet, den Fahrzeugkran auf dem Schwimmkörper zu bedienen. Nach den Ausführ-

Weder die Schwimmfähigkeit noch die Ketersicherheit waren überprüft worden.

Fuhrparks und des Deckprahms aus dem Fuhrpark des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz einen Schwimmkran gemacht hatte, keine Roll- und Trimmphasenberechnung angestellt, sowie insbesondere auch weder die Schwimmfähigkeit noch die Ketersicherheit nach BGG 957 überprüft hätte.

Dies sei ein Verstoß nach § 5 BGV D21 und der daraus resultierenden Pflicht zur Überprüfung des schwimmenden Geräts auf Schwimmfähigkeit und Ketersicherheit. Eine Mithaftung der Klägerin hieraus sei nicht abzuleiten, auch nicht aus der fehlerhaften Ausschreibung, die lediglich eine Ausladung von 16 m angegeben hätte.

rungen des Gerichtssachverständigen im Termin sei es für einen Kranführer außerordentlich schwierig, insbesondere wenn er über keinerlei Erfahrungen im Betrieb eines Autokrans auf einem schwimmenden Ponton verfügte, eine solche Roll- und Trimmphasenberechnung zu erstellen beziehungsweise die Schwimmfähigkeit und Ketersicherheit zu überprüfen.

Demgegenüber ist der Beklagten zu 1.) als Fachfirma für den Einsatz von Fahrzeugkranen ein besonders schwerwiegender Pflichtverstoß und die gravierende Verletzung ihrer Sorgfaltspflichten vorzuwerfen. Es war ihre Aufgabe, einen für den konkreten Einsatzzweck geeig-



STEIL KRANARBEITEN IMMER VOR ORT

- Die Steil Firmengruppe ist mit fünf Niederlassungen im Großraum Saar-Lor-Lux vertreten.
- Von hier aus planen und realisieren wir internationale Spezialkranarbeiten, Schwertransporte und Firmenumzüge.
- Als zuverlässiger Partner stehen wir Ihnen gerne mit unserem hochspezialisierten Fuhrpark und einem schnell erreichbaren Service zur Verfügung.



D-54293 TRIER, ☎ +49 (0) 651 14656-0
D-66793 SAARWELLINGEN, ☎ +49 (0) 6838 98099-0
D-54516 WITTLICH, ☎ +49 (0) 6571 7210
L-5751 FRISANGE, ☎ +352 236044-1
F-57330 HETTANGE, ☎ +33 382 58 30 37

neten Kran zur Verfügung zu stellen. Die Beklagte zu 1.) hat jedoch erkennbar ohne jegliche Überprüfung der tatsächlichen Gegebenheiten einen Autokran eingesetzt, der für die Verhältnisse vor Ort nicht geeignet, nämlich mindertragfähig war.

In Anbetracht dieser gravierenden Pflichtverletzungen tritt das geringe Verschulden der Klägerin bei der fehlenden Roll- und Trimmphasenberechnung vollkommen zurück, so das OLG Koblenz. Die Klägerin haftet auch nicht für das Fehlverhalten des Kranführers, des Beklagten zu 2.), weil sein Verhalten gerade nicht nach § 278 BGB ihr zugerechnet werden kann.

Im Rahmen des Mietvertrages hat ein Mieter einzustehen für das Verhalten Dritter, denen er den Besitz der Mietsache überlassen hat, sodass diese die Mietsache mit seinem Wissen und Wollen benutzen; der Mieter haftet hingegen nicht für Dritte, die ohne sein Zutun mit der Mietsache in Berührung kommen.

Der Beklagte zu 2.) ist ohne Zutun der Klägerin allein aufgrund der Entscheidung der Beklagten zu 1.), diesen Kranführer bei den Arbeiten an der Schleuse einzusetzen, mit dem Autokran in Berührung gekommen.

Diese Begründung ist nach Auffassung des Autors jedoch falsch. Es lag zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 2.) unstreitig ein (echtes) Leiharbeitsverhältnis zugrunde, das nicht künstlich aufgeteilt werden kann. Die Klägerin und

die Beklagte zu 1.) hatten einen Dienstverschaffungsvertrag über die Überlassung eines geeigneten Kranführers an die Klägerin für deren Zwecke vereinbart.

