



## **NEWSLETTER #2/2009**

### **Abzug „Neu-für-Alt“ bei der Schadensberechnung nach § 429 II, III HGB?**

Das OLG Bremen hatte sich in einer unserer Sachen mit einer eher exotischen Rechtsfrage zu beschäftigen.

Gegenständlich war die Beschädigung eines sog. Rettungssystems, wie es auf Seeschiffen verwandt wird (vereinfacht: die Rettungsinsel nebst Gestell und Zubehör). Das – bereits mehrere Jahre alte - Rettungssystem sollte zur Überprüfung in die Vertragswerkstatt verbracht werden. Auf dem innerdeutschen Transport verunfallte der Frachtführer. Der an dem Rettungssystem entstandene Schaden bewegte sich innert des Haftungshöchstbetrages des § 431 I HGB. Die Parteien stritten im Wesentlichen über die Höhe des Schadens.

Die Klägerin hat die Kosten für die Beschaffung fabrikneuer Komponenten für das Rettungssystem als Reparaturkosten geltend gemacht. Die Beklagte hat demgegenüber geltend gemacht, dass sich die Beklagte – wie nach den Vorschriften der §§ 249 ff BGB auch – einen Abzug „Neu-für-Alt“ habe entgegen halten zu lassen.

Die in der Sache tätigen Gutachter hatten insoweit einen Minderwert des gebrauchten Rettungssystems im Vergleich zu dem Rettungssystem nach

Austausch der beschädigten Teile durch fabrikneue Teile zwischen 30% - und 50% errechnet.

Das OLG Bremen hat die Beklagte mit Urteil vom 19.03.2009, Az. 2 U 123/08, antragsgemäß, d.h. in Höhe der Kosten für die Anschaffung fabrikneuer Teile für das Rettungssystem verurteilt.

Das OLG Bremen argumentiert, dass bei einer Beschädigung nach § 429 II HGB für die Bemessung des Schadens auf den Unterschied zwischen dem Wert des unbeschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme und dem Wert der beschädigten Sache abzustellen sei, wobei § 429 II 2 HGB die Vermutung aufstelle, dass die Reparaturkosten dem genannten Differenzbetrag entsprechen.

Die Vermutungsregelung des § 429 II 2 HGB könne der Anspruchsgegner grundsätzlich widerlegen, bspw. auch dadurch, dass er nachweist, dass die Sache durch die Reparatur eine Wertverbesserung erfahren habe. Abzustellen sei insoweit auf den sog. „gemeinen Wert“ der Sache i.S.d. § 429 III HGB vor der Beschädigung und nach der Beschädigung.

Für die Berechnung des „gemeinen Wertes“ sei dabei auf den Marktpreis eines gebrauchten Rettungssystems abzustellen. Da es für gebrauchte Rettungssysteme jedoch – gutachterlich

bestätigt – keinen Markt gäbe, scheidet die Berechnung eines gemeinen Wertes aus. Und zwar unbeschadet des von den Gutachtern errechneten Minderwertes des gebrauchten Rettungssystems.

Mit der Folge, dass der Frachtführer die Reparaturkosten bis zum Neuwert des Rettungssystems zu erstatten hat, obwohl der Geschädigte insoweit – um den Minderwert des gebrauchten Rettungssystems – bereichert ist.

Mithin zusammengefasst, der Frachtführer nach Auffassung des OLG Bremen bei der Beschädigung einer gebrauchten Sache, für die es keinen Markt gibt, nach §§ 427 II, III HGB die Reparaturkosten bis zur Höhe des Neupreises der Sache zu erstatten hat. Die Entscheidung des OLG Bremen ist rechtskräftig.

*Benjamin Grimme*

### **Von „Leuten“ und anderen Menschen**

Der BGH hat in zwei jüngeren Urteilen vom 02.04.2009 (AZ. I ZR 60/06 und I ZR 61/06) seine Definition der „Leute“ des Frachtführers i.S.d. WA, nach seinem bekannten Urteil vom 21.09.2000 – I ZR 135/00 (TransportR 2001, 29 ff.), bestätigt und näher präzisiert.

