die Ware entnommen. Sodann werde die Ware gescannt und dadurch in das Warenwirtschaftssystem aufgenommen. Sie sei dann damit beauftragt worden, festzustellen, welche Ware verlustig gegangen sei. Zunächst hätte sie den Gesamtmenge und -wert der georderten Ware (63 Paletten) erfasst und nach Abschluss des Vereinnahmungsprozesses die Differenz zwischen der bestellten und der eingegangenen Ware festgestellt. Das Ergebnis ergebe sich aus Liste Anlage 4 zum Gutachten G vom 05.11.2015. Die 4. Spalte weise die fehlenden Artikel nach Art und Menge auf. Sodann sei sie beauftragt worden, den Wert der fehlenden Ware zu ermitteln. Hierzu seien die Einkaufsrechnungen von A herangezogen worden. Sie habe die Rechnungen von A mit den Eintragungen im Warenwirtschaftssystem von Z abgeglichen. Sie habe hierzu anhand des von Arcardia zur Verfügung gestellten Summary eine detaillierte Überprüfung der Fehlmengen vorgenommen, bzgl. derer sie dem Zeugen H im Warenwirtschaftssystem von Z gezeigt habe, dass diese Waren dort nicht erfasst worden seien. Anlage 11 des Gutachtens sei aus einer Übertragung des Summary mit Gelbmarkierungen in eine Excel-Tabelle entstanden.

Der Zeuge H hat bestätigt, stichprobenartig die Eingaben im Warenwirtschaftssystem von Z überprüft zu haben. Er selbst habe die Übertragung der von der Zeugin B getroffenen Feststellungen in Bezug auf die Fehlmengen in die Liste Anlage 11 überprüft. Da die Anzahl der fehlenden Ware (»units«) in Anlage 11 niedriger gewesen sei als in Anlage 4, sei er der Differenz nicht nachgegangen. Für ihn sei die Anlage 4 als Basis zur Schadensermittlung so nicht geeignet gewesen.

Der Senat hat keinen Zweifel daran, dass die Zeugin die nicht in Erfurt angekommene Ware zutreffend ermittelt hat und dass es sich bei dem ermittelten Fehlbestand um die in England gestohlene Ware handelt. Es bestehen für den Senat keine Anhaltspunkte dafür, dass zuvor mehr Ware bei dem Dienstleister in Ibbenbüren angekommen ist und dort, nach dem Diebstahl in England, weitere Ware gestohlen oder unterschlagen worden ist. Auch bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei Z in Erfurt weniger Ware gescannt worden ist, als tatsächlich angeliefert. Die von der Zeugin B zur Schadensermittlung geleistete Arbeit ist detailliert und nachvollziehbar dokumentiert und die Zeugin vermochte ihr Vorgehen plausibel zu erklären. Der Zeuge H hat im Auftrag der Klägerin, des Sachversicherers von Z, die erarbeiteten Zahlen überprüft und für zutreffend befunden. Dies ist zur Überzeugung des Senats ausreichend, den Umfang der in England gestohlenen Waren zu belegen. Die Differenz zwischen den ermittelten Fehlbeständen aus den Anlagen 4 und 11 zum Gutachten G sind nicht geeignet, das in Anlage 11 gefundene Ergebnis, nämlich eine Fehlmenge von 18332 Teilen (»units«) in Frage zu stellen.

Daraus ergibt sich, dass nicht nur der Nachweis des Umfangs der in Verlust geratenen Ware, sondern auch deren Wert mit 233.051,82 GBP = 313.454,70 € (= Umrechnung zum 07.05.2015) feststeht. Das Summary, zu dessen Entstehung der Zeuge M überzeugend bekundet hat, weist die Einzeleinkaufspreise sowie die Gesamteinkaufspreise der »units« auf, die Zeugin Beyer hat die ermittelten Fehlbestände notiert und berechnet, die Gesamtsumme ist in Anlage 11 zutreffend erfasst.

6. Der Klägerin steht gegen die Beklagte weiterhin ein Anspruch aus Art. 29 CMR, §§ 249 ff. BGB auf Ersatz der Kosten der Schadensfeststellung i.H.v. 2.031,50 € zu, die durch die Rechnung G vom 11.11.2015 belegt sind.

7. Der Zinsanspruch folgt aus Art. 27 Abs. 1 CMR.

8. Anhaltspunkte für ein Mitverschulden der Versenderin, das sich die Klägerin zurechnen lassen müsste, bestehen nicht. Das qualifizierte Verschulden beruht vorliegend unter anderem darauf, dass eine bekannte Diebstahlsgefährdung vorlag, so dass ein unterlassener Hinweis auf besonders wertvolles Transportgut nicht in Betracht kommt.

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Art. 17, 29 CMR; §§ 461 Abs. 2, 454 Abs. 1 Nr. 2 HGB

1. Zur Auslegung eines Vertrags als Fracht- oder Speditionsvertrag

2. Ist der Frachtführer zur Gestellung eines (Spezial-) Fahrzeuges mit Hebebühne verpflichtet und gestellt der Frachtführer – bei ihm bekannten Sendungsgewicht – einen Lkw mit Hebebühne, deren zulässiges Höchstgewicht das Gewicht der Sendung unterschreitet, ist dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, wenn bei der Entladung die Hebebühne abbricht und die darauf befindliche Sendung abstürzt.

[Leitsätze des Einsenders]

LG Göttingen , Urt. v. 06.03.2019 – 3 O 31/16

Die Klägerin als Transportversicherer der in Tägerwilen/Schweiz (nachfolgend) nimmt die beklagte Spedition wegen eines Transportschadens in Anspruch.

... verkaufte an die U Göttingen ein Röntgengerät Uromat 3000 DFD mit Zusatzteilen zum Pauschalpreis von 220.000,00 €. [...] Mit Speditionsauftrag vom 19.05.2015 beauftragte die Beklagte mit dem Transport der Sendung von Tägerwilen nach Göttingen. Im Auftrag und in dem der Beklagten bei Auftragserteilung übersandten Lieferschein sind für den Auftrag 6 Kolli jeweils mit Gewicht vermerkt, das Kollo 1 mit einem Bruttogewicht von 1.044 kg, die übrigen Kolli mit Gewichten zwischen 35 kg und 165 kg. Es bestand Einvernehmen darüber, dass der Transport mit einem Spezialfahrzeug mit Hebebühne erfolge. Während der bereits 18 Jahre andauernden Geschäftsbeziehung hatte die Beklagte in ihrer Geschäftskorrespondenz langjährig auf die Geltung der ADSp (2003) und der darin geregelten Haftungsgrenzen hingewiesen hatte, ohne dass dem widersprach.

