

der Fa. ... bezog. Dort sollte das streitgegenständliche Trafo mit anderen Bestandteilen der Gleitrichteranlage verbunden und in Betrieb genommen werden. Davon zu unterscheiden und nicht umfasst ist die Transportleistung und folglich auch nicht die Errichtung des Plateaus als Transporthilfsmittel. Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hat die Beklagte daher nicht in die ihr obliegenden Montageleistung einbezogen. Insofern ist es entgegen der von der Streithelferin der Beklagten vertretenen Auffassung unerheblich, dass der eingetretene Schaden ebenfalls – zufällig – mit einer Montageleistung (fehlerhafte Errichtung des Plateaus) in Zusammenhang steht. Denn diese ist – wie dargelegt – lediglich (untergeordneter) Teil der Transportleistung.

c) Das Landgericht hat zutreffend herausgearbeitet, dass bei der Klägerin das Sachhaltungsinteresse der Versicherungsnehmerin an den im Rahmen des Vertrages mit dem Besteller erbrachten Montageleistungen versichert ist, während das Interesse der Beklagten darin, besteht, im Fall einer Verletzung ihrer transportrechtlichen Pflichten als Schwergut- und Kranunternehmen nicht mit Schadensersatzansprüchen ihres Auftraggebers für Schäden am Transportgut belastet zu werden. Für diesen Fall unterhält sie nach eigenen Angaben gerade eine Verkehrshaftpflichtversicherung. Das Sachersatzinteresse der Beklagten in Bezug auf fremde Sachen bzw. wegen Beschädigungen von Lieferungen und Leistungen, die andere versicherte Personen erbringen (also z.B. des Trafos), ist nicht von der bei der Klägerin eingedeckten Montageversicherung umfasst.

d) Für einen Gleichlauf der versicherten Interessen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten in die Montageversicherung spricht auch nicht, dass die Klägerin den Schaden auf Grundlage der bei ihr eingedeckten Montageversicherung reguliert hat. Denn die Klägerin hat bereits erstinstanzlich nachvollziehbar und unwidersprochen dargelegt, dass die Regulierung auf Grundlage der Montageversicherung nichts damit zu tun hat, dass die Beklagte bzw. ihre Streithelferin im Auftrag ihrer Versicherungsnehmerin ein Plateau/Podest »montiert« haben. Vielmehr habe dies allein mit den zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Fa. ... vereinbarten Lieferbedingungen (Incoterms DDU) und den dadurch abgesteckten Gefahrtragungsbereichen zu tun. Danach gehöre das Abladen der Ware nicht mehr zum Verantwortungsbereich des Verkäufers und sei insofern nicht von der bei der Klägerin unterhaltenen Transportversicherung gedeckt, wohl aber von der Montageversicherung, da das Abladen der Ware Voraussetzung für die eigentliche Montageleistung ihrer Versicherungsnehmerin sei.

3. Insofern geht auch der Einwand der Streithelferin der Beklagten fehl, ein Regress gegen die Beklagte nach § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG sei wegen einer Doppelversicherung und der vorrangigen Ausgleichsregel nach § 78 Abs. 2 VVG ausgeschlossen. Eine Doppelversicherung setzt zunächst nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs die Identität des mit mehreren Verträgen versicherten Interesses voraus (BGH, Urteil vom 18.11.2009, IV ZR 58/06, juris Rn. 12 m.w.N.). Dies ist nach vorstehenden Ausführungen unter 2. nicht der Fall. Zudem stünde die in § 5 Abs. 3 der Versicherungsbedingungen der Klägerin für den »Grundbaustein Montage« vorgesehene Subsidiaritätsklausel einer Doppelversicherung entgegen. Eine Subsidiaritätsklausel verhindert nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass es überhaupt zu einer echten Doppelversicherung kommt (BGH, Urteil vom 18.11.2009, IV ZR 58/06 Rn. 10 m.w.N.).«

An diesen Ausführungen hält der Senat auch unter Berücksichtigung der ergänzenden Ausführungen der Streithelferin der Beklagten im Schriftsatz vom 14.01.2021, in der sie ihren Standpunkt wiederholt, fest.

