

## Straße

Art. 17 Abs. 4 lit. c) CMR

**1. Entscheidend für die Anwendung des Haftungsauschlussstatbestandes des Art. 17 Abs. 4 lit. c) CMR ist, wer die Verladung ausgeführt hat.**

**2. Sind für die Verladung des zu befördern Gutes besondere Hebevorrichtungen erforderlich, welche der Frachtführer nicht mit sich führt, ist der Absender zu Verladung verpflichtet.**

**3. Werden Leute des Frachtführers (dann) bei der Verladung des Gutes mit Billigung des Absenders tätig, agieren diese als Hilfspersonen des Absenders.**

[Leitsätze des Einsenders]

**OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 03.05.2021 – 16 U 141/20**

(vorgehend: LG Kiel, Urteil vom 23.11.2020 – 16 HKO 46/17)

I.

Die Klägerin verlangt aus eigenem und abgetretenem Recht Ersatz für einen Transportschaden.

Die Klägerin, ein Logistikunternehmen, erhielt von der in Landsberg/Lech den Auftrag, einen bei der Herstellerin fabrikneu gekauften Rückkühler von dort zur zu befördern. Die Klägerin beauftragte die Beklagte mit dem Transport, die ihrerseits der als Unterfrachtführerin einsetzte. Die übernahm den Rückkühler am 27.09.2016 unverpackt von der und lieferte ihn, mit Spanngurten auf der Ladefläche niedergezurrt, am 29.09.2016 – wie die Beklagte im Berufungsrechtszug nicht mehr in Abrede stellt: beschädigt – bei der ab. Die Beklagte verweigerte die von der Klägerin begehrte Regulierung des Schadens, der sich – wie im Berufungsrechtszug ebenfalls nicht mehr streitig ist – auf 7.100,- € für eine (zu diesem Betrag erfolgte) Ersatzlieferung an die ... beläuft.

Mit ihrer auf diesen Betrag nebst Zinsen seit dem 29.09.2016 gerichteten Klage hat die Klägerin, die sich vorsorglich Ansprüche der ... hat abtreten lassen, vorgebracht, die ... habe den Rückkühler unbeschädigt an die ... übergeben; entsprechend habe der von dieser eingesetzte Fahrer ... den Frachtbrief ohne Abschreibungen ebenso unterzeichnet wie – mit der Vorgabe »received in good condition by« – den Lieferschein. Offenbar habe der Fahrer die Betriebssicherheit seines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß hergestellt. Im Übrigen habe er die Gurtung des Gutes ohne Schutzdecken vorgenommen und auch nicht etwa Informationen der Ladestelle ergänzend abgefragt, sondern die Entscheidung zur Niederzurrung selbst getroffen und umgesetzt.

Die Beklagte, die der ... ohne dass diese beigetreten wäre, den Streit verkündet hat, hat dagegen eingewandt, die Klägerin sei nicht anspruchsberechtigt, da diese eine Verkehrs-

haftungsversicherung abgeschlossen habe, die den Schaden bereits reguliert habe. Der streitgegenständliche Rückkühler sei, so hat sie weiter geltend gemacht, bereits bei der Übergabe an die ... beschädigt gewesen; weder Frachtbrief noch Lieferschein seien von dem Fahrer unterzeichnet worden, für den in Ermangelung besonderer Fachkenntnisse die Unversehrtheit der Ware auch nicht prüfbar gewesen sei. Weiter hafte sie auch deshalb nicht, weil der Kühler nicht in der erforderlichen Art und Weise verpackt gewesen sei. Die Verzurrung der Gurte sei wie – insoweit unstrittig – auch die Verladung insgesamt Sache des Absenders gewesen und von dem Fahrer ... auch nicht vorgenommen worden.

Das Landgericht hat zwei Zeugen von der ... zum Zustand der Ware bei Anlieferung vernommen. Der danach beauftragte Sachverständige ... ist in seinem Gutachten zu Schadensursache und -höhe vom 12.08.2020 dazu gelangt, dass die Beschädigungen an dem Gerät auf Querkräfte zurückzuführen seien, wie sie insbesondere beim Seetransport entstünden; die Ware habe entweder (gem. den dem Gutachten beigefügten *Instructions* der ...) besonders verpackt oder aber im sog. Direktzurrverfahren gesichert werden müssen.