Im Rahmen des Warschauer Abkommens war der Begriff der „Leute“ vor allem für die Festlegung des Obhutzeitraums des Frachtführers und zur Bestimmung des Personenkreises des qualifizierten Verschuldens sich der Luftfrachtführer zurechnen lassen muss von erheblichen Interesse. Unter Geltung des Montrealer Übereinkommens wird diese Bedeutung zurückgedrängt, da eine Haftungsdurchbrechung aufgrund des Vorwurfes qualifizierten Verschuldens nicht mehr möglich und auch die Entlastung aufgrund

eines unabwendbaren Ereignis erheblich eingeschränkt wurde.

Der BGH lehnt der Begriff „der Leute“ eng an den Begriff des Erfüllungsgehilfen i.S.v. § 278 BGB an. Insoweit bedarf es keiner Weisungsabhängigkeit des „Leute“ Auch muss der Luftfrachtführer den Dritten nicht unmittelbar zur Durchführung des Luftfrachttransportes eingesetzt haben. Entscheidendes Kriterium sei die Möglichkeit der der beaufsichtigenden Einflussnahme auf den Dritten zum Schutz des Sendungsgutes. Daher hat der BGH in den vorliegenden Rechtsstreiten auch das Reinigungspersonal des Lagers und die Bediensteten des Zolls dem Kreis der „Leute“ des Luftfrachtführers zugeordnet. Bei Letzteren muss jedoch einschränkend bemerkt werden, dass es sich um abgeschlossene Zolllager im Lagerkomplex der Beklagten gehandelt hatte und die Zollbeamten lediglich unter Aufsicht der Beklagten mit den Waren in Berührung kamen.

Da mit überwiegender Geltung des Montrealer Übereinkommens dieser Problembereich an Bedeutung verlieren wird, soll es hiermit sein Bewenden haben.

Die beiden Urteile sind jedoch aus einem anderen Grunde noch interessant. Der BGH sah die Beurteilung des Berufungsgerichtes, es sei lediglich ein Diebstahl der „Leute“ des Luftfrachtführers möglich gewesen, da aufgrund des umfangreichen Vortrages der Beklagten zu ihrer Betriebsorganisation und zu den von ihr eingerichteten Sicherheitsmaßnahmen eine andere Möglichkeit des Verlustes ausgeschlossen sei. Der Frachtführer, der, um der Vermutung qualifizierten Verschuldens zu entgehen, einer sekundären Darlegungslast genügt, läuft somit Gefahr das in der Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens in Form des Mitarbeiterdiebstahls erteilt. Insoweit befindet sich der Frachtführer im

Rahmen ungeklärter Sendungsverluste in einer Vortragszwickmühle.

Das Urteil zum Az. I ZR 60/06 hat darüber hinaus erhebliche praktische Bedeutung in verjährungsrechtlicher Hinsicht. Der BGH hat hier eine Durchbrechung der in Art. 29 WA normierten Ausschlussfrist über die deutsche Multimodalnormen vorgenommen. Gem. § 452 b II 2 HGB verjähren die Ersatzansprüche auch bei bekanntem Schadenort frühestens nach den Regeln des § 439 HGB. Der Begriff der Verjährung in dieser Vorschrift soll nach dem BGH auch Ausschluss- und Erlöschensregelungen Anwendung finden, die in dem anwendbaren Teilstreckenrecht funktional an die Stelle der Verjährungsregelung treten.

Der BGH hat § 452 II 2 HGB ausdrücklich auch für anwendbar erklärt, wenn das relevante Teilstreckenrecht einem internationalem Übereinkommen unterliegt. In seiner Begründung setzt sich der BGH jedoch nicht mit der Rechtsansicht von Müller-Rostin (Entzieht sich das Luftfrachtrecht der einheitlichen Verjährungsregelung in § 452 b II HGB?, TransportR 2008, 241), der die Ansicht vertritt, das das Luftfrachtrecht in den Art. 31 WA bzw. 38 MÜ vorrangige Regelungen für den bekannten Schadenort während der Luftbeförderung trifft und diesen Bereich dem nationalen Gesetzgeber entzieht.

Der BGH hat ersichtlich anders entschieden. Da § 439 HGB eine Verjährungshemmung durch Haftbarhaltung und eine dreijährige Verjährung bei Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens kennt, ist die Regressmöglichkeit bei Schadeneintritt während der Luftbeförderung im Rahmen multimodaler Transporte zeitlich erheblich erweitert.