Entsprechend der Abreden der Vertragsparteien berechnete die Beklagte im Anschluss an die Durchführung des Transports ihre Vergütung nach Volumen, Gewicht und der zurückzulegenden Entfernung nach ihren korrespondierenden Modalitäten gem. Rechnung vom 18.06.2015 als »Fracht Haus – Haus Sonderfahrt – 1.300,00 €«

Das Transportgut wurde am 22.05.2015 bei [...] übernommen, wobei die Verladung auf die Ladebordwand des Lkw durch Mitarbeiter der erfolgte, während der Fahrer nachfol-

gend half, die Packstücke auf dem Lkw mittels eines Handhubwagens zu verteilen. Mit dem Gut wurden die Handelsrechnung und der Lieferschein mit Angabe der Gewichte der einzelnen Packstücke übergeben. Der nicht unterschriebene CMR-Frachtbrief weist die Beklagte als Frachtführer und die Streithelferin als nachfolgenden Frachtführer aus. Es ist dort nur das Gesamtgewicht der Sendung von 1.614 kg vermerkt, nicht aber dasjenige der einzelnen Kolli.

In der Folge wurde die Sendung auf einen Lkw der Streithelferin umgeschlagen, der über eine Hebebühne (Ladebordwand) mit einer Tragfähigkeit von 1.000 kg verfügte. Über den Erhaltungszustand der Hebebühne streiten die Parteien.

Am 26.05.2015 erfolgte die Anlieferung bei der U Göttingen durch den Lkw der Streithelferin. Wie im Einzelnen die Entladung des Lkw erfolgte und wer dabei zugegen war, ist zwischen den Parteien im Streit. Unstreitig zog der Fahrer der Streithelferin, der Zeuge [...], das 1.044 kg schwere Kollo 1 mittels des bordeigenen Hubwagens, der einschließlich des Gewichts des Fahrers ca. 250 kg wog, auf die Hebebühne. Diese knickte ab, das Kollo rutschte herunter, kippte und fiel auf den Boden, wo die Transportkiste aufsprang. In dem Kollo befanden sich verschiedene einzeln verpackte Teile des Röntgengeräts. Noch am Schadenstag führte der Zeuge vom Havariekommissariat eine Besichtigung vor Ort durch, sodann wurde die Ladung zum Hersteller des Röntgentischs, Fa. [...] nach Erlangen verbracht, wo der Havariesachverständige am 29.06.2015 eine weitere detaillierte Besichtigung vornahm. Er erstellte ein Gutachten vom 08.02.2016 nebst Ergänzungen, worauf wegen der Einzelheiten Bezug genommen wird. In dem Kollo waren 9 Baugruppen des Röntgengeräts enthalten, die mit Einkaufspreisen in dem Schreiben der Fa. [...] vom 16.07.2015 aufgelistet sind, welches als Anlage 3 dem Havariegutachten vom 08.02.2016 beigefügt war. Die Klägerin ließ sämtliche in dem gestürzten Kollo befindlichen 9 Baugruppen im Einverständnis der Verkehrshaftungsversicherer der Beklagten gem. Rechnung vom 03.05.2016 entsorgen. Sie überwies ausweislich Anlage K 13 an ihre Versicherungsnehmerin Fa. [...] am 20.07.2015 den Betrag von 1.148,50 € und am 03.02.2016 weitere 136.965,30 € für folgende Positionen:

Warenschaden gem. Havariegutachten	132.962,80 €
Bergungskosten	1.148,50 €
Sachverständigenkosten	4.002,05 €.

Ferner zahlte die Klägerin die Entsorgungskosten von 987,20 €. Insgesamt ergibt sich die Klageforderung von 139.101,00 €.

Fa. [...] hatte die Beklagte mit Schreiben vom Schadenstag haftbar gehalten. Mit Abtretungserklärung/Abfindungserklärung vom 03.02.2016 trat sie sämtliche Ersatzansprüche aus dem Schadensfall an die Klägerin ab.

Die Klägerin behauptet unter Vorlage des Versicherungsscheins vom 14.05.2009, alleiniger Transportversicherer der Fa. [...] zu sein. Das Gut sei der Beklagten in unversehrtem Zustand zum Transport übergeben worden. Auf jedem Packstück sei auf einem signalgelben Aufkleber das jeweilige Gewicht vermerkt gewesen. Bei Fa. [...] sei die Beladung über deren Laderampe direkt auf die dort aufliegende Ladebordwand erfolgt. In Göttingen habe der Fahrer, ohne die Empfängerin über die Ankunft des Fahrzeugs auch nur zu informieren, eigenmächtig das Kollo von 1.044 kg mittels des bordeigenen Hubwagens von der Ladefläche auf die Hebebühne seines LKWs verbracht und am Ende der Ladebordwand abgestellt, wo die Maximallast nur noch 660 kg betragen habe. Dadurch sei die Ladebordwand sofort abgebrochen. Die Hebebühne sei großflächig verzogen und verrostet gewesen. Sie habe herausgebrochene Verbindungen sowie Löcher und Risse aufgewiesen, die nur notdürftig durch aufgeschweißte Metallteile überbrückt gewesen seien. Der schadhafte Zustand sei für jedermann leicht erkennbar gewesen.

Die Klägerin ist der Auffassung, die Beklagte hafte ohne die frachtrechtliche Haftungsbegrenzung auf unbegrenzten Schadensersatz.

Gehe man davon aus, dass der Schaden innerhalb der Obhutszeit der Beklagten eintrat, hafte diese als Frachtführer gem. CMR für Pflichtverletzungen ihrer Unterfrachtführerin, der Streithelferin, da jedenfalls eine Fixkostenspedition sowie Sammelladung anzunehmen sei. Die Beklagte sei zur ordnungsgemäßen Be- und Entladung des Fahrzeugs verpflichtet gewesen, denn es habe Einvernehmen darüber bestanden, dass die Hebebühne vom Fahrer zu bedienen sei, zumal gem. der am Fahrzeug angebrachten Sicherheitshinweise das Betreten und die Bedienung der Ladebordwand dem Fahrer vorbehalten gewesen sei. Auf die frachtrechtliche Haftungsbegrenzung könne sich die Beklagte nicht berufen, weil der Streithelferin qualifiziertes Verschulden zur Last falle. Es sei mindestens als leichtfertig zu qualifizieren, wenn hochwertige, als zerbrechlich gekennzeichnete medizintechnische Geräte mit höherem als dem zugelassenen Gewicht über eine Hebebühne entladen werden, die sich in völlig unzureichendem Erhaltungszustand befinde. Allein die Verwendung eines ungeeigneten Fahrzeugs stelle schon ein vertragswidriges Verhalten dar, das stets ein qualifiziertes Verschulden begründe.