Die Streithelferin der Beklagten wendet auch in ihrer Stellungnahme nichts dagegen ein, dass der zwischen der Beklagten und der Versicherungsnehmerin der Klägerin geschlossene Vertrag als Frachtvertrag zu qualifizieren ist. Der Senat bleibt dabei, dass die Beklagte von der Versicherungsnehmerin der Klägerin mit einer Transportleistung beauftragt wurde und es sich bei der Errichtung des Podests um eine Nebenleistung der geschuldeten Transportleistung handelt. Der Umstand, dass mit der Errichtung des Podests eine untergeordnete Montageleistung verbunden war, führt nicht dazu, dass die Beklagte als Nachunternehmerin der Versicherungsnehmerin der Klägerin in die dieser gegenüber der Fa. ... obliegende Montageverpflichtung einbezogen wurde. Die Montageverpflichtung der Versicherungsnehmerin der Klägerin bezog sich auf die Verbindung des Trafos und die Inbetriebnahme der Gleitrichteranlage auf dem Betriebsgelände der Fa. Dadurch, dass sich die Versicherungsnehmerin der Klägerin bezüglich des Transports des Trafos zum Trafogebäude der Beklagten bediente, wird die Beklagte nicht zur Mitversicherten in der bei der Klägerin gehaltenen Montageversicherung. Es hat sich nämlich ein Transport- und nicht ein Montagerisiko realisiert. Dem Umstand, dass die Klägerin den Schaden auf Grundlage der Montageversicherung reguliert hat, kann entgegen dem Vorbringen der Streithelferin der Beklagten keine Weichenstellung dahin entnommen werden, dass damit im Verhältnis zur Beklagten feststeht, dass sich ein Montagerisiko realisiert hat. Vielmehr ist allein darauf abzustellen, ob die Versicherungsnehmerin der Klägerin die Beklagte mit einer Transport- oder einer Montageleistung als Nachunternehmerin beauftragt hat. Nur bei Beauftragung mit einer Montageleistung wäre die Beklagte in Bezug auf diese Leistung mitversichert gewesen. Hier handelt es sich aber – wie ausgeführt – bei zutreffender rechtlicher Einordnung des Vertragsverhältnisses [...] um einen Transportvertrag und die untergeordnete Montageverpflichtung bezog sich nicht auf den Trafo bzw. die Gleitrichteranlage als solche, sondern auf das Plateau als Transporthilfsmittel.

III.

Soweit dem Landgericht bei der Berechnung der ausgeteilten Summe ein Rechenfehler unterlaufen ist, wird dieser – wie im Hinweisbeschluss unter II. angekündigt – im Tenor korrigiert. Auf die Ausführungen im Hinweisbeschluss wird verwiesen.

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Art. 17 Abs. 1, Art. 23 Abs. 1 und 5, Art. 29 Abs. 1, Art. 41 CMR

1. Ob bei einer verspäteten Anlieferung, welche das Fehlen jeder einer Vermarktungsmöglichkeit begründet, als Verlust/Totalbeschädigung oder als Lieferfristüberschreitung zu qualifizieren ist, kann dahin gestellt bleiben, wenn

dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden nach Art. 29 CMR vorzuwerfen ist.

2. Ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers nach Art. 29 CMR steht bereits zu vermuten, wenn der Frachtführer nicht substantiiert vorträgt, weshalb keine rechtzeitige Ablieferung erfolgte.

LG Bonn, Urteil vom 5.03.2021 – 11 O 65/19

Die Klägerin ist Assekuradeurin der Transportversicherer der Firma ... (im Folgenden: VN). Sie ist von den Versicherern ermächtigt, Regressansprüche unter der Police im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen. Sie hat den Schaden reguliert. Zudem hat die VN der Klägerin die Schadensunterlagen zur Regulierung/Regresssicherung des Schadens übertragen. Die Aktivlegitimation der Klägerin ist seit dem ersten Termin am 28.01.2020 unstrittig.