Ferner hat der BGH in der Einlösung eines Schecks keine Annahme eines Abfindungsvergleiches erblickt, wenn

die Schecksumme und die Schadenssumme in einem eklatanten Missverhältnis stünden. Im zu entscheidenden Fall belief sich die Schadenssumme auf 13.296 DM, während der Scheckbetrag lediglich auf 160 DM lautete. Bei einem solchen Missverhältnis sei in der Einlösung eines Schecks lediglich die Sicherung einer Teilzahlung zu sehen, zumal solche Sendungen transportversichert zu sein pflegen und nicht davon ausgegangen werden kann, dass der VN Nachteile zu Lasten seines Versicherers in Kauf nehmen wollen.

*Stephan Göke*

### **Qualifiziertes Verschulden bei Lieferfristüberschreitung**

Nach den in unserem Newsletter #2/2008 aufgeführten Entscheidungen zum qualifiziertem Verschulden bei Lieferfristüberschreitungen gibt es nun zu diesem Thema eine weitere Entscheidung und zwar des OLG Hamm vom 18.08.2008, Az. 18 U 199/07.

Das OLG Hamm entschied in seinem Urteil, dass die Berufung des Beklagten gegen die Entscheidung des LG Arnsberg, Az. 4 O 397/06, überwiegend unbegründet ist.

Der Beklagte war seitens der Klägerin mit einem grenzüberschreitendem Lkw-Transport von Turboladern beauftragt worden. Die Sendung sollte seitens der Beklagten am 24.11.2005 übernommen werden und spätestens am 25.11.2005 um 6.00 Uhr abgeliefert werden. Zu einer fristgerechten Ablieferung kam es nicht, so dass der Beklagte der Klägerin gemäß Art. 17 Abs. 1, 19, 29 CMR in Verbindung mit den §§ 249 ff. BGB haftet.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Ersatz für Aufwendungen, die ihr zur Abwehr eines durch das Nichteinhalten einer Lieferfrist drohenden hö-

heren Verzögerungsschaden entstanden sind. Die CMR enthält eine abschließende Regelung für Ansprüche des Absenders bzw. Empfängers wegen des Nichteinhaltens der Lieferfrist. Vertraglich war zwischen den Parteien vereinbart, dass die Turbolader am 25.11.2005 um 06:00 Uhr ausgeliefert werden. Gegen 06:15 Uhr jedoch befand sich das Transportgut noch in der Nähe von X., so dass die Haftungsvoraussetzungen des Art. 17 Abs. 1, 19 CMR erfüllt sind.

Mit dem Einwand des Haftungsausschlussgrunds gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR konnte der Beklagte nicht gehört werden, denn das Überschreiten der Lieferfrist war für den Beklagten vermeidbar. Der Beklagte vertrat die Ansicht, das Überschreiten der Lieferfrist sei für ihn unvermeidbar gewesen, da er seitens der Klägerin mit einem weiteren Transport am 24.11.2005 beauftragt worden sei und somit die Turbolader nicht zur vereinbarten Zeit um 17:00 Uhr, sondern erst nach 20:00 Uhr abgeholt werden konnten. Der Beklagte verkennt hierbei jedoch, dass die Verantwortung dafür, dass alle übernommenen Transportaufträge fristgerecht erfüllt werden können, beim Frachtführer liegt, der die einzelnen Aufträge entgegennimmt.

Bei einer fristgerechten Ladung der Turbolader am 24.11.2005 ab 17:00 Uhr hätten dem Fahrer insgesamt 12 Stunden zur Verfügung gestanden, um die Fahrstrecke von ca. 860 km zu bewerkstelligen. Selbst aufgrund der sich bereits am Abend des 24.11.2005 abzeichnenden schwierigen Witterungs- und Straßenverhältnisse war nach der Beweisaufnahme davon auszugehen, dass die Sendung hätte rechtzeitig abgeliefert werden können.

Auf Haftungsbegrenzungen kann sich der Beklagte nicht berufen, da die Vor-

aussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR erfüllt sind.

Leichtfertiges Verhalten erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Interessen der Vertragspartner hinwegsetzen. Hinzukommen muss das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts. Dies liegt vor, wenn sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten die Erkenntnis aufdrängen muss, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen.

Vorliegend war das leichtfertige Verhalten des Beklagten nach den Grundsätzen der sekundären Darlegungslast zu vermuten.