Jedoch sei tatsächlich der Schaden nach der frachtrechtlichen Ablieferung eingetreten. An ihrem gegenteiligen Vortrag halte die Klägerin nicht mehr fest. Weil sie ihrer Verpflichtung, ein für den vereinbarten Transport einschließlich Be- und Entladung geeignetes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, nicht nachgekommen sei, hafte die Beklagte unabhängig vom frachtrechtlichen Obhutszeitraum auch nach den allgemeinen Vorschriften. Dass die hydraulische Ladebordwand mangelhaft gewesen sei, stehe fest, da sie anderenfalls bei der Entladung des Guts nicht hätte abkippen können.

Die Klägerin behauptet, sämtliche in dem gestürzten Kollo enthaltenen Teile könnten aufgrund des Sturzes nicht mehr verwendet werden, wodurch ein Totalschaden an dem gesamten, auf die 6 Kolli verteilten Gerät vorliege.

Es handle sich um extrem erschütterungssensible Bauteile für medizintechnische Geräte der Humanmedizin, deren Überprüfung nach einem Transportschaden einen so hohen Aufwand verursache, dass der Preis des reparierten Produkts den Neupreis erheblich übersteige, wobei immer noch der Unsicherheitsfaktor, ob man alle Fehler gefunden habe, verbleibe. Gemäß Erklärung der Fa. [...] vom 30.05.2018 repariere diese nach einem Transportschaden niemals die von ihr verkauften Medizinprodukte und verwende keine von einem Trans-

portschaden betroffenen Teile. Ihre Prüfplanung im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 13485 umfasse nicht die speziell erforderlichen Prüfmethoden zur Verifizierung der Erfüllung der Produktspezifikationen nach einem Transportschaden. Diese müssten erst geplant, dokumentiert und prozessmäßig eingeführt und geschult werden. Der hierfür erforderliche Aufwand übersteige den Wert des Neupreises. Auch hätte die streitgegenständliche Röntgenanlage insgesamt neu zugelassen werden müssen.

Grundsätzlich würden vergleichbare medizinische Geräte bei Transportschäden, insbesondere aber bei massiven Krafteinwirkungen, wie sie bei dem vorliegenden Schadensfall entstanden seien, nach Branchenüblichkeit nicht repariert und dürften auch nicht repariert werden.

Die Klägerin rechnet den Warenschaden unter Bezugnahme auf das Havariegutachten, welches seinerseits auf die Angaben der Fa. [...] verweist, mit 132.962,80 € ab. Dabei setzt sie den Kaufpreis des Gesamtgeräts gem. der Handelsrechnung i.H.v. 220.000,00 € (270.600,04 CHF) an und zieht den Restwert des Guts von 87.037,20 € ab. Letzteren errechnet sie, indem sie von dem sog. »Verrechnungspreis« sämtlicher in der Lieferung enthaltener Komponenten des Geräts von 212.794,83 CHF den »Verrechnungspreis« sämtlicher in dem gestürzten Kollo enthaltener Teile von 121.572,14 CHF abzieht, was zu einem Restwert von 91.222,69 CHF führt, umgerechnet auf Euro zum Kurs per Rechnungsdatum 19.05.2015 (*0,95413) ergibt das den Betrag von 87.037,30 €. Die nicht näher erläuterten »Verrechnungspreis« stammen aus dem vom EDV-Auftragssystem der Fa. [...]. [...]

Die Beklagte und die Streithelferin [...] bestreiten die Aktivlegitimation der Klägerin. Insbesondere sei diese nicht alleiniger Transportversicherer der Fa. Die Abtretung vom 03.02.2016 sei ins Leere gegangen, da Fa. [...] nach der Schadensregulierung nicht mehr Anspruchsinhaberin gewesen sei, nachdem die Ansprüche gem. § 86 VVG auf den Transportversicherer übergegangen seien, ohne dass die Klägerin alleiniger Versicherer sei.

Die Beklagte meint, sie hafte nicht für den streitgegenständlichen Schaden, da sie als Spediteur tätig geworden und ihrer Verpflichtung zur sorgfältigen Auswahl und Beauftragung eines geeigneten Frachtführers nachgekommen sei.

Sie behauptet, noch bevor das Schadensereignis eingetreten sei, hätten bereits der Hausmeister der U sowie 3 Mitarbeiter der Fa. [...] den Lkw über die Hebebühne betreten. Sie hätten schon auf verschiedene Packstücke zugegriffen, als der bei der Entladung lediglich mithelfende Fahrer K. das streitgegenständliche Packstück auf die Hebebühne zog. Keineswegs sei der Zeuge [...] eigenmächtig tätig geworden.

Unter Aufgabe ihrer zuvor vorgebrachten gegenteiligen Auffassung meint die Beklagte, die frachtrechtliche Ablieferung sei zum Schadenszeitpunkt noch nicht bewirkt gewesen. Daher greife aufgrund wirksamer Einbeziehung der ADSp (2013) die Haftungsbegrenzung für nicht während der eigentlichen Beförderung eingetretene Schäden nach Ziff. 23.1.1 ADSp auf 5 € pro kg bzw. die Haftungsbegrenzung gem. Art. 23 CMR, was zu einem Betrag von 10.902,57 € führe.

Ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten bzw. der Streithelferin liege nicht vor.

Der von der Klägerin behauptete unzureichende Zustand der Hebebühne werde bestritten. Gewisse Gebrauchsspuren und auch Rostanhaftungen seien bei einer 15 Jahre alten Hebebühne normal. Eine derartige Hebebühne für ein 7,5 t Fahrzeug halte üblicherweise einer Überbelastung von 50 kg stand. Sie sei ordnungsgemäß gewartet und bei der letzten Hauptuntersuchung als mangelfrei abgenommen worden.

