

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #4/2023



*„Glücklich ist, wer von niemandem abhängt, als sich selbst.  
Da kann man jederzeit leicht nein sagen.“*

*(L.A. Seneca)*

## Aus dem Inhalt:

*Kühlpflichtige Arzneimittel zu warm verladen. Das kann schon einmal passieren. Wirklich?*

*von Benjamin Grimme*

**Seite 2**

*Schlagworte: § 425 HGB, § 435 HGB, Vorkühlung, kühlpflichtige Arzneimittel, Augenblicksver sagen, Schnittstellenkontrolle, qualifiziertes Ver schulden, crosslabeling, AGB, Individualverein barung*

*Kein Direktanspruch des Geschädigten gegen den Abschleppunternehmer, wenn dieser von einer Behörde beauftragt wurde*

*von Angela Schütte*

**Seite 4**

*Schlagworte: Anordnung des Abschleppvorgangs durch Ordnungsamt, kein direkter Schadensersatzanspruch gegen Frachtführer, Amtshaftungsanspruch, Art. 34 S. 1 GG*

*Keine Geltendmachung weiterer Ausfallkosten bei Verbrauch des Wahlrechts gem. § 415 Abs. 2 Nr. 1 und 2 HGB*

*von Frank Geissler*

**Seite 6**

*Schlagworte: §§ 407, 412, 415 HGB, Fautfracht, Standgeld, Pauschale, Ausübung Wahlrecht, Umsatzsteuer*

*Haftung des Frachtführers für die Verkürzung des Mindesthaltbarkeitsdatums infolge einer Lieferfristüberschreitung im Rahmen eines Straßengütertransportes*  
*von Folkert Baars*

**Seite 8**

*Schlagworte: Lieferfrist, Abgrenzung des Verzögerungsschaden vom Substanzschaden, Haftungsbegrenzungen*

*Ihre Ansprechpartner*

**Seite 10**

## **Kühlpflichtige Arzneimittel zu warm verladen.**

### **Das kann schon einmal passieren. Wirklich?**

Das OLG Karlsruhe hat mit Urteil vom 28.07.2023 der Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts Mannheim vom 13.10.2022, Az. 22 O 127/22 = Transportrecht 2023, Seite 226, im Wesentlichen stattgegeben.

Mit der Begründung, dass die Haftung nach § 425 Abs. 1 HGB i. V. m. Ziff. 22.1, 22.2, 22.4 ADSp 2016 und Ziff. 1 des Nachtrags Nr. 1 zum Dienstleistungsvertrag und § 7 des Dienstleistungsvertrag auf EUR 750,00 beschränkt sei.

Gegenständlich war die (Fehl-) Verladung einer Partei Arzneimittel, welche bei +2° bis +8° Celsius (vertragsgemäß) zu befördern war, die beim Umschlag der Sendung durch einen Mitarbeiter des beklagten Spezialdienstleister sin eine (falsche) Kammer des nachfolgenden Fahrzeuges verladen und hiernach über 6 Stunden mit Temperaturen von +17,2° Celsius bis +21,7° Celsius befördert wurde.

Zur Begründung seiner Entscheidung hat das OLG Karlsruhe, korrespondierend der Entscheidung des OLG Brandenburg im Transportrecht 2000, Seite 358 ff., die Klägerin für die (durchgehend) zureichende Vorkühlung, von der Herstellung bis zur Übergabe an den Frachtführer, als beweispflichtig angesehen.

Entgegen der Entscheidungen des OLG Zweibrücken vom 12.3.2019, Az. 5 U

63/18 = Transportrecht 2019, Seite 268, und korrespondierender Entscheidungen des OLG Stuttgart und OLG Köln, nach welchen bei unstreitigem Eintritt eines (Temperatur-) Schadens im Gewahrsam des Frachtführers / Lagerhalters *prima facie* eine Vermutung bestehen würde, dass zuvor das Gut ausreichend gekühlt gewesen wäre.

Um sich (jedoch), nach entsprechender Beweiserhebung durch Vernehmung der sachkundigen Person der Klägerin, Inaugenscheinnahme von Temperaturprotokollen und dem von der Beklagten *rein quittierten* CMR-Frachtbrief, von einer zureichenden Vorkühlung für überzeugt zu zeigen.