Die VN verkaufte regelmäßig u.a. ... an die ... Zwischen diesen Vertragsparteien ist vereinbart, dass der bei Ablieferung ein MHD **von 21 Tagen** haben muss. Zudem enthält die Rahmenvereinbarung der VN mit unter der Überschrift »Eigenmarke ...« folgenden Passus:

»Die Veräußerung oder Weitergabe von Eigenmarkenartikeln ohne Zustimmung des Käufers stellt eine Markenverletzung dar. Verkäufer, Spediteure, Lagerhalter oder sonstigen mit Eigenmarkenartikeln Betrauten ist es nicht gestattet, vertragsgegenständliche Ware z.B. (...) mit verkürzter Restlaufzeit (...) zu veräußern oder anderweitig in Verkehr zu bringen.«

Zwischen der Beklagten und der VN bestand seit langem eine Geschäftsbeziehung. Regelmäßig beauftragte die VN die Beklagte u.a. mit dem Transport der für bestimmten Waren bis zu einem Lager der Streithelferin in Lambach/Österreich. Von hier an transportierte die Streithelferin die Ware regelmäßig die restliche Strecke bis zum Zielort, [...].

Der Streithelferin ist es aufgrund einer mit bestehenden Vereinbarung untersagt, die für ... bestimmten Waren selbst auf Lager zu halten. Bei dem Lager der Streithelferin in Lambach handelt es sich betreffend die für ... bestimmten Waren allein um ein Umschlagslager.

Jede kommissionierte Palette der VN ist ab Abholung in Ruppichteroth mit einem formularmäßig erstellten Palettenschein versehen, auf dem u.a. steht: »Anlieferung bei ... am: ... Warenannahme: 7.00 Uhr bis 11.00 Uhr«.

Mit dem hier gegenständlichen Transport von Ruppichteroth/Deutschland zu der Streithelferin in Lambach/Österreich beauftragte die VN die Beklagte zu festen Kosten mit dem Transport von 864 kg zu einem Preis von insgesamt 6.393,60 €. In dem Transportauftrag ist der 3.9. als Lieferdatum ausgewiesen. In dem Verladeavis der VN ist ebenfalls der 03.09. u.a. für diese Lieferung unter der Rubrik angegeben.

Die Beklagte übernahm die 864 kg am 30.08.2018 bei der VN vollständig und unbeschädigt (s. CMR-Frachtbrief sowie die vier Lieferscheine) Der ... ein MHD bis zum 25.09.2018.

Eine Ablieferung der Ware bei der Streithelferin ist nicht erfolgt.

Per Mail vom 05.09. teilte die Kundenbetreuung der Beklagten der VN mit, dass die »Sendung vom Empfänger annahmeverweigert« wurde, weil der »LKW zu spät bei Warenübernahme« gewesen sei.

Die VN teilte der Beklagten am 06.09.2018 mit, dass sie die Beklagte für die Sendung aufgrund der »wiederholten verspäteten Anlieferung und der daraus resultierenden Annahmeverweigerung« auf Schadensersatz in Anspruch nehmen und die Ware aufgrund der ... -Eigenmarke vernichtet werden müsse.

Mit Mail vom 12.12.2019 wies die Beklagte die Forderung der Klägerin auf Ausgleich der kompletten Ware mit der Begründung zurück, dass »Die Nichteinhaltung des Liefertermins kein Schadensgrund« sei, erst ein nachweislich belegter Schaden an der Ware bedinge die Haftung des Frachtführers.

Die VN macht den Warenwert als Schaden geltend. Mit Schreiben vom 19.11.2018 forderte die VN die Beklagte unter Fristsetzung bis zum 04.12.2018 zu Zahlung des Schadensbetrages auf. Eine Zahlung erfolge bislang nicht.

Die Klägerin und die Streithelferin behaupten, die Klägerin habe mit der Beklagten für die streitgegenständliche Lieferung einen fixen Anliefertermin für den 03.09.2018 *bis 11.00 Uhr* in Lambach vereinbart. Alle Anlieferungen bei der Streithelferin hätten an dem jeweiligen Anliefertag *bis 11.00 Uhr* zu erfolgen; dies sei bereits seit vielen Jahren ständige Übung.