Das Überschreiten der Traglast der Hebebühne durch den 1.044 kg schweren Kollo um ca. 40 kg sei minimal und könne nicht als leichtfertig gewertet werden. Mangels einer Kennzeichnung des tatsächlichen Gewichtes an dem Packstück habe der Fahrer das Gewicht und damit die Überschreitung der Tragfähigkeit der Ladebordwand nicht erkennen können. Jedenfalls habe er davon ausgehen können, dass die Gewichtsüberschreitung durch das Packstück innerhalb der »Reserven« der Hebebühne liege und nicht zu einem Schaden führen werde. Ein Verschieben der Palette zum Rand der Ladebordwand sei nicht erfolgt und auch nicht möglich gewesen, weil die Palette bereits aufgrund ihrer Grundfläche die Hebebühne voll ausgefüllt habe. Außerdem sei das Packstück über genau die gleiche Hebebühne des nämlichen Fahrzeugs in der Schweiz auf das Fahrzeug gelangt, ohne dass die hierbei tätigen Mitarbeiter der Fa. Bedenken erhoben hätten.

Wegen der fehlenden Gewichtsangabe auf dem Packstück liege ein die Haftung der Beklagten nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. b) bzw. e), Abs. 5 CMR ausschließender Kennzeichnungsmangel vor.

Da vor Ort äußere Schäden abgesehen von geringen Lackkratzern nicht feststellbar gewesen seien und ausweislich des Schadensberichts der Fa. die an der Kiste angebrachten 3 Schockindikatoren nicht ausgelöst hatten, werde bestritten, dass eine Stoßbelastung auf den Kisteninhalt eingewirkt habe. An dem Röntgentisch sei kein Totalschaden eingetreten. Anderes ergebe sich auch nicht aus dem Havariebericht, da dieser auf den Angaben der Fa. beruhe. Der dort genannte Verrechnungswert und der Restwert seien nicht überprüfbar. Es sei weder nachvollziehbar, warum die unbeschädigten Teile nicht mit einem neu gelieferten Röntgentisch wieder hätten genutzt werden können, noch, dass einige Teile der Gesamtladung wiederverwendbar und unbeschädigt gewesen sein, während andere einer Überprüfung auf ihre Funktionstüchtigkeit nicht zugänglich sein sollten.

[...]

Entscheidungsgründe

Die Klage ist i.H.v. 53.358,68 € begründet, im Übrigen unbegründet.

1. Die Klägerin ist Forderungsinhaberin eines ursprünglich der geschädigten Fa. [...] zustehenden Schadensersatzanspruchs aus dem Transportunfall gegen die Beklagte.

Zur Zeit der Abtretung vom 03.02.2016 war Fa. [...] noch Forderungsinhaberin; es hatte noch kein gesetzlicher Forderungsübergang gem. § 88 VVG durch Zahlung des Entschädigungsbetrages stattgefunden. Die Zahlung vom 03.02.2016 steht dem nicht entgegen, denn ausweis-

lich der Buchung der Klägerin vom 09.02.2016 wurde die Überweisung des Betrags von insgesamt 136.965,30 € am 03.02.2016 ausgeführt, d.h. der für den Forderungsübergang maßgebliche Zahlungseingang bei Fa. kann nicht vor dem 04.02.2016 erfolgt sein.

Auch bezüglich des am 20.07.2015 überwiesenen Betrages von 1.148,50 € ist die Klägerin Forderungsinhaberin, und zwar aufgrund gesetzlichen Forderungsübergangs gem. § 86 VVG. Sie hat durch Vorlage der Versicherungspolice nachgewiesen, alleiniger Transportversicherer der Fa. zu sein, so dass der bezahlte Schadensersatzanspruch nicht gequotelt entsprechend der Risikobeteiligung auf die Mitglieder eines Versicherungskonsortiums übergegangen ist (BGH, Urt. v. 07.06.2001 – I ZR 49/99 – [= TranspR 2001, 479]), sondern allein auf die Klägerin.

2. Die Beklagte haftet für den eingetretenen Schaden in voller Höhe. Die gesamte Sendung wurde ihr in unversehrtem Zustand übergeben. Teile des Frachtguts wurden beim Abladen durch Verschulden der Beklagten bzw. der Streithelferin, der Verschulden sich die Beklagte zurechnen lassen muss, beschädigt. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob sich der Schaden vor oder nach der frachtrechtlichen Ablieferung ereignete. Im ersteren Fall haftet die Beklagte schon deshalb nach den allgemeinen Vorschriften in voller Höhe, weil die CMR außerhalb des frachtrechtlichen Haftungszeitraums nicht eingreift; im letzteren Fall greifen die Haftungsbeschränkungen gem. Art. 29 CMR bzw. 27 ADSp nicht ein, weil der Beklagten qualifiziertes Verschulden zur Last fällt. Der Anspruch ist nicht durch ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin der Klägerin reduziert.

a) Aufgrund der Aussagen der Zeugen [...] ist zur Überzeugung der Kammer erwiesen, dass die einzelnen Teile des Röntgengeräts in unversehrtem Zustand übergeben wurden.

Der Zeuge [...] hat ausgesagt, dass sich die Anlage nach den im Betrieb der Fa. [...] von ihm durchgeführten Funktionstests in einwandfreiem Zustand befand. Der Zeuge [...] hat die gesamte Sendung verpackt und bekundet, sie sei danach weiterhin in unversehrtem Zustand gewesen, ebenso der die Verpackung überwachende Zeuge [...], der zusätzlich ausgesagt hat, die Kolli seien zwischen der Verpackung und der Übergabe an den Frachtführer nicht mehr bewegt und auch keiner sonstigen Krafteinwirkung ausgesetzt worden. Der Zeuge [...] war bei der Abholung der Sendung durch die Beklagte zugegen und hat ebenfalls den unversehrten Zustand der 6 Kolli bestätigt. Die Zeugin als Gruppenleiterin Export und Logistik hat bekundet, auf allen Verpackungen der Fa. [...] seien Erschütterungsindikatoren angebracht. Sie hätte sofort Meldung vom Lagerteam erhalten, wenn der Zustand des Frachtguts nicht in Ordnung gewesen wäre, etwa wenn die Verpackung fehlerhaft oder beschädigt gewesen wäre oder Erschütterungen angezeigt worden wären. Aus diesen Bekundungen ergibt sich die Unversehrtheit des Guts von der Funktionsprüfung bis zur Übergabe an den Frachtführer. Es besteht kein Anlass zu Zweifeln an deren Richtigkeit der Aussagen der Zeugen.

b) Die Beklagte haftet sowohl gem. § 278 BGB als auch gem. Art. 3 CMR für Pflichtverletzungen der Streithelferin. Denn zwischen ihr und Fa. [...] ist ein Frachtvertrag zustande gekommen, in dessen Rahmen die Beklagte die Streithelferin als Unterfrachtführerin und damit als Erfüllungsgehilfin eingesetzt hat.