Danach hat das Landgericht die Beklagte zur Zahlung von 3.550,- € nebst Zinsen verurteilt. Der Klägerin stehe, so hat es ausgeführt, Schadensersatz zur Hälfte des bei der ... eingetretenen Schadens zu, den sie nach den Grundsätzen der Drittschadensliquidation gegen ihren Frachtführer geltend machen dürfe. Der Vortrag der Beklagten zu einer Regulierung durch die Verkehrshaftungsversicherung der Klägerin sei substanzlos. Aufgrund der Unterzeichnung des vorbehaltenen Frachtbriefs durch den Fahrer, welche die Beklagte nicht mit Nichtwissen habe bestreiten dürfen, sei der – nach dem späteren Schadensbild für den Fahrer auch überprüfbar – ordnungsgemäße Zustand bei Übernahme des Gutes zu vermuten; die Vermutung habe die Beklagte – der Fahrer sei als Zeuge nicht greifbar gewesen – nicht widerlegt. Die Beweisaufnahme habe ergeben, dass der Rückkühler beschädigt angeliefert worden sei. Die Haftung der Beklagten sei auch nicht vollen Umfangs ausgeschlossen. Die Beförderungssicherheit sei zwar grundsätzlich von der Klägerin herzustellen. Jedoch habe (was die Beklagte, die nähere Informationen habe einholen müssen, nicht hinreichend substantiiert bestritten habe) der Fahrer die Ladungssicherung im Niederzurrverfahren vorgenommen, was der Beklagten zuzurechnen sei, weil – nach dem ebenfalls nicht ausreichend bestrittenen Vortrag der Klägerin – dieser die Verzurrung allein und eigenverantwortlich und nicht etwa unter der Oberaufsicht und Verantwortung der Klägerin vorgenommen habe. Allerdings sei auch die Klägerin als Absenderin selbst verpflichtet gewesen, für eine beförderungssichere Verladung Sorge zu tragen. Das Gericht erachte in der Abwägung die Verursachungsbeiträge der Parteien als gleichwertig.

Hiergegen richtet sich die Berufung der Beklagten, die die vollständige Abweisung der Klage erreichen will.

Sie rügt, sie habe, was die Aktivlegitimation angehe, durchaus substantiiert vorgetragen, dass die Klägerin nach den ... arbeite, denen zufolge die Eindeckung einer Verkehrshaf-

tungsversicherung obligatorisch sei, auch, dass der Versicherer reguliert habe.

Unrichtig sei auch die Annahme, dass die Ware unversehrt zur Beförderung gekommen sei. Auf die Vermutung des Art. 9 Abs. 2 CMR habe sich die Klägerin überhaupt nur dann berufen können, wenn sie – wie unstreitig nicht – die Urkunde im Original vorgelegt hätte. Auch habe sie, die Beklagte, die reine Unterzeichnung des CMR-Frachtbriefes bestreiten dürfen. Ohnehin habe sie – der Fahrer sei bei der ... nicht mehr beschäftigt gewesen – gar nicht mehr tun können. Tatsächlich ergebe sich auch schon durch Augenschein, dass das Handzeichen/Kürzel auf dem Lieferschein ein anderes sei als im Frachtbrief. Außerdem könnten die Schäden angesichts des erheblichen Gewichtes der Ware, die nur mit schwerem Gerät, mit Kran oder Gabelstapler, habe erfolgen können, auch beim Verladen entstanden sein.

Auch könne nicht davon ausgegangen werden, dass der Fahrer die streitgegenständlichen Schäden habe erkennen können und müssen. Der – sach- und warenkundige – Zeuge ... von der ... habe erklärt, dass man den Schaden fast gar nicht sehe, wenn man sich nicht unter das Gerät beuge. Es bleibe das Geheimnis des Landgerichts, wie ein Laie den Schaden bei einer Sichtprüfung habe erkennen können und müssen.