Selbst nach den von der Beklagten im Rechtsstreit eingereichten Unterlagen sei deren LKW erst um 12.26 Uhr am 3.9. in Lambach eingetroffen. Ihr Frachtführer habe die Verspätung gegenüber der Streithelferin nicht angezeigt und auch keinen Kontakt zu ihr aufgenommen. Erst am 5.9. und damit zwei Tage später habe der Fahrer der Beklagten erst versucht, die Ware im Lager der Streithelferin in Lambach anzuliefern.

Eine Anlieferung bei der Streithelferin bis 11.00 Uhr sei notwendig, damit deren LKW die Ladung noch am Vormittag weiter zu den jeweiligen ... -Filialen, z.B. in transportieren könne; die LKW führen jeweils direkt nach der Beladung in Lambach los.

Aufgrund des verkürzten MHD sei die Lieferung ... wertlos geworden und ... von einem Verlust der Ware auszugehen, für den die Beklagte nach 17 ff CMR zu haften habe.

Verjährung sei nicht eingetreten. Die Verjährungsfrist sei – dies wird näher ausgeführt - zeitweise gehemmt gewesen. Abgesehen davon sei ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten zu vermuten, so dass die Verjährungsfrist nach Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR 3 Jahre betrage.

[...]

Die Beklagte [...] ist der Ansicht, auf den Streitfall sei österreichisches Recht anzuwenden, da sie in dem Transportauftrag mit der Klägerin die Geltung der AÖSP vereinbart habe (Angebot vom 01.01.2018 für Transportleistungen von Deutschland u.a. nach Österreich Anlage B2, Bl.104–106 eA). Die Bestimmungen in ihrem Angebot stellten Rahmenbedingungen dar, die konkludent auch in den streitgegenständlichen Transport aufgenommen worden seien. Auch ihre eMail-Signatur enthalte stets einen Hinweis auf die AÖSP.

Die Beklagte vertritt zudem die Auffassung, es liege bereits keine Lieferfristüberschreitung vor. Sie behauptet, eine bestimmte Uhrzeit für die Ablieferung am 3.9. sei mit ihr nicht vereinbart gewesen, sondern allenfalls zwischen der VN und der Streithelferin. Auch bei dem Palettschein handele es sich nicht um eine – ihres Erachtens erforderliche – »schriftliche Vereinbarung«, nicht einmal um eine einseitige, sie verpflichtende Erklärung, sondern allein um Vorgaben der Empfängerin für die Anlieferung von Waren; einen entsprechenden Geschäftsgebrauch gebe es auch nicht. Sie habe die Waren auch am 03.09.2018 in Lambach zur Ablieferung angedient: Der LKW sei ausweislich des GPS-Protokolls am 3.9. um 11.56 Uhr am Gelände der Streithelferin in Lambach angekommen; von 11.56 Uhr bis 12.10 Uhr sei der Motor des LKW in Betrieb gewesen; daher sei »Fahrt« in der Status-Spalte des GPS-Protokolls ausgewiesen; der Fahrer habe sich dann beim ... -Büro am Betriebsgelände der Streithelferin angemeldet; dort sei ihm eine Entladerampe zugeteilt worden, wo er seinen Auflieger habe absatteln sollen; von 12.10 Uhr bis 12.26 Uhr sei der LKW an der Rampe entladen worden, da das GPS-Protokoll für diesen Zeitraum »Pause« ausweise. Um 12.26 Uhr sei der LKW ausweislich des Status »Fahrt« wieder vom Betriebsgelände in Lambach losgefahren. Die Annahme der Ware sei am 3.9. unberechtigt verweigert worden. Nach der Entladung am 3.9. sei die annahmeverweigerte Ware mit einem ihrer – der Beklagten – LKWs zu ihrem Betriebsgelände nach Satteltstadt gebracht worden, was sich auch ihrem Lagercheck Anlage B16 entnehmen lasse.