Die Haftung der Beklagten ist nicht gem. §§ 461 Abs. 2, 454 Abs. 1 Nr. 2 HGB auf das Auswahlverschulden des Spediteurs beschränkt, denn es liegt kein Speditionsvertrag, sondern ein Frachtvertrag vor. Um welchen der beiden Vertragstypen es sich handelt, ist mangels eindeutiger Vereinbarungen der Parteien durch Auslegung zu ermitteln. Hierbei ist die Bezeichnung des Auftrags vom 19.05.2015 als »Speditionsauftrag« nicht allein maßgeblich, weil der allgemeine Sprachgebrauch von dem berufsständischen Speditionsbegriff geprägt ist, der auch das Fracht- und Lagergeschäft umfasst (*Koller*, Transportrecht, 08. Aufl., § 453 Rn. 1). Es kommt vielmehr darauf an, wie Fa. [...] die Erklärungen der Beklagten bei Auftragserteilung nach Treu und Glauben verstehen durfte, wobei auch die praktische Vertragsabwicklung und nachfolgendes Verhalten der Vertragsparteien heranzuziehen ist (*Koller* a.a.O., Rn. 16). Insoweit kommt der Bezeichnung des Auftrags als »Speditionsauftrag« nur untergeordnete Bedeutung zu. Es ist nicht ersichtlich, dass sich die Beklagte, deren Geschäftsbezeichnung keinen Hinweis auf speditionelle Tätigkeiten enthält, als Spediteur i.S.v. §§ 453 ff. HGB versteht. Fa. S. brauchte daher nicht davon auszugehen, dass die Beklagte den Auftrag allein aufgrund der Bezeichnung als »Speditionsauftrag« als solchen i.S.v. §§ 453 ff. HGB auffasst. Vielmehr spricht entscheidend für einen Frachtauftrag, dass die Beklagte im CMR-Frachtbrief als Frachtführer bezeichnet ist und dass sie selbst in ihrer Rechnung ausdrücklich eine Pauschalsumme für »**Fracht** Haus – Haus Sonderfahrt« berechnet hat.

c) Es liegt qualifiziertes Verschulden gem. Art. 29 CMR, Ziff. 27 ADSp vor.

Qualifiziertes Verschulden im Sinn dieser Vorschriften ist gegeben, wenn sich der Frachtführer leichtfertig und in dem Bewusstsein verhalten hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (*Koller* a.a.O., Art. 29 CMR Rn. 3 a m.w.N.). Erforderlich ist ein besonders schwerer Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Eine solche innere Tatsache ist dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGH, Urt. v. 13.01.2011 – I ZR 188/08 –, [= TranspR 2011, 218] Rn. 19, juris).

Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall dadurch gegeben, dass die Beklagte bzw. die Streithelferin einen für den vereinbarten Transport ungeeigneten Lkw mit nicht ausreichend tragfähiger Hebebühne eingesetzt hat. Ein Frachtführer, der getroffene Vereinbarungen des Frachtvertrags missachtet, haftet unbegrenzt für den daraus entstehenden Schaden, wie sich aus einem Vergleich mit Art. 12 Abs. 7 CMR ergibt, wo dies für die Nichtbeachtung von Weisungen geregelt ist (OLG Hamburg, VersR 1985, 832). Unstreitig war zwischen Fa. [...] und der Beklagten vereinbart, dass der Transport durch ein Spezialfahrzeug mit Hebebühne erfolgen sollte. Daraus folgt zwingend, dass die

Be- und Entladung auch über die Ladebordwand erfolgen sollte und musste. Die Ladebordwand des Fahrzeugs war jedoch dafür nicht geeignet, da sie nur für eine Maximallast von 1000 kg zugelassen war, während das schwerste zu transportierende Packstück ein Bruttogewicht von 1.044 kg hatte. Hinzuzusetzen zu dem damit auf die Ladebordwand kommenden Gewicht sind der zur Bewegung des Packstücks erforderliche Hubwagen nebst Fahrer mit unstreitig ca. 250 kg. Die damit bei Beförderung des Packstücks über die Ladebordwand auftretende Belastung von nahezu 1300 kg übersteigt das zugelassene Gewicht um rund 30 %. Der Einsicht, dass der Lkw aus diesem Grund den vertraglichen Vereinbarungen nicht entsprach, konnte sich die Beklagte nicht verschließen.

Bei der erheblichen Überschreitung der zugelassenen Traglast war es wahrscheinlich, dass es zu einem Versagen der Hebebühne und in der Folge zur Beschädigung des darauf befindlichen, zu schweren Packstücks kommen konnte. Auch dieser Erkenntnis konnte die Beklagte sich nicht verschließen. Ihr war aus dem Speditionsauftrag das Gewicht des Packstücks bekannt. Sie hätte dafür Sorge tragen müssen, dass ein Fahrzeug mit einer Hebebühne, die für das Gewicht zugelassen und geeignet war, den Transport durchführt und die Streithelferin entsprechend anweisen müssen. Dies gehört zu den elementaren Sicherheitsanforderungen. Dabei musste sie angesichts der Überlastung von ca. 30 % durch das auf die Hebebühne kommende Gesamtgewicht von Packstück, Hubwagen und Fahrer davon ausgehen, dass die Gewichtsüberschreitung durch die Toleranz einer für 1.000 kg ausgelegten Ladebordwand nicht gedeckt und ein Schaden ernsthaft zu befürchten war. Wenn sie dennoch dieses Risiko einging in der Hoffnung, es werde nicht zu einem Schaden kommen, handelte sie in dem Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Es gehört zu den elementaren Anforderungen des Frachtgeschäfts, Hebeeinrichtungen zu benutzen, die für das zu hebende Gewicht zugelassen sind. Wer elementare Sorgfaltsanforderungen außer Acht lässt, handelt in dem Bewusstsein, dass es wegen des Fehlens solcher Vorkehrungen zu einem Schadenseintritt kommen kann (BGH, Urt. v. 11.11.2004 – I ZR 120/02 – [= TranspR 2006, 161], juris).