Die Grundsätze der sekundären Darlegungslast gelten auch in den Fällen, in denen es nach materiellem Recht um die Überschreitung einer Lieferfrist geht. Die rechtliche Grundlage der Grundsätze ist das Prozessrechts und nicht das materielle Recht. Die mit der Vermutung verbundenen Einlassungsobliegenheit des Frachtführers und die Rechtsfolge der Nichterfüllung dieser Pflicht folgen aus denen in der Rechtsprechung des BGH und in dem Schrifttum anerkannten prozessualen Grundsätzen der sog. sekundären Darlegungslast.

Nach Ansicht des Gerichts ergaben sich bereits aus dem unstreitigen Sachverhalt ausreichende Umstände, die ein leichtfertiges Verschulden des Beklagten nahelegen.

So wurde die zu transportierende Sendung trotz der Kenntnis der langen Fahrstrecke und der angekündigten ungünstigen Wetterlage abweichend von der vertraglich vereinbarten Zeit zu spät geladen.

Dass die vereinbarte Ladezeit nicht eingehalten werden könnte, musste sich für den Beklagten bei Entgegennahme des zweiten Auftrags förmlich aufdrängen, da er am 24.11.2005 noch ein weiteres Gut zu transportieren hatte.

Aufgrund dessen liegt die Vermutung nahe, dass der Beklagte den zeitlichen Ablauf des Transportes von Anfang an fehlerhaft geplant hat und/oder der eingesetzte Fahrer die ihm vorgegebenen Zeiten nachlässig nicht eingehalten hat. Mithin hätte sich dem Beklagten und seinem Fahrer die Erkenntnis aufdrängen müssen, dass aus den Verzögerungen im Transportverlauf ein Schaden entstehen konnte.

Die vorgenannten Umstände stammen ausschließlich aus dem Bereich des Beklagten, so dass die Klägerin keine weiteren Angaben machen kann. Der Beklagte hätte daher im einzelnen Darlegen müssen, wie er den Transport in zeitlicher Hinsicht geplant hatte und wann welche Umstände zu Verzögerungen geführt haben. Seiner Darlegungslast ist der Beklagte jedoch nicht hinreichend nachgekommen, so dass von einem leichtfertigen Verschulden auszugehen war.

Die Turbolader wurden, um einen Bandstillstand bei der Empfängerin zu vermeiden, via Lufttransport zur Empfängerin gebracht. Hier sind Luftfrachtkosten in Höhe von EUR 8.600,00 angefallen.

Im Rahmen des Art. 29 CMR ist der zu ersetzende Schaden nach dem einschlägigen nationalen Recht zu bemessen. Vorliegend finden demnach die §§ 249 ff. BGB Anwendung, da die Beschränkungen des deutschen Frachtrechts nicht greifen. Da sowohl die Niederlassung des Beklagten als auch der Verladeort in Deutschland

liegen, war gemäß Artikel 28 Abs. 4 EGBGB von der Anwendung des deutschen Rechts auszugehen.

Die von der Klägerin geltend gemachten Kosten sind der Höhe nach gerechtfertigt. Der Beklagte hat die Aufwendungen des Geschädigten zu erstatten, die dieser zum Ausgleich des entstandenen und zur Abwendung eines weiteren Schadens als erforderlich ansehen durfte. Ein derartiger Aufwand ist gemäß § 249 Abs. 1 BGB als Schaden erstattungsfähig, wenn ein verständiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten den Aufwand für zweckmäßig und notwendig halten durfte. Es erfolgt eine ex ante Betrachtung.

Nach der Kenntnis der Klägerin am Morgen des 25.11.2005 war mit einem Bandstillstand bei der Empfängerin auszugehen, wenn die Turbolader nicht bis zur Mittagszeit am selben Tage im Werk eingetroffen wären. Somit war davon auszugehen, dass es ohne die umgehende Anlieferung der Teile zu einem Produktionsausfall gekommen wäre, welches die Gefahr eines erheblichen Schadens darstellt. Es war mithin gerechtfertigt, eine schnelle und sichere Beförderung der fehlenden Turbolader per Luftfracht zu organisieren.

Da der Lufttransport binnen weniger Stunden organisiert und durchgeführt werden musste, konnte weder eine Kostenanalyse angestellt, noch Vergleichsangebote eingeholt werden. Daher war die bezahlte Luftfracht in Höhe von EUR 8.600,00 der Höhe nach auch nicht zu bestanden.