Die Empfängerin sei über eine Anlieferung am 3.9. um etwa 12.00 Uhr informiert gewesen, da für die aus dem GPS-Protokoll zu jedem Zeitpunkt ersichtlich sei, wo sich der LKW befindet. Eine Verzögerung von allenfalls 56 Minuten sei angesichts der Länge der Transportstrecke insgesamt noch im zeitlichen Rahmen, um mit dem Weitertransport zu warten.

Ein Warenschaden sei nicht gegeben. Zwischen dem Ablieferungszeitpunkt am 03.09.2019 und dem MHD 25.09.2019 lägen ausreichende 22 Tage.

Allenfalls stünde der Klägerin – bei unterstellter verspäteter Ablieferung – ein Ersatz für ggf. erlittene Verspätungsschäden nach Art. 23 Abs. 5 CMR zu, der allerdings auf einen Betrag von 2.897,65 € begrenzt sei.

Jedenfalls habe die Klägerin aber gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen, da sie die unbeschädigte Ware nicht z.B. verbilligt weiterverkauft habe.

Abgesehen davon sei der Anspruch nach Art. 30 Abs. 3 CMR verfristet; binnen 21 Tagen sei kein schriftlicher Vorbehalt erfolgt.

Letztlich sei der Anspruch der Klägerin auch verjährt.

Durch die Vernichtung der Ware seien ihr anteilige Kosten i.H.v. 228,10 € ($2.707,20 : 11.280 = 0,24$; $0,24 \times 864 = 207,36$; $207,36 \times 1,1 = 228,10$, siehe Anlagen B8 und B9) entstanden, die die VN zu tragen habe; die Vernichtung der Waren der VN sei in den Unterlagen der ... AG enthalten, da eine Vernichtung nicht pro Ladung erfolge, sondern gesammelt, da dies günstiger sei.

Die Beklagte hat mit Schriftsatz vom 04.05.2020 und 22.09.2020 den Antrag angekündigt, die Streitverkündung als unzulässig zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I.

Der Beitritt der Streithelferin ist zulässig.

Die allein schriftsätzlich von der Beklagten angekündigte Verfahrensrüge ist nach § 295 ZPO obsolet. Die Beklagte hat insoweit in der mündlichen Verhandlung vom 02.02.2021 keinen Antrag gestellt und auch nicht auf ihren entsprechenden Antrag im Schriftsatz Bezug genommen. Sie hat vielmehr allein ihren Sachantrag gestellt/wiederholt und rügelos zur Sache verhandelt (s. hierzu OLG Köln, 16 W 6/10, juris-Tz.12 m.w.N. sowie Zöller § 71 Rn.1).

Abgesehen davon war der Beitritt aber auch zulässig. Es besteht die rechtliche Möglichkeit, dass die Klägerin die Streithelferin im Falle ihres Unterliegens gegen die Beklagte wegen der streitgegenständlichen Ersatzansprüche in Anspruch nimmt. Regressansprüche der Klägerin sind nicht mit Sicherheit aussichtslos. Hieraus ergibt sich das Interesse der Streithelferin i.S.d. § 66 ZPO.

II.

Die Klage ist zulässig.

Die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte ergibt sich aus Art. 31 Abs. 1 b CMR. Auf den Transportvertrag der Parteien ist das CMR nach Art. 1 Abs. 1 Satz 1 CMR anwendbar. Das von der Beklagten vorgelegte Angebot vom 01.01.2018 ist nicht unterzeichnet. Der am Ende der Ziffer 9 vorgesehene Gerichtsstand »Salzburg« wäre aber zudem auch nach Art. 41 Abs. 1 CMR nicht wirksam vereinbart. Eine Parteivereinbarung darf nur weitere internationale Gerichtsstände vorsehen, aber keinen im CMR genannten Gerichtsstand derogieren.

III.

Die Klage ist auch begründet.

Der Klägerin steht gegen die Beklagte aus übergangenenem Recht ein Zahlungsanspruch aus Art. 17 Abs. 1, Art. 23 Abs. 1 bzw. Abs. 5, Art. 29 Abs. 1 CMR in ausgerichteter Höhe zu.