Dabei kann offenbleiben, ob ein grobes Organisationsverschulden der Beklagten selbst vorliegt, weil sie nicht dafür gesorgt hat, dass die Streithelferin einen mit einer ausreichend tragfähigen Ladebordwand ausgerüsteten Lkw einsetzte (vgl. OLG Köln, Urt. v. 19.08.2003 – 3 U 46/03 –, Rn. 21, juris). Denn die Beklagte muss sich jedenfalls gem. Art. 3 CMR bzw. 278 BGB das Verhalten der Streithelferin und ihres Fahrers, der das Packstück auf die Hebebühne bewegt hat, anrechnen lassen. Auch diesen Personen war das Gewicht des verunfallten Kollo bekannt. Zwar hatte die Streithelferin den Speditionsauftrag nicht in Händen, jedoch war in dem Lieferschein, der die Sendung begleitete, ebenfalls das Gewicht der einzelnen Kolli angegeben. Die Streithelferin durfte das Fahrzeug mit der zu geringen Tragfähigkeit der Ladebordwand nicht für diesen Transport einsetzen und der Fahrer durfte dem Kollo nicht über die Ladebordwand entladen.

Die Pflichtverletzung – die Überlastung der Hebebühne – war ursächlich für den Schaden. Dies wird vermutet, weil gerade der Schaden eingetreten ist, der mit der Begrenzung der Traglast verhindert werden soll, nämlich das Abrutschen des Packstücks infolge lastbedingten Versagens der Hebebühne. Ob daneben auch der von der Klägerin behauptete mangelhafte Zustand der Hebebühne wegen Durchrostungen vorlag und mitursächlich für den Schaden war, kann angesichts dessen dahingestellt bleiben.

d) Der danach begründete Schadensersatzanspruch der Klägerin ist nicht durch ein Mitverschulden der Fa. [...] eingeschränkt.

Hierzu behauptet die Beklagte, an dem Packstück habe sich außen keine Kennzeichnung mit Gewichtsangabe befunden. Ob dies der Fall war, kann dahingestellt bleiben, denn eine Kennzeichnungspflicht bzgl. des Gewichts auf einzelnen Packstücken ist weder in der CMR noch in § 411 HGB vorgesehen. Nur auf dem Frachtbrief ist das Gewicht der Sendung (nicht auch der einzelnen Packstücke) anzugeben, um den Frachtführer gegen eine Überladung seines Fahrzeugs zu schützen, und weil das Gewicht die Grundlage der Preisberechnung bildet (*Koller* a.a.O., Art. 6 CMR Rn. 9). Es bestand vorliegend für Fa. [...] als Absenderin auch nicht die Obliegenheit, die einzelnen Packstücke zur Abwendung von Schäden mit dem Gewicht zu kennzeichnen, denn sie hatte die Einzelgewichte sämtlicher Packstücke im Speditionsauftrag und im Lieferschein mitgeteilt und brauchte nicht damit zu rechnen, dass irrtümlich eine Ladebordwand mit zu geringer Traglast zum Einsatz kommen könnte.

Auch der Umstand, dass die vor Ort in Göttingen anwesenden Mitarbeiter der Fa. [...] es zuließen, dass der Fahrer das Packstück auf die Hebebühne rollte, begründet kein Mitverschulden der Fa. [...]. Zwar war diese als Absenderin und nicht die Beklagte für die Abladung des Guts verantwortlich. Auch ist dem Absender das Verhalten des Fahrers zuzurechnen, wenn der Fahrer beim Abladen unter der Oberaufsicht und Verantwortung des Absenders tätig geworden ist (*Koller* a.a.O., Art. 17 CMR Rn. 40 a.E.). Die Mitarbeiter der Fa. [...] konnten sich jedoch darauf verlassen, dass das Fahrzeug einschließlich der Ladebordwand zum Abladen der Packstücke geeignet war. Das Typenschild, auf dem die Traglast der Hebebühne mit 1000 kg mittig und 660 kg am äußeren Rand angegeben war, musste ihnen nicht ins Auge fallen, zumal sie keinen Anlass hatten, insoweit Überprüfungen anzustellen. Zwar wäre der Schaden nicht eingetreten, wenn das Kollo nicht über die Ladebordwand, sondern auf andere Weise abgeladen worden wäre. Dass dies dennoch geschehen ist, beruht jedoch nicht auf einem Umstand aus der Sphäre der Fa. [...], sondern auf einer weiteren Pflichtverletzung der Streithelferin. Deren Fahrer wusste bzw. hätte wissen müssen, dass beim Abladen eine Überlastung der Hebebühne um 30 % drohte. Daher hätte er – noch für die Beklagte handelnd – bei der Ablieferung die Mitarbeiter der Fa. [...] über diesen gefahrträchtigen Umstand informieren müssen. Insoweit traf die Beklagte unabhängig davon, dass sie nicht das Abladen schuldete, die allgemeine Nebenpflicht, Schaden von ihrer Vertragspartnerin Fa. [...] abzuwenden.

Auch der Umstand, dass Mitarbeiter von Fa. [...] den Fahrer das Gut abladen ließen, obwohl die Ladebordwand gewisse Rostspuren aufwies, begründet kein Mitverschulden. Denn nach Behauptung der insoweit darlegungspflichtigen Beklagten hatte die Ladebordwand ein altersentsprechendes Erscheinungsbild, sodass den Mitarbeitern der Fa. [...] wegen

der Rostspuren keine Bedenken an ihrer Tragfähigkeit kommen mussten. Entsprechendes gilt, soweit die Beklagte behauptet, das Packstück sei über genau die gleiche Hebebühne des nämlichen Fahrzeugs in der Schweiz verladen worden, ohne dass die hierbei tätigen Mitarbeiter der Fa. [...] Bedenken erhoben hätten.

3. Der nach den vorstehenden Ausführungen gegebene Schadensersatzanspruch ist begründet in Höhe eines Warenschadens von 47.550,00 €, der Bergungskosten von 1.148,50 €, der Sachverständigenkosten von 4.002,05 € und der anteiligen Entsorgungskosten von 658,13 € zu insgesamt 53.358,68 €. Wegen des darüberhinausgehenden Betrags ist die Klage unbegründet.

a) Die Klägerin hat Anspruch auf Ersatz des durch die Beschädigung der in dem verunfallten Kollo enthaltenen Baugruppen »Uromat 3000 DFD« und »PRIMERA ST360 x-ray cable set compl.« entstandenen Schadens i.H.v. 47.550,00 €.