Ebenfalls nicht zugänglich sei, wie und warum das Landgericht zu der Auffassung habe gelangen können, dass der Fahrer die Ladungssicherung eigenmächtig vorgenommen habe. Das darzulegen und nachzuweisen, sei Sache der Klägerin, zumal nach Volumen und Gewicht der Sendung die Verladung schweres Gerät erfordert habe. Ihr, der Beklagten, Bestreiten mit Nichtwissen sei zulässig, wonach – wenn nicht die Klägerin beweisfällig geblieben wäre – Beweis habe erhoben werden müssen. Wie dagegen das Landgericht sogar dazu gelangt sei, dass der Fahrer die Sicherung auch noch gänzlich eigenverantwortlich, ohne Oberaufsicht/Rücksprache mit der Versenderin vorgenommen habe, sei nicht nachvollziehbar. Bei einer Ladungssicherung werde der Fahrer richtigerweise im Pflichtenkreis der Klägerin/Versenderin als deren Erfüllungsgehilfe tätig.

Auch darauf komme es im Ergebnis aber nicht an, da das Landgericht, dem Gutachten folgend, festgestellt habe, dass das Gut zur betriebssicheren Beförderung auf der Ladefläche im Wege des Direktzurrverfahrens habe gesichert werden müssen. Unstreitig habe (jedenfalls) die Versenderin keine Anweisungen/Hinweise dazu erteilt. Der Fahrer habe das – was schon dadurch belegt sei, dass das Landgericht zur Beantwortung dieser Frage ein Sachverständigen Gutachten habe einholen müssen – nicht wissen können. Selbst bei einer etwaigen – bestrittenen – Beteiligung des Fahrers an der Ladungssicherung, sei sie, die Beklagte, daher von der Haftung frei und könne ihr nicht gut eine auch nur hälftige Mitverursachung vorgeworfen werden.

[...]

Die Klägerin [...] verteidigt das angefochtene Urteil.

Für eine Regulierung durch einen Verkehrshaftpflichtversicherer, die nicht erfolgt sei, habe die Beklagte nichts darge-

tan; ihr, der Klägerin, Vortrag sei dazu schon überobligatorisch gewesen.

Die Annahme einer unversehrten Übernahme des Rückkühlers sei nicht zu beanstanden. Die Beklagte habe nicht gerügt, dass das Original des Frachtbriefes nicht vorgelegt worden sei. Auch gebe es doch insgesamt drei Ausfertigungen, davon eine, auf denen die Beklagte die aus den anderen Exemplaren ersichtlichen Eintragungen des Unterfrachtführers überklebt habe. Deren Echtheit könne sie nicht einfach und ohne Erkundigung bei der Unterfrachtführerin bestreiten. Auch ergäben die Lichtbilder (Anlage 3), dass die Ware unversehrt gewesen sei, was demgemäß auch der Frachtführer habe prüfen können.

Was die Ladungssicherung angehe, so habe sie, die Klägerin dargetan, dass der Fahrer sich an der Verladungssicherung beteiligt habe. Die Beklagte müsse sich auch ein Schweigen der Absenderin oder eine Unwilligkeit zur Auskunftserteilung zurechnen lassen. Daher habe das Landgericht von der Mitwirkung des Fahrers, auf dessen Zeugnis sich sie, die Klägerin auch berufen habe, ausgehen dürfen. Mit der Argumentation, es habe seitens der Versenderin keine Hinweise und Anweisungen gegeben (was als solches als unstreitig angesehen werden dürfe), könne die Beklagte nicht gehört werden, weil der Fahrer habe nachfragen müssen.

## II.

Die Berufung der Beklagten hat Erfolg, § 513 Abs. 1 ZPO.

Die Klägerin kann von der Beklagten wegen des eingetretenen Transportschadens Schadensersatz nicht verlangen, Art. 17 Abs. 1, Abs. 4 Buchst. c) CMR.