Entgegen der Ansicht der Beklagten war der Schadensersatzanspruch nicht aufgrund eines Mitverschuldens der Klägerin zu kürzen.

Nach der Rechtsprechung des BGH kann bei einer gemäß Artikel 29 CMR begründeten Haftung des Frachtführers der Einwand des Mitverschuldens des Auftraggebers gemäß § 254 BGB zu berücksichtigen sein.

Denkbar ist ein solches Mitverschulden der Klägerin, da diese den Beklagten auf die Gefahr eines drohenden hohen Schadens bei Lieferfristüberschreitung nicht aufmerksam gemacht hatte.

Vorliegend fehlt es jedoch bereits an der Kausalität einer derartigen Obliegenheitsverletzung der Klägerin für den eingetretenen Schaden. Seitens des Gerichts konnten keine Feststellungen getroffen werden, dass der Beklagte besondere Maßnahmen ergriffen hätte, um die vereinbarte Lieferfrist einzuhalten, wenn er einen Warnhinweis der Klägerin erhalten hätte.

Der Beklagte hat sich dazu geäußert, dass er den Transportauftrag beim erteilten Warenhinweis nicht angenommen hätte. Diese Aussage hat das Gericht jedoch nicht als glaubhaft eingestuft. Denn nach dem eigenen Vortrag des Beklagten konnte die Verladung des Turboladers erst nach 20:00 Uhr erfolgen, weil er zunächst den weiteren Auftrag am selben Tage zu erfüllen hatte. Das jedoch ein solcher zweiter Auftrag dazukommen würde, konnte der Beklagte bei Vertragsabschluss hinsichtlich des Transports der Turbolader nicht wissen. Mithin er somit nicht davon ausgehen konnte, dass sein Fahrer die für den Transport vorgesehene Ladezeit aufgrund eines später erteilten weiteren Auftrags nicht würde einhalten können.

Die seitens des Landgerichts Arnsberg ausgesprochene Entscheidung war somit seitens des OLG Hamm – mit Ausnahme des Zinsanspruchs – zu bestätigen.

*Angela Schütte*

**Ziff. 30.2, 2. HS. ADSp versus Art. 31, 41 CMR zum Beschluss des OLG Köln vom 19.03.2009 (Gerichts-Az 8 W 8/09, nicht veröffentlicht)**

Die ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung gemäß Ziff. 30.2 ADSp verstößt nicht gegen das Derogationsverbot von Art. 31 Abs. 1 CMR, wenn ein durch diese Norm bestimmter internationaler Gerichtsstand in Deutschland gegeben ist.

In dem vorliegenden Rechtsstreit nahm die Klägerin als Transportwarensicherung die Beklagte, ein in Mönchengladbach ansässiges Unternehmen im Regresswege für den Verlust einer Sendung Projektoren in Anspruch, die vom Lager der Rechtsvorgängerin der Klägerin in Köln zu deren Schwesterfirma nach Polen zu transportieren war. Die Beklagte arbeitete, was unstrittig war, auf Grundlage der ADSp jeweils neueste Fassung.

Die Beklagte wurde zunächst vor dem AG Köln auf Zahlung in Höhe der ausbezahlten Versicherungssumme in Anspruch genommen. Die Beklagte erhob die Rüge des örtlich unzuständigen Gerichtsstandes mit Berufung auf Ziff. 30.2, 2. HS ADSp, wonach ausschließlicher Gerichtsstand für Ansprüche gegen den Spediteur der Ort der beauftragten Niederlassung des Spediteurs ist. Das AG Köln erklärte sich daraufhin im Beschlusswege gemäß § 281 ZPO ohne vertiefte Begründung für unzuständig und verwies den Rechtsstreit auf Grund des hilfsweise gestellten Verweisungsantrag an das AG Mönchengladbach-Reydt. Dieses Gericht verwies den Prozess zurück an das AG Köln wegen angeblich mangelnder Bindungswirkung. Im Beschlusswege musste daraufhin das nächsthöhere Gericht der Berufungsinstanz gemäß § 36 Abs. 1 Ziff. 6 ZPO das zuständige Gericht bestimmen.

Der Beschluss traf das AG Mönchengladbach-Reydt.

Zur Begründung: Zu der Frage der wirksamen Vereinbarung der Ziff. 30.2 ADSp gibt es soweit zwei Meinungen: Unstreitig ist bei beiden Ansichten, das Ziff. 30.2. ADSp insoweit als unwirksam anzusehen ist, als die Klausel einen internationalen Gerichtsstand bestimmt und damit die anderen internationalen Gerichtsstände der CMR unzulässigerweise ausschließt.