Diese beiden Baugruppen sind bei dem Transportunfall beschädigt worden. Dies hat der Sachverständige Dipl.-Ing. [...] festgestellt und in seinem Gutachten durch Auswertung der Fotodokumentation des Havariegutachtens sowie bei der mündlichen Gutachtenerläuterung im Einzelnen begründet. Die Richtigkeit der Fotodokumentation wiederum hat der Havariegutachter, der sachverständige Zeuge [...], bei seiner Vernehmung bestätigt. Das Gericht hat keine Veranlassung, an der auf dieser Grundlage getroffenen, nachvollziehbar begründeten und auch von der Beklagten nicht mehr infrage gestellten Feststellung des Sachverständigen Dipl.-Ing. [...] zu zweifeln.

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten ausgeführt und in seinem Schreiben vom 28.02.2019 sowie bei der mündlichen Gutachtenerläuterung nochmals klargestellt, dass die beschädigten Baugruppen komplett auszutauschen sind.

Das Gericht schätzt den Wert der beiden beschädigten Baugruppen gem. § 287 ZPO, da in der Handelsrechnung lediglich ein Gesamtpreis des Geräts von 220.000,00 € ausgewiesen ist, nicht jedoch Einzelpreise für die Komponenten.

Den Wert der beschädigten Baugruppe »[...]« setzt die Kammer gem. § 287 ZPO mit 40.000,00 € an. Dieser Betrag ist in der mit Anlage K 39, 40 vorgelegten Einkaufsrechnung der Fa. an die Geschädigte vom 26.06.2015 unter Pos. 1 ausgewiesen und wird dem von der Geschädigten angegebenen »Verrechnungspreis« zugeordnet. Zwar hatte die Geschädigte zunächst in der an den Havariesachverständigen gerichteten E-Mail vom 16.07.2015 den Einkaufspreis für die Baugruppe »U« mit 32.467,00 € angegeben. Die Beklagte hat jedoch, nachdem das Gericht mit Beschluss vom 29.11.2017 auf die mangelnde Nachvollziehbarkeit der »Verrechnungspreise« hingewiesen hatte, die Einkaufsrechnung vorgelegt. Die Kammer orientiert sich an dem in nahen zeitlichen Zusammenhang mit dem Transportunfall durch Vorlage der Rechnung nachgewiesenen Preis für die Anschaffung der nämlichen Baugruppe.

Für die Baugruppe »[...]« dagegen ist mangels anderer Anhaltspunkte der ursprünglich gegenüber dem Havariesachverständigen angegebene Einkaufspreis von 2.750,00 € anzusetzen. Insoweit fehlt es an einer nachvollziehbaren Erläuterung des »Verrechnungspreises«, denn aus der hierzu mit Anlage K 39, 40 vorgelegten Rechnung der Fa. [...] vom 26.08.2015 ist lediglich ein Gesamtpreis von 69.400,00 € für mehrere Komponenten ersichtlich, nicht jedoch ein Einzelpreis für das beschädigte Kabelset.

Hinzuzusetzen sind die Kosten für die aufgrund des Transportschadens der beiden Baugruppen erforderlich werdende neue Abnahmeprüfung von 2.500,00 € sowie rund 2.300,00 € Kosten für die Remontage. Der Höhe dieser von dem Sachverständigen ermittelten Kosten sind die Parteien nicht entgegengetreten.

Insgesamt ergibt sich damit ein Warenschaden von 47.550,00 €

b) Wegen der übrigen sieben Baugruppen, die ebenfalls in dem gestürzten Kollo enthalten waren, stehen der Klägerin keine Schadensersatzansprüche zu, denn sie hat nicht bewiesen, dass diese Baugruppen durch den Transportunfall Beschädigungen erlitten haben.

Der Sachverständige konnte solches anhand der Fotodokumentation und der übrigen Informationen des Havariegutachtens nicht bestätigen. Die Teile stehen für eine Untersuchung nicht mehr zur Verfügung, nachdem die Klägerin diese entsorgen ließ. Dies geht zulasten der beweisbelasteten Klägerin.

Die übrigen Baugruppen sind nicht allein deswegen unverwertbar geworden, weil sie in dem verunglückten Kollo enthalten und der durch den Unfall ausgelösten Krafteinwirkung ausgesetzt waren. Die diesbezügliche Behauptung der Klägerin hat der Sachverständige nicht bestätigt. Er hat erläutert, dass gerade nicht aufgrund einer bestimmten einwirkenden Kraft auf eine Beschädigung der in dem Kollo befindlichen Teile geschlossen werden kann, denn die Stoßsensoren, die sowohl bei horizontalen als auch vertikalen Stößen hätten auslösen müssen, haben nicht ausgelöst. Allein aus dem äußeren Erscheinungsbild nach dem Unfall, wie es in der Fotodokumentation festgehalten ist, lässt sich nach den Ausführungen des Sachverständigen ebenfalls nicht zwingend auf eine bestimmte, für die Baugruppen funktionsrelevante Krafteinwirkung schließen.

Ohne eine technische Überprüfung der übrigen Baugruppen kann daher nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die übrigen in dem Kollo enthaltenen Baugruppen ebenfalls beschädigt worden sind. Dies hat der Sachverständige anhand des digitalen Bildempfängers, der mit Abstand wertvollsten Baugruppe, mündlich in einleuchtender Weise erläutert. Diese Baugruppe war in dem Gerät eingebaut und mit einem inneren Sensor ausgestattet, der Erschütterungen misst und nach Art eines Fehlerspeichers auslesbar ist. Ob der digitale Bildempfänger relevante, also von dem Sensor erfasste Erschütterungen erlitten hat, kann jedoch nicht mehr festgestellt werden, da er entsorgt worden ist. Allein der Transportunfall musste nicht zwingend zu relevanten Erschütterungen führen. Dies hat der Sachverständige einleuchtend anhand der Bauweise erklärt, die bedingt, dass der Bildempfänger mittels eines beweglichen Bauteils ohne starre Verbindung in dem eingebaut ist. Auch bezüglich der anderen, teils auch weniger empfindlichen Baugruppen ist nachvollziehbar, dass die abgebildete Verpackung, wie der Sachverständige anhand der Fotos

aufgezeigt hat, etwaige Krafteinwirkungen gedämpft hat, sodass ohne Kenntnis der tatsächlich einwirkenden Erschütterungskräfte nicht ohne weiteres von einer Beschädigung auszugehen ist. Soweit die Klägerin mit nicht nachgelassenem Schriftsatz vom 26.03.2019 eine Stellungnahme des Havariesachverständigen vorlegt, in welcher u.a. ausgeführt ist, dass aus dem Fehlen äußerer Schäden nicht auf eine Schadensfreiheit der innenliegenden Teile geschlossen werden könne, kann dies nicht den umgekehrten Schluss rechtfertigen, dass eine Beschädigung erwiesen sei.