Nach Art. 17 Abs. 1 CMR haftet zwar der Frachtführer u.a. für Beschädigung des Gutes, sofern diese – wovon hier auszugehen ist (1.) – zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem der Ablieferung eintritt. Der Eintrittspflicht der Beklagten steht indes entgegen, dass sie nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR von ihrer Haftung befreit ist (2.). Auf die Frage der Aktivlegitimation der Klägerin kommt es daher nicht an (3.).

### 1.

Es ist davon auszugehen, dass das Gut während des Transportes beschädigt worden ist, namentlich – die Ablieferung in defektem Zustand nimmt die Berufung nicht mehr in Abrede – der Rückkühler bei der Übernahme in einwandfreiem Zustand gewesen ist.

Das ergibt sich – ohne dass es auf die ohnehin nicht ernstlich zweifelhafte Echtheit der Unterschrift des Fahrers auf dem Frachtbrief entscheidend ankäme – aus der Gesamtheit der Umstände. Es muss schon vorderhand als unwahrscheinlich erscheinen, dass die ... ein – nach der unbestrittenen Darstellung der Klägerin – fabrikneues Produkt, wie es auch aus den mit der E-Mail der Beklagtenvertreter vom 20.03.2019 übersandten Lichtbildern (Anlage 3) ersichtlich ist, beschädigt zur Auslieferung bringen sollte. Des Weiteren lassen auch die Lichtbilder keinerlei Beschädigungen oder Verwringungen erkennen, auch nicht jene, welche – was gegen eine Beschädigung beim Verladen spricht – den Rückkühler auf der Ladefläche des Lkw zeigen. Schließlich und vor allem aber ergibt sich aus dem Gutachten des Havarie-

kommissars und Sachverständigen ... vom 12.08.2020, dass die Beschädigungen auf Querkräften beruhen, gegen die der Rückkühler konstruktiv nicht hinreichend gewappnet war und welche beim Transport – insbesondere auf See – aufzutreten pflegen; solche Querkräfte können beim Verladen, sei dies nun mittels eines Kranes oder mittels eines Gabelstaplers erfolgt, nicht aufgetreten sein.

Alles in allem ist an einem praktischen Maßstab gemessen mit Rücksicht auf die sämtlich in eine Richtung weisenden Umstände vernünftigerweise nicht daran zu zweifeln, dass die Ware bei der Übernahme unversehrt gewesen ist, § 286 ZPO. Dass sowohl auf dem Lieferschein als auch auf einer Ausfertigung des in Kopie vorliegenden Frachtbriefs in Feld 23 die Übernahme der Ware in unversehrtem Zustand mit Handzeichen (und letzterenfalls auch mit Stempel der ...) abgezeichnet worden ist, ist insoweit nur das (schon nicht mehr notwendige) »Tüpfelchen auf dem i«. Da es auf die Echtheit der Unterschriften, für die allerdings manches spricht, nicht entscheidend ankommt, kann der Indizwert des Frachtbriefes dahingestellt bleiben, ebenso die damit zusammenhängende Frage, ob und in welchem Umfang der Fahrer die Unversehrtheit der Ware hat prüfen können.

2.

Einer Eintrittspflicht der Beklagten steht aber entgegen, dass sie nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR von ihrer Haftung befreit ist.

Danach ist der Frachtführer (vorbehaltlich der Abs. 2 bis 5 des Art. 18, die hier der Sache nach nicht zu diskutieren sind) von seiner Haftung befreit, wenn u.a. die Beschädigung aus den besonderen Gefahren entstanden ist, die verbunden sind mit den Umständen u.a. der Behandlung, des Verladens oder des Verstauens des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln.