Nach einer Ansicht ist die Anordnung der Ausschließlichkeit eines Gerichtsstandes durch eine Klausel nicht teilbar. D.h. die Klausel kann nicht so ausgelegt werden, als dass sie nur dann gilt, wenn ein deutsches Gericht international zuständig ist (so *Koller*, Kommentar zum TranspR, 6. Aufl. 2008, Art. 31 CMR Rn 5 mit Verweis auf *Clark*, CMR S. 145).

Dieser Ansicht hat sich der Senat in vorliegender Sache nicht angeschlossen. Er vertritt vielmehr die praxishere Ansicht, wonach das nach innerstaatlichem Prozessrecht zuständige Gericht muss nicht das am für die internationale Zuständigkeit maßgeblichen Ort sein (vgl. Staub/Helm Großkommentar HGB, Anh VI nach § 452 HGB, Art. 31 CMR, Rn 27f, OLG Hamburg TranspR 1984, 132f.)

D.h. ist durch eine der Bestimmungen des Art. 31 Abs. 1 CMR (Sitz des Beklagten i.w.S., Übernahme- oder Ablieferungsort) die internationale Zuständigkeit deutscher Gericht erst einmal eröffnet, so sind auch Gerichtsstandsklauseln wirksam, die einen anderen Gerichtsstand bestimmen, als den Ort, durch den die internationale Zuständigkeit begründet wurde.

Fazit: Das OLG Köln hat sich in diesem Beschluss der praxisheren Ansicht angeschlossen. Sie ist in sich konsequent, da die Bestimmung von weiteren örtlichen Gerichtsständen im Vertragsgesetz zur CMR als unverein-

heitliches nationales Recht lediglich zusätzlich örtliche Foren bestimmt.

Sie ist auch mit dem Wortlaut der CMR im Einklang, da kein internationaler Gerichtsstand *derogiert*, also ausgeschlossen, wird.

D.h. mit anderen Worten: Wird der deutsche Spediteur im vorliegenden Fall vor einem polnischen Gericht verklagt, kann er sich dort nicht erfolgreich auf den Gerichtsstand der Ziff. 30.2, 2. HS ADSp berufen. Sucht der Berechtigte sich jedoch Deutschland als internationalen Gerichtsstand aus, greift der ausschließliche örtliche Gerichtsstand der Ziff. 30. 2 , 2. HS ADSp.

*Eva-Maria Braje*

### **Schadensersatzhaftung bei unberechtigter Inanspruchnahme**

Die unberechtigte Rechtsanmaßung ist immer wieder Gegenstand höchstrichterlicher Entscheidungen.

Der Bundesgerichtshof (Urteil vom 16.01.2009 - Az: V ZR 133/08) entschied kürzlich wieder, dass - wenn eine Vertragspartei, die von der anderen Vertragspartei verlangt, das nach dem Vertrag nicht geschuldet ist oder ein Gestaltungsrecht ausübt, das nicht besteht - die Pflicht zur Rücksichtnahme nach § 241 Abs. 2 BGB verletzt und sich daher gemäß § 280 Abs. 1 S. 1 BGB schadensersatzpflichtig macht.

Dieses Urteil wird häufig missverstanden und zweckentfremdet. Der Anspruchsgegner rechnet regelmäßig - unter Verweis auf dieses Urteil - (ungerechtfertigt) gegen die unter dem Gesichtspunkt des Verzugsschadens geltend gemachten Rechtsanwaltskosten des Anspruchstellers mit den eigenen Rechtsanwaltskosten auf. Der Anspruchsteller bleibt daher regelmäßig auf seinen eigenen Rechtsanwaltskosten sitzen. Denkbar ist aber auch, dass

andere Schadenspositionen, wie z. B. aufgenommen Kredite, administrative Kosten und Lohnkosten, vom Anspruchsgegner geltend gemacht werden.

Der Schadensersatzanspruch des Anspruchsgegners wegen ungerechtfertigter Inanspruchnahme besteht jedoch nur in sehr eingeschränkten Fällen.