Zur Feststellung, ob Beschädigungen eingetreten sind, hätten die Baugruppen – neben der Auslesung des Sensors des digitalen Bildempfängers – dadurch überprüft werden können und müssen, dass das Gesamtgerät erneut bei Fa. [...] zusammengebaut und der gem. Röntgenverordnung vorgeschriebenen Abnahmeprüfung unterzogen wird. Dabei wären etwa bei dem Transportunfall beschädigte Baugruppen identifiziert worden.

Bezüglich der im Rahmen der Abnahmeprüfung erfolgreich auf Funktion geprüften Teile besteht nach den Ausführungen des Sachverständigen kein Restrisiko wegen eines möglichen Transportschadens, sondern der gleiche Grad von Sicherheit wie bei sonstigen normal von den Zulieferern der Fa. [...] an diese gelieferten Teilen. Hierzu hat er erläutert, dass die Wahrscheinlichkeit, dass bei den nachfolgenden Prüfungen Beanstandungen auftreten, bei jeglichen Teilen, die die Funktionsprüfung beim Lieferanten durchlaufen haben, gleich ist, unabhängig davon, ob es sich um Teile handelt, die sich in dem streitgegenständlichen Kollo befunden haben, oder um sonstige angelieferte Teile von Drittherstellern. Die Kammer folgt den nachvollziehbaren, auf langjähriger Erfahrung beruhenden Ausführungen des Sachverständigen.

Daher verfängt auch der Einwand der Klägerin nicht, die Absenderin Fa. [...] verfüge über keine speziell auf Transportschäden ausgerichteten ISO-zertifizierten Verfahren, weshalb die Überprüfung mittels erst neu einzuführender Prüfmethoden den Neupreis der betroffenen Baugruppen übersteige, sodass die Entsorgung und Neubeschaffung der kostengünstigste Weg sei. Denn nach den Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. R., denen die Kammer auch in diesem Punkt folgt, deckt die Abnahmeprüfung die Einzelprüfungen der Komponenten ab. Eine gesonderte Einzelprüfung der Baugruppen war nicht erforderlich. Die Abnahmeprüfung verursacht jedoch lediglich Kosten von 2.500,00 €, sodass keine Unwirtschaftlichkeit vorliegt. Es bestand kein Anlass, den Sachverständigen hierzu nochmals zu befragen und zu diesem Zweck erneut in die mündliche Verhandlung einzutreten, wie dies die Klägerin mit nicht nachgelassenem Schriftsatz vom 19.03.2019 beantragt hat.

Entsprechend führt auch die Behauptung der Klägerin, Fa. [...] repariere nach einem Transportschaden niemals die von ihr verkauften Medizinprodukte und verwende keine von einem Transportschaden betroffenen Teile, nicht dazu, dass von einem Totalschaden sämtlicher in dem Kollo befindlicher Baugruppen auszugehen wäre. Denn es gerade nicht erwiesen, dass die übrigen Baugruppen überhaupt von dem Transportschaden betroffen sind. Soweit sich die Klägerin darauf beruft, bereits der Verdacht eines Schadens könne Schadensersatzansprüche auslösen, mag dies zutreffen. Jedoch rechtfertigt dieser Verdacht im vorliegenden Fall, wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, gerade nicht die Entsorgung der Teile ohne jegliche Prüfung, sondern begründet lediglich einen Anspruch auf Ersatz des mit der Prüfung verbundenen Aufwands. Denn die Abnahmeprüfung hätte, wie vorstehend ausgeführt, zu sicheren Ergebnissen bzgl. der Funktionstüchtigkeit und Unversehrtheit sämtlicher Baugruppen geführt. Auch insoweit besteht kein Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung, wie von der Klägerin mit Schriftsatz vom 26.03.2019 beantragt.

c) Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich auch, dass ein »Totalschaden« bezüglich des gesamten, auf die sechs Kollos verteilten Röntgengeräts nicht vorliegt.

d) Gem. §§ 280, 249 ff. BGB hat die Beklagte auch die durch den Transportunfall verursachten Bergungskosten und die Kosten des Havariegutachtens, Letztere als Kosten der Schadensfeststellung, zu ersetzen.

Ebenfalls als kausaler Schaden zu ersetzen sind die Kosten der Entsorgung der beschädigten Teile. Die Kammer schätzt diese Kosten gern. § 287 ZPO auf 658,13 €, das sind zwei Drittel der Kosten für die Entsorgung sämtlicher Teile, die die Klägerin durch Vorlage der Rechnung vom 03.05.2016 über insgesamt 987,20 € nachgewiesen hat. Dies erscheint gerechtfertigt, weil die beschädigte Baugruppe weitem umfangreichste und schwerste Teil in dem Kollo war.

4. Der Zinsanspruch auf den zugesprochenen Betrag beruht auf Art. 27 CMR, 291, 288 Abs. 1 BGB. Der Klageantrag, wonach »5 **Prozentpunkte** für die Zeit vom 26.05.2015 bis 13.09.2015 und Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 14.09.2015« gefordert werden, ist dahin auszulegen, dass für den ersten Zeitraum Zinsen i.H.v. 5 % ohne Bezug auf den Basiszinssatz gefordert werden. Dies ergibt sich aus dem Zinsbeginn mit dem Zeitpunkt der Haftbarhaltung und der Bezugnahme auf Art. 27 CMR, der diesen Zinssatz beginnend mit der Absendung der schriftlichen Reklamation vorsieht.

5. Die prozessualen Nebenentscheidungen folgen aus §§ 92 Abs. 1, 709 ZPO.

Einsender: RA. Benjamin Grimme, Hamburg

Anmerkung

Die Klägerin hat gegen die vorabgedruckte Entscheidung des LG Göttingen bei dem OLG Braunschweig (zur Höhe des Schadens) Berufung eingelegt; Az. 2 U 26/19. Die Beklagte hat hierauf Anschlussberufung eingelegt.

Mit Verfügung vom 21.04.2020 hat das OLG Braunschweig der Klägerin einen Hinweis erteilt, dass es beabsichtige, die Berufung nach § 522 II ZPO zurückzuweisen.

Die Klägerin hat hierauf die Rücknahme ihrer Berufung erklärt, womit gleichzeitig die Anschlussberufung ihre Wirkung verloren hat.

RA. Benjamin Grimme, Hamburg