Vorliegend geht es, nachdem das Sachverständigengutachten ergeben hat, dass die aufgeladene Ladung auf der Ladefläche nicht in der erforderlichen Art und Weise gesichert (»verzurrte«) worden ist, um einen sog. Verstaufehler, und auch ein solcher Fehler ist, da sich das Verladen auch auf die Befestigung und Sicherung des Gutes auf dem Fahrzeug bezieht (vgl. BGH, Urteil vom 25.01.2007, I ZR 43/04, [= TranspR 2007, 314] juris Rn. 15 m.w.N.), von der Vorschrift erfasst.

a)

Für die Anwendung des Haftungsausschlussbestandes kommt es maßgeblich darauf an, wer die Verladung tatsächlich ausgeführt hat. Welche Partei vertraglich zur Verladung verpflichtet ist, ist zwar grundsätzlich unmaßgeblich, kann aber als Indiz berücksichtigt werden (vgl. BGH, a.a.O., Rn. 17 m.w.N.).

Vorliegend hat zweifellos im Ansatz der Absender verladen, nämlich die transportrechtlich im Lager der Klägerin stehende. Man wird auch davon ausgehen müssen (und das tun auch die Parteien), dass die Verladung Sache des Absenders gewesen ist; denn dafür waren unstreitig besondere Hebevorrichtungen (Kran oder Gabelstapler) vonnöten, die der Lkw unzweifelhaft nicht mit sich führen würde.

Unter diesen Vorzeichen verlädt (verstaute) der Absender auch dann eigenverantwortlich, wenn der Frachtführer unter des-

sen Oberaufsicht, auf dessen Ersuchen hin oder mit dessen Billigung mitgewirkt hat. Auch wenn (s.o.) die tatsächliche Verladung (Verstauung) maßgeblich ist, so schließt dies eine Zurechnung der Ladetätigkeit nicht aus. Das Verhalten seiner Hilfspersonen muss sich der Absender ohne Rücksicht darauf vorhalten lassen, ob er sie mit der Verladung beauftragt hat oder nicht. Das gilt auch für Leute des Frachtführers, wenn sie unter der Oberaufsicht und Verantwortung des Absenders, auf dessen Ersuchen hin oder mit dessen Billigung tätig werden (was im Zweifel zu verneinen ist, falls die Leute des Frachtführers eigenständig Spezialwissen einbringen). Der beladepflichtige Absender braucht sich nie entgegenhalten zu lassen, dass Leute des Frachtführers eigenmächtig bzw. auf eigene Faust ohne seine Billigung schädigend aktiv werden. Er darf sich jedoch nicht darauf berufen, dass er wegen der von den Leuten des Frachtführers auf eigene Faust ohne seine Billigung vorgenommenen Maßnahmen eine weitergehende Ladungssicherung für unnötig befunden habe. Selbst wenn der Frachtführer seine Leute aufgefordert hat, bei der Ladearbeit zu helfen oder gefälligkeitshalber erbrachte Ladetätigkeit geduldet hat oder mit ihnen rechnen musste, ist für die Anwendung der Vorschrift allein entscheidend, ob die Leute des Frachtführers unter Oberaufsicht oder mit Billigung des Absenders tätig geworden sind (all dies nach *Koller*, Transportrecht, Kommentar, 10. Auflage, Art. 17 CMR Rn. 42a m.w.N.).

b)

Unter diesen Vorzeichen scheidet vorliegend eine Haftung der Beklagten vollständig aus, weil die Verladung tatsächlich der ... und damit auch der Klägerin zuzurechnen ist.