Dazu im Einzelnen:

Zunächst muss es sich um eine Zahlungsaufforderung oder der Ausübung eines Gestaltungsrechtes, wie z. B. die Kündigung, handeln. Andere Geltendmachungen, wie z. B. Auskünfte, Anerkenntnisse usw., werden nicht von dieser Schadensersatzverpflichtung umfasst.

Außerdem kommt ein Schadensersatz aus den oben genannten Gründen nur im Rahmen der gerichtlichen Geltendmachung in Betracht. Eine etwaige ungerechtfertigte Inanspruchnahme im außergerichtlichen Stadium löst hingegen keine Schadensersatzverpflichtung aus: Der BGH äußert in dem oben genannten Urteil, dass im außergerichtlichen Stadium - im Gegensatz zum gerichtlichen Stadium - ein Recht auf Irrtum anerkannt sei. Außerdem fehlt es im außergerichtlichen Stadium an einer förmlichen Beteiligung des zu Unrecht in Anspruch genommenen und an einer verschuldensunabhängigen Haftung, wie sie den Kläger trifft, wenn dieser aus einem vorläufig vollstreckbaren Urteil vollstreckt, das später aber geändert wird.

Wann ist aber eine Inanspruchnahme ungerechtfertigt?

Eines ist zumindest klar: Eine Klageabweisung als solches löst keine Schadensersatzverpflichtung aus. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Klageerhebung fahrlässig erfolgte.

Aber wann handelt jemand fahrlässig im Hinblick auf die Geltendmachung von (ungerechtfertigten) Ansprüchen?

Fahrlässigkeit wird definiert mit der Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Fahrlässigkeit liegt aber - ausweislich des BGH - nicht bereits dann vor, wenn der Anspruchssteller erkannt hat, dass seine Forderung in der Sache unberechtigt ist: Denn das Ergebnis eines Rechtsstreits vorauszusehen, der allein zur Sicherung und Klärung der Berechtigung der Forderung führt, kann nicht vom Kläger verlangt werden. Dies würde ihn in diesem Stadium der Auseinandersetzung überfordern und ihn in der Durchführung seiner Rechte unzumutbar erschweren.

Der BGH wendet daher ein Plausibilitätskriterium zugunsten des originären Anspruchstellers an: Das Verhalten des Klägers entspricht der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, wenn er prüft, ob die Vertragsstörung auf eine Ursache zurückzuführen ist, die dem eigenen Verantwortungsbereich zuzuordnen und die eigene Rechtsposition plausibel ist. Bleibt hingegen ungewiss, ob tatsächlich eine Pflichtverletzung der anderen Partei vorliegt, darf der Kläger, die sich aus einer Pflichtverletzung ergebenden Rechte geltend machen, ohne Schadensersatzverpflichtung wegen einer schuldhaften Vertragsverletzung befürchten zu müssen.

Der Anspruchssteller muss also nur überprüfen, ob die Pflichtverletzung aus seiner oder der Verantwortungssphäre des Anspruchsgegners stammt, um den Vorwurf der Fahrlässigkeit zu entkräften. Zweifel oder Unklarheiten im Hinblick auf das Bestehen oder Nichtbestehen eines Anspruchs werden zu seinen Gunsten angenommen.

Im Ergebnis kann also festgehalten werden, dass das Plausibilitätskrite-



rium nur in wenigen Ausnahmefällen zu einer Fahrlässigkeit des Anspruchstellers kommt. Der Anwendungsbereich des oben genannten Urteils ist daher - im Gegensatz zu den häufigen Berufungen darauf - sehr gering. Es besteht also kein Grund aufgrund etwaiger schadensersatzrechtlicher Gegenansprüche auf eine Geltendmachung von Ansprüchen zu verzichten. Ferner sollte etwaigen Schadensersatzansprüchen des Anspruchsgegners widersprochen werden. Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass diese wiederum ungerechtfertigt sind.

Weitere gerichtliche Entscheidungen werden sicherlich folgen. Wir werden weiter berichten.

*Thomas Trieb*

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:  
b.grimme@grimme-kollegen.de  
Stephan Göke:  
s.goeke@grimme-kollegen.de  
Angela Schütte:  
a.schuette@grimme-kollegen.de  
Eva-Maria Braje:  
e.braje@grimme-kollegen.de  
Thomas Trieb:  
t.trieb@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen,  
Neumühlen 15, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99

*Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der in den Beiträgen zitierten Urteile und Beschlüsse in Kopie zur Verfügung.*