Wesen des Dienstverschaffungsvertrages ist ein echtes Leiharbeitsverhältnis zwischen dem Kranführer und dem Entleiher-Arbeitgeber, also vorliegend der Beklagten (vgl. Kania, Überlassung von Maschinen mit Bedienungspersonal, NZA 1994, S. 872 ff.; ebenso KG Berlin, Urteil vom 18.12.1992, VersR 1994,

RA Dr. Saller: Es lag zwischen der Klägerin und der Beklagten ein echtes Leiharbeitsverhältnis zugrunde.

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.).

Aus diesem Grunde würde vorliegend ein etwaiges Verschulden des Kranführers einheitlich der Klägerin über §§ 276, 278 BGB wegen des zugrunde liegenden Leiharbeitsverhältnisses zugerechnet.

Richtig ist jedoch, dass vorliegend die Beklagte zu 1.) einen Fahrzeugkran eingesetzt hat, der bei einer Ausladung

von 16 m und dem Einheben eines Stückgewichts von 3.100 kg auf einem Schwimmkörper und den hieraus resultierenden Bewegungen eines nicht abgestützten Pontons bereits an der Belastungsgrenze war.

Hinzu kommt, dass der von der Beklagten zu 1.) ausgewählte Kranführer über keinerlei Erfahrung bei der Bedienung von Autokranen auf Schwimmkörpern verfügte und daher möglicherweise auch die aus der Trimmwinkelvergrößerung des Schwimmkörpers resultierende

Vergrößerung der Ausladung des Krans nicht richtig abschätzen konnte, sodass der trotz der deutlichen Schrägstellung des Krans von circa 1,5° den Hubvorgang bis an die Grenze der Vorwarnung der Lastmomentbegrenzung fortsetzte und auch nicht die erforderlichen Konsequenzen aus dem Umstand zog, dass – ohne Rücksicht auf die Neigung des Krans – bei einer Ausladung von mehr als 20,5 m und der bei diesem Hubvorgang gehobenen Last eine Sicherheitsreserve für den Kran nicht mehr gegeben, sondern die Kippgrenze überschritten war.

In Wahrheit lag daher eine Verletzung des Auswahlverschuldens vor und zwar sowohl hinsichtlich eines geeigneten

Krans mit ausreichender Tragfähigkeit und Sicherheitsreserven auf dem schwimmenden Körper sowie ferner hinsichtlich des Auswahlverschuldens bei der Gestellung eines geeigneten Kranführers im Rahmen des Dienstverschaffungsvertrages. Beides war nicht der Fall. Die Beklagte zu 1.) musste daher schon nach den Grundsätzen des Auswahlverschuldens haften.

Schließlich wurde die Beklagte zu 1.) auch wegen deliktischer Pflichtverletzungen verurteilt, und zwar nach §§ 823, 831 BGB, da nach Auffassung des OLG Koblenz der Beklagte zu 2.) hinsichtlich der Art und Weise, wie der Hubvorgang auszuführen war, den Weisungen der Beklagten zu 1.), also der Kranfirma, unterstellt gewesen wäre.

Insofern hat das OLG Koblenz in Übereinstimmung mit einer stark kritisierten Entscheidung des OLG Celle hier die Weisungszuständigkeiten aufgespalten und ausgeurteilt, dass zwar grundsätzlich der Kranführer, also der Beklagte zu 2.) den Weisungen der Klägerin hinsichtlich der Hubvorgänge unterstellt war, also hinsichtlich der Bestimmung wann und wo er welche Lasten zu verkranen hätte.

Hinsichtlich der Art und Weise, wie der Hubvorgang auszuführen gewesen wäre, hätte jedoch die Beklagte zu 1.) ihren Kranführer bei seiner Tätigkeit und auf Einhaltung der grundsätzlichen Sorgfaltspflichten hinweisen und überwachen müssen. Gleiches gelte hinsichtlich des Gesichtspunkts, dass die





Überlastanzeige für den Fahrzeugkran im Fall einer Schrägstellung des Autokranes nicht mehr zuverlässig funktionierte.