Dahingestellt, ob der Fahrer (was man im Tatsächlichen wovon möglich wird annehmen können) die Verzurrung vorgenommen hat oder ob das nicht der Fall war: Er hat dabei nach den Umständen jedenfalls unter der Oberaufsicht, allemal aber mit der Billigung des Absenders gehandelt. Die Verladung selbst ist, wie schon ausgeführt, von Mitarbeitern der ... vorgenommen worden, und diese waren dafür auch verantwortlich. Schon deshalb muss die vorgenommene Verzurrung, wenn sie denn der Fahrer vorgenommen hat, als eine bloße Gefälligkeit erscheinen, nicht aber als eine eigenverantwortliche Übernahme dieses Abschnitts der Verladung. Etwas anderes folgt auch nicht daraus, dass, wie die Klägerin blass behauptet, er (nur) keine Informationen der Ladestelle eingeholt hat (Beweis hat sie dafür, anders als die Berufungswiderung will, im Übrigen auch nicht angeboten; die Klägerin spricht – vgl. dazu oben I. – nur an zwei Stellen über die Verladung, auf Bl. 63 und auf Bl. 353; nur an der ersteren wird Herr ... als Zeuge benannt, und das auch nur dafür, dass es beim Abladen zu Anstößen gegen die Kopfseite gekommen sei). Tatsächlich haben denn auch die Mitarbeiter der ..., wie sich aus den vorgelegten Lichtbildern (Anlage 3) ergibt, der Verzurrung des Rückkühlers beigewohnt; denn sonst hätten sie die Bilder nicht fertigen können. Die Bilder belegen unzweideutig, dass sie dabei auch wahrgenommen haben müssen, wie der Fahrer (wenn er es denn war) die Spanngurte verlegt hat. Wenn sie das kommentarlos hinnehmen, so liegt darin aus dessen Sicht eine Billigung in Aufsicht über sein Handeln.

Das erscheint auch allein sachgerecht. Der beladepflichtige Absender darf sich, wie ausgeführt, nicht darauf berufen, dass

er wegen der von den Leuten des Frachtführers vorgenommenen Maßnahmen eine weitergehende Ladungssicherung für unnötig befunden habe. Tatsächlich konnte und musste der Fahrer von den Besonderheiten, die aufgrund der Konstruktionsweise bei dem Transport des Rückkühlers zu beachten waren, nichts wissen. Das war vielmehr Sache der Mitarbeiter der. Deren *Installation and Maintenance Instructions* (Anlage zum Sachverständigengutachten, vgl. Nr. 5 Legs and Loading und Nr. 6 Handling) geben vor, dass das Gerät regelmäßig mit demontierten Standfüßen und in Holzverschlägen zu transportieren ist. Dies den Fahrer nicht wissen zu lassen, sondern einfach schweigend dessen unbedarfte Praxis hinzunehmen, müssen sich als ausschlaggebenden eigenen Beitrag die ... und in ihrer Folge auch die Klägerin zurechnen lassen.

3.

Entsprechend kann die Frage der Aktivlegitimation der Klägerin dahingestellt bleiben. Nur der Vollständigkeit halber sei ausgeführt, dass wenig dafür spricht, dass die Klage daran hätte scheitern können:

Die Klägerin ist im Ansatz berechtigt, Ansprüche des Absenders – hier der ..., ihres Auftraggebers, welche (vgl. die Auftragsbestätigung der ... vom 10.11.2016) die Ware für den streitgegenständlichen Betrag erneut kaufen musste – im Wege der Drittschadensliquidation geltend zu machen. Daneben hat sie sich den Schadensersatzanspruch von dieser auch abtreten lassen (vgl. die Abtretungsvereinbarung Anlage 6).

Mit dem Einwand, der Verkehrshaftungsversicherer der Klägerin habe den Schaden schon reguliert, dürfte die Beklagte, die sich dafür allerdings auf das Zeugnis des Mitarbeiters ... der Klägerin berufen hat, kaum durchdringen können. Tatsächlich ist dafür wenig ersichtlich. Dergleichen ergibt sich nicht zwingend daraus, dass die Klägerin – ausweislich einer E-Mail vom Februar 2017 und danach unstrittig – ausschließlich nach den ... arbeitet, die in Ziffer 29.1. obligatorisch eine Verkehrshaftungsversicherung vorsehen. Nichts anderes ergibt sich auch daraus, dass die Klägerin den Schaden ihrem Versicherer gemeldet hat und dabei, wie die Beklagte womöglich zu Recht mutmaßt, diesem auch Schadenunterlagen überlassen hat. Eine Abtretung des Schadensersatzanspruches folgt allein daraus nicht. Die Abtretung, §§ 398 ff. BGB, ist ein abstraktes Verfügungsgeschäft vertraglicher Art, welches mithin eine Annahmeerklärung des Versicherers voraussetzt, und eine solche kann man nicht gut annehmen, wenn der Versicherer in die Regulierung nicht auch tatsächlich eintritt, und dafür wiederum spricht – freilich vorbehaltlich der (hier aus den obigen Gründen entbehrlichen) Vernehmung des Zeugen ... – nichts. Tatsächlich erscheint es mehr als fernliegend, dass die Klägerin ungeachtet einer schon erfolgten Klaglosstellung einen Schadensfall mit dem sehr überschaubaren Wert von 7.100,- € zum Anlass für den Versuch nehmen sollte, sich sehenden Auges und gegen den bekannten Widerstand der Beklagten mittels einer dann doppelten Zahlung auf deren Kosten zu bereichern.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO, die Vollstreckbarkeitsentscheidung aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713, 543 f. ZPO.