Unter weitergehender Annahme, dass das Gut durch die vertragswidrige Beförderung außerhalb des zugelassenen / vereinbarten Temperaturbereichs einen Totalschaden erlitten habe. Da nach den Bestimmungen des Arzneimittelgesetzes nicht mehr *verkehrs-fähig*.

Die hiernach dem Grunde nach bestehende Haftung der Beklagten sei jedoch - s. o. - nach den Bestimmungen der ADSp und der AGB der Beklagten auf (nur) EUR 750,00 beschränkt.

Da es sich bei den Klauseln des Rahmenvertrages um eine nach § 449 HGB zulässige Individualvereinbarung gehandelt habe.

Eine weitergehende Haftung der Beklagten nach § 435 HGB sei nicht begründet. Da das Verhalten des Mitarbeiters der Beklagten als *Augenblicksversagen* zu qualifizieren wäre.

Die Entscheidung des OLG Karlsruhe ist insoweit offensichtlich unrichtig. Jedenfalls aber hätte das OLG Karlsruhe gegen seine Entscheidung die Revision zulassen müssen.

Das OLG Hamm (= Transportrecht 2023, Seite 162 ff.) hat (wort-) gleiche Bedingungen eines zum selben Konzernverbund gehörenden Spezialdienstleisters als AGB und damit nach § 449 HGB als unwirksam qualifiziert.

Sodass schon insoweit, im Übrigen auch nach dem Erscheinungsbild der Klauseln, das OLG Karlsruhe für sich nicht einer *Individualvereinbarung* hätte annehmen dürfen.

Unrichtig ist auch, dass das OLG Karlsruhe sich ein *Augenblicksversagen des Fahrers* angenommen hat.

Das OLG Karlsruhe hat dabei übergangen / übersehen, dass der Fahrer nicht nur ein, sondern mehrere Pakete verschiedener Versender fehlverladen hatte.

Sodass schon insoweit ein Augenblicksversagen ausgeschlossen ist.

Weitergehend aber die Beklagte selbst vorgetragen hatte, dass, wegen der eng getakteten Fahrpläne anliefernder und abholender Fahrzeuge i. V. m. (üblichen) Verzögerungen durch Verkehrsbehinderungen, ob der Eile, eine *umfassende Schnittstellenkontrollen* ausgeschlossen gewesen wäre. Die Beklagte die Schadensfälle aber zum Anlass genommen hätte, ihre Umschlagsorganisation zu verbessern.

Sodass - schon nach dem eigenen Vortrag der Beklagten - das OLG Karlsruhe richtigerweise von einem *qualifizierten Organisationsverschulden* der Beklagten auszugehen gehabt hätte. Ungeachtet der Qualifikation des Handelns des Mitarbeiters der Beklagten.

Zudem aber das OLG Hamm in vorzitiert Entscheidung, korrespondierend auch der ständigen Rechtsprechung des BGH und der Instanzgerichte festgeschrieben hatte, dass die Verletzung des Frachtführers / Lagerhalters zur Durchführung sog. *Schnittstellenkontrollen*, zu welcher die Beklagte auch nach Ziff. 7.2 ADSp 2017, unter weitergehender Verpflichtung der Beklagten zur Temperaturkontrolle nach den Bestimmungen des Dienstleistungsvertrages verpflichtet war, grundsätzlich ein qualifiziertes Verschulden begründet (vgl. BGH, Urteil vom 01.12.2016, Aktenzeichen I ZR 128/15 = RdTW 2017, S. 127 (134 f.); BGH, Urteil vom 04.02.2016, Aktenzeichen I ZR 21614 = RdTW 2017, S. 340 (344 f.); Brandenburgisches OLG, Urteil vom 12.08.2020, Az. 7 U 173/18 = Transportrecht 2021, S. 270).

Sodass, bereits ob des Widerspruchs zu der vorzitierten Entscheidung des OLG Hamm, das OLG Karlsruhe gegen seine Entscheidung nach § 543 Abs. 2 Ziff. 2 ZPO die Revision hätte zulassen müssen; entsprechend des Hilfsantrages der Klägerin.