Die Aktivlegitimation der Klägerin ist seit dem ersten Termin unstrittig.

Maßgeblich ist die Rechtslange nach dem CMR. Die AÖSP sind bereits deshalb nicht in den Vertrag zwischen der VN und der Beklagten wirksam einbezogen, weil das Angebot nach Ziffer 10 erst »durch die Unterschrift« der VN bindend werden sollte und diese nicht erfolgt ist. Dass Mails der Beklagten stets einen Hinweis auf die AÖSP enthalten, ist unerheblich und zudem auch nicht ausreichend.

Es kann dahinstehen, ob die gegebene spezielle Fallkonstellation, in der es um den Verlust jeder Vermarktungsmöglichkeit während der Obhutszeit des Frachtführers geht, rechtlich als Verlust/Totalbeschädigung des Gutes nach Art. 17 Abs. 1 CMR (s. hierzu die Ausführungen des OLG Stuttgart in 3 U 239/18 [= TranspR 2020, 344]) oder – wenn die Andienung der Ware verspätet noch erfolgt – als Lieferfristüberschreitung gem. Art. 17 Abs. 1 CMR (s. hierzu Gilhofer in Anmerkung zur Entscheidung des OLG Stuttgart in Transportrecht 2020,

349 sowie *Koller* in *Transportrecht* 2020, 469 ff.) zu werten ist. In beiden Fällen ergibt sich vorliegend nämlich die Verpflichtung der Beklagten, den Schaden der Klägerin voll zu ersetzen, da die Haftungsbeschränkungen der Art. 23 Abs. 3 CMR bzw. Art. 23 Abs. 5 CMR nach Art. 29 Abs. 1 CMR wegen anzunehmender Leichtfertigkeit der Beklagten nicht greifen.

Die Beklagte hat die Ware *nicht* bei der Streithelferin in Lambach abgeliefert. Ob sie eine Anlieferung am 3.9. oder erst am 5.9. erfolglos versucht hat, wirkt sich nicht aus. Denn sie hat die VN hierüber erst am 05.09.2018 unterrichtet. Zu diesem Zeitpunkt betrug die MHD nicht mehr die erforderlichen 21 Tage, sondern nur noch 19 weitere Tage, auch war die Ware am 5.9. aufgrund der im Tatbestand dargestellten vertraglichen Absprachen zwischen der VN mit nicht anderweitig abzusetzen und damit wertlos.

Die Gesamtumstände sprachen bereits dafür, dass die Beklagte die Waren am 3.9. bis zu 11.00 Uhr in Lambach abzuliefern hatte. Bereits in der eigenen Mail der Beklagten an die VN vom 5.9. ist nicht etwa davon die Rede, dass der Empfänger die Annahme der Ware unberechtigt verweigert hat, sondern allein davon, dass ihr »LKW zu spät« bei der Warenubernahme war. Auch mit ihrer Mail vom 12.12.2019 wies die Beklagte die Forderung der Klägerin auf Ausgleich nicht etwa mit dem Argument zurück, ihr Fahrer sei rechtzeitig vor Ort gewesen, sondern vielmehr mit der Begründung »Die Nichteinhaltung des Liefertermins« sei kein Schadensgrund. Überdies war zu berücksichtigen, dass die Beklagte nach dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag der Klägerin zum Teil auch selbst für direkt fährt und ihr daher die festen Anlieferzeiten bei der Streithelferin, die überdies auch jedem Palettenschein der VN, deren Rundschreiben und auch dem von der Beklagten – aus anderen Gründen – eingereichten anderweitigen Lieferschein zu entnehmen sind, entgegen ihrem Vortrag im Rechtsstreit bekannt und auch für sie bei Anlieferungen verbindlich waren.

Dass die Streithelferin oder auch die VN Zugriff auf das GPS-Protokoll des Fahrers der Beklagten hatte, ist nicht ersichtlich, zudem aber auch nicht relevant.