Das Urteil des OLG Koblenz ist nach Auffassung des Autors im Ergebnis richtig, in der Begründung jedoch etwas fehlerhaft und dürftig. Richtig ist, dass der Kranunternehmer, der einen Fahrzeugkran auf einem Deckprahm oder einem Schwimmponton abstützt und aufbaut, grundsätzlich eine Berechnung der Schwimmfähigkeit und Kintersicherheit durchzuführen hat. Dies ergibt sich bereits aus § 5 BGV D21: „Schwimmende Körper“ und den Grundsätzen über die Aufstellung von Schwimmfähigkeits- und Kintersicherheitsnachweisen für schwimmende Geräte in der Binnenschifffahrt nach BGG 957.

Beides war vorliegend nicht der Fall, sodass die Kranfirma schon gar nicht sicher beurteilen konnte, welcher Fahrzeugkran mit welcher Tragfähigkeit im konkreten Fall ausreichend standsicher war, um die streitgegenständliche

Aus Kran wird Schwimmkran: Die Überprüfung der Kippsicherheit des Krans alleine nach DIN EN 15018/ 15019 genügt hier nicht.

Hubarbeitsbühne mit einem Gewicht von 3.100 kg auf eine Entfernung von circa 16 m in die Schleusenkammer sicher einheben zu können.

Hinzu kam, dass die Beklagte zu 1.) einen unqualifizierten Kranführer gestellt hat, der offensichtlich nicht nach den berufsgenossenschaftlichen Grundsätzen BGG 921 ausgebildet, unterwiesen und befähigt war, schon gar nicht hinsichtlich der besonderen Sorgfaltspflichten und der Untersuchung der Schwimmfähigkeit und Kintersicherheit des mit dem Autokran versehenen Deckprahms.

Hier genügt gerade nicht die Überprüfung der Kippsicherheit des Krans alleine nach DIN EN 15018/ 15019, sondern es muss eine Roll- und Trimmphasenberechnung für den schwimmenden Körper und ein Kintersicherheitsnachweis für den

„Schwimmkran“ geführt werden.

Rechtlich ist nicht nur eine andere Maschine entstanden, sondern auch ein anderes Risiko. Hiermit war der Kranführer vollkommen überfordert. Dieser hat nämlich die Anforderungen an das Gerät jederzeit kritisch zu prüfen und die Funktionsfähigkeit des Fahrzeugkrans sicher zu stellen. Dies war ihm auf einem schwimmenden Körper nicht möglich, weil hierzu eine Trimmphasenberechnung und ein Nachweis der Kintersicherheit erforderlich gewesen wären. Beides hat im konkreten Einsatzfall gefehlt, sodass der Kran zu Umsturz kommen musste, nachdem sich der Deckprahm unter dem Druck der Abstützung um circa 1,5° nach vorne geneigt hatte und dadurch die Ausladung zusätzlich vergrößert wurde.

Durch das Verfahren des Fahrzeugkrans auf einen Schwimmkörper ist bei diesem Schadensfall eine Risikoerhöhung erfolgt (vgl. § 5 Abs. 2 ABMG). Rechtlich ist dadurch nicht nur eine andere Maschine entstanden (vgl. Risikobeurteilung nach MR 42/2006/EG), sondern auch ein anderes Risiko, nämlich ein Schwimmkran und kein Fahrkran mehr. Eigentlich wäre hierzu eine Deckung für den Maschinenschaden nach Fluss-Kasko-Bedingungen nötig.

Nach ABMG § 1 Abs. 4 b) sind Wasserfahrzeuge nicht versichert, damit auch kein Schwimmkran oder Kran auf einem Ponton oder Prahm. Dasselbe gilt wohl für die Tätigkeitsschäden nach § 10 AKB, da hier kein Gebrauch des Fahrzeugkrans im maschinen-technischen Sinne mehr vorliegen dürfte, sondern eine andere Maschine (Schwimmkran) geschaffen wird, und daher keine selbstfahrende Arbeitsmaschine mehr vorliegt.

KM ■

BEYER
Mietservice KG

- Arbeitsbühnen
- Baumaschinen
- Teleskoplader
- Minikrane
- Stapler
- Event-Technik

www.beyer-mietservice.de



Bundesweite Miethotline
0 18 05 – 92 99 70

0,14 €/Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.

Alles aus einer Hand