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

§§ 407, 425 HGB

**1. Ein Vertrag über die Einbringung einer Gleichrichteranlage von dem Beförderungsmittel in einen Schaltraum vermittelt eines Krans ist als Frachtvertrag i.S.d §§ 425 ff. HGB zu qualifizieren.**

**2. Unter eine Montageversicherung ist der Frachtführer nicht mitversichert und besteht auch keine Mehrfachversicherung zu der Verkehrshaftungs-/Haftpflichtversicherung des Frachtführers.**

[Leitsätze des Einsenders]

**OLG Köln, Beschl. v. 20.01.2021 – 3 U 89/20**

(Vorinstanz: LG Bonn, Urt. v. 12.05.2020 – 11 O 67/19)

I.

Die Klägerin ist unter anderem Montageversicherer der Firma ... (Versicherungsnehmerin der Klägerin) und macht Schadensersatzansprüche gestützt auf § 86 VVG aus übergegangenem Recht geltend.

Die ... beauftragte die Versicherungsnehmerin der Klägerin im Dezember 2016 mit der Lieferung und Montage einer Gleichrichteranlage GR 30 zu einem Festpreis von 1.238.400 € netto.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin wiederum beauftragte die Beklagte aufgrund des Angebots vom 11.08.2017 mit einem Teil der Leistungen, nämlich der Abladung der Schaltschränke, der Kühlgruppe und des Gleichrichters auf einem zuvor zu erstellenden Plateau und der Einbringung der Maschinenbestandteile in den Schaltraum des Gebäudes der Firma ...).

Die Beklagte ihrerseits beauftragte die Firma ... Troisdorf mit der Abladung und Einbringung der Trafoplanlage, also ihre Streithelferin. Mit den Kranarbeiten beauftragte sie die Firma ....

Nach Anlieferung des Transformators am 04.10.2017 an das Werksgebäude der Firma ... verunfallte der 54 tonnen schwere Trafo bei seiner Abladung/Einbringung und wurde schwer beschädigt. Ursächlich für den Schaden war nach den Ausführungen des gemeinsamen von der Klägerin sowie dem Verkehrshaftpflichtversicherer der Beklagten ... eingesetzten Sachverständigen ... der Absturz des Trafos von einem durch die Streithelferin der Beklagten errichteten Podest/Plateau. Dieses Podest sollte den Höhenunterschied von rund 60 cm zwischen dem Gebäudeeingang und dem Straßenniveau überbrücken. Der Trafo sollte dabei mit seiner einen Hälfte auf das Podest zunächst entladen werden, da die Rampe des Gebäudes allein für die Abladung nicht ausreichend tief war. Das von der Streithelferin der Beklagten errichtete Plateau vor den Trafoboxen war nicht gegen Verrutschen gesichert. Träger und Schwerlastplatten lagen nur lose aufeinander. Als der Trafo mittels Kran mit den vorderen beiden Rollen auf die zum Gebäude gehörende Betonrampe und mit den hinteren beiden Rollen auf dem Podest abgestellt war, kippte der Trafo entgegen der Zugrichtung seitlich nach hinten weg, wodurch die Rampe und der Trafo beschädigt wurden. Wegen der Einzelheiten wird auf den ersten Bericht des Sachverständigen ... vom 18.08.2017 Bezug genommen.