Der von der Beklagten benannte Zeuge war nicht zu den Umständen am 03.09. zu vernehmen. Der Zeuge konnte nach dem eigenen Vortrag der Beklagten auf die Nachfrage der Kammer vom 07.10.2020 keine Angaben zu vertraglich vereinbarten Ablieferzeiten machen. Er hätte allenfalls Angaben zum Verständnis der GPS-Daten *des LKW* machen können. Die Stand- und Fahrtzeiten eines LKW können jedoch eine frachtrechtlich geschuldete »Ablieferung« – sei es nach HGB oder auch CMR – nicht belegen, wie die Kammer bereits am 09.12.2020 eingehend ausgeführt hat. Auch aus der Mail des Zeugen vom 12.03.2020 ergab sich keine am 03.09.2018 erfolgte Ablieferung durch den Fahrer bei der Streithelferin.

Soweit die Beklagte zudem ihre Parteivernehmung als Beweismittel angeboten hat, war diesem Beweisantritt nicht nachzukommen. Die Beklagte war für die Ablieferung beweispflichtig. Nach § 447 ZPO ist einer Vernehmung der beweisbelasteten Partei nur bei Zustimmung des Gegners zulässig. Diese lag hier nicht vor.

Auch aus den später von der Beklagten anderweitig eingereichten Unterlagen ergibt sich keine Ablieferung des bei der Streithelferin.

Die Beklagte kann sich auf keine Haftungsbeschränkung berufen. Es fehlt Vortrag ihrerseits dazu, weshalb keine rechtzeitige Ablieferung erfolgt ist bzw. weshalb keine frühzeitige Mitteilung erfolgte, wenn ein Versuch am 3.9. stattgefunden haben sollte. Damit ist die Beklagte ihrer insoweit bestehenden sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Es ist nach § 435 HGB Leichtfertigkeit anzunehmen. Dadurch entfällt die Haftungsbeschränkung nach Art. 29 Abs. 1 CMR.

Die Ware hatte einen Wert von 6.393,60 €. Dies ist der bei der VN eingetretene Schaden, und zwar sowohl bei Annahme einer Lieferfristüberschreitung, als auch im Fall der Annahme des Verlustes/der Beschädigung der Ware. Die VN hatte nach Kenntnis am 5.9. keine Möglichkeit, die Waren noch anderweitig abzusetzen. Auch für eine ggf. zeitlich noch organisierbare Rückholung und Umverpackung der Ware ist eine reelle Möglichkeit der Abgabe an einen anderen Abnehmer mit weit geringerer Haltbarkeit zu einem weit geringeren Preis nicht feststellbar.

Daher ist auch kein Verstoß der VN gegen die Schadensminderungspflicht anzunehmen.

Art. 30 Abs. 3 CMR greift nicht ein. Eine Ablieferung ist nicht erfolgt. Abgesehen davon hat die VN die Beklagte am 06.09.2018 in Anspruch genommen.

Die Verjährungseinrede greift nicht durch. Die Verjährungsfrist beträgt nach Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR drei Jahre.

Der von der Beklagten geltend gemachte Gegenanspruch i.H.v. 228,10 € (anteilige Vernichtungskosten) ist nicht feststellbar. Dass die Beklagte die Waren vernichtet hat und ihr hierfür anteilige Kosten i.H.v. 228,10 € entstanden sind, hat sie nicht bewiesen. Der insoweit eingereichten Rechnung vom 30.09.2018 über eine Menge von 11,28 to mit einem Gesamtbetrag von 3.287,13 € ist Entsprechendes nicht zu entnehmen. Auch insoweit kam eine Parteivernehmung der Beklagten nicht in Frage. Sie ist auch für die Berechtigung ihrer Gegenforderung beweispflichtig. Die Klägerin hat ihrer Parteivernehmung nicht zugestimmt.

Der Zinsanspruch folgt aus Verzug.

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

§ 412 Abs. 3 HGB; Ziffer 11.4 ADSp 2017

Ein Standgeld i.H.v. 68,75 € pro Stunde ist angemessen.

[Leitsätze der Redaktion]

AG Aachen, Urt. v. 02.06.2021 – 102 C 42/20

Von der Darstellung des Tatbestandes wird gem. § 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO abgesehen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist überwiegend begründet.