Da das OLG Karlsruhe indes nicht entsprechend verfahren ist und die nach § 544 Abs. 2 Ziffer 1 ZPO erforderliche *Beschwer* über EUR 20.000,00 nicht erreicht war, um (jedenfalls) Nichtzulassungsbeschwerde einzulegen, lässt die Entscheidung des OLG Karlsruhe *einigermaßen ratlos zurück*.

*Benjamin Grimme*  
*Rechtsanwalt*

Schlagworte: § 425 HGB, § 435 HGB, Vorkühlung, kühlpflichtige Arzneimittel, Augenblicksver sagen, Schnittstellenkontrolle, qualifiziertes Verschulden, crosslabeling, AGB, Individualvereinbarung

### **Kein Direktanspruch des Geschädigten gegen den Abschleppunternehmer, wenn dieser von einer Behörde beauftragt wurde**

Das Landgericht Bremen hat mit Urteil vom 2. November 2023, 8 O 86/23, die Klage einer Geschädigten gegen ein Abschleppunternehmen abgewiesen.

Die Beklagte betreibt in Bremen ein Abschleppunternehmen und schleppte auf Anordnung des Ordnungsamtes am 26. August 2022 einen Pkw ab, den die Klägerin verkehrswidrig in Bremen abgestellt hatte.

Der Mitarbeiter des Ordnungsamtes, der den Abschleppvorgang veranlasst hatte, hatte vor dem Abschleppen den Pkw auf Schäden untersucht. Von dem Pkw Fotos gefertigt und ein Protokoll erstellt.

Die Klägerin behauptete, dass der Pkw während des Abschleppens einen Schaden erlitten hat.

Nach Akteneinsicht beim Ordnungsamt hat die Klägerin daher die Beklagte dazu aufgefordert, ihre Betriebshaftpflichtversicherung zu benennen, damit über den Versicherer eine Regulierung erfolgen könne. Dieser Aufforderung ist die Beklagte nicht nachgekommen.

Die Klägerin behauptet, Eigentümerin des Pkws zu sein. Weiter behauptet sie, dass das Fahrzeug vor dem Abschleppvorgang unbeschädigt gewesen sei und nach dem Abschleppvorgang einen Schaden im Heckbereich aufweisen würde.

Sie bezifferte den Schaden mit EUR 5.049,70 netto.

Ferner ist sie der Ansicht, sie könne die Feststellung verlangen, dass die Beklagte ihr zum Ausgleich weiterer Schäden verpflichtet sei, so z. B. der noch nicht angefallenen Umsatzsteuer und gegebenenfalls einer möglichen Nutzungsschädigung. Zudem verlangte sie den Ausgleich vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten.

Die Beklagte bestritt, dass die Klägerin überhaupt Eigentümerin des Pkws gewesen sei.

Zudem hätte die behauptete Beschädigung seitens der Klägerin bereits vor Übernahme des Fahrzeuges vorgelegen. Der Abschleppvorgang sei ohne Schadensverursachung durchgeführt worden und auch in der einen Stunde, in der sich der Pkw auf dem Gelände der

Beklagten befunden habe, bevor die Klägerin ihn dort abholt, sei es nicht zu Schäden gekommen. Im Übrigen habe die Beklagte bei der Abholung keine Abschreibung vorgenommen, so dass bereits eine Vermutung nach § 438 Abs. 1 HGB durchgreifen würde.

Das Landgericht hat die zulässige Klage der Klägerin abgewiesen.

Das Landgericht ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der Klägerin gegen die Beklagte dem Grunde nach keine Schadensersatzansprüche zustehen.

Solche Ansprüche würden sich weder aus den §§ 407 ff., 425, 429 bis 431, 432 HGB, noch aus den §§ 683, 617 BGB i. V. m. § 280 Abs. 1 BGB und § 241 Abs. 2 BGB, auch nicht aus § 823 Abs. 1 BGB, noch aus irgendeinem anderen Rechtsgrund ergeben.

Alle in Betracht kommenden Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte sind gemäß Art. 34 Satz 1 GG ausgeschlossen.

Die Mitarbeiter des Ordnungsamtes hatten den Abschleppvorgang veranlasst, so dass die Mitarbeiter der Beklagten in Ausübung der grundsätzlich dem Ordnungsamt übertragenen hoheitlichen Aufgaben handelten und dabei sogenannte „Beamte im haftungsrechtlichen Sinne“ waren. Die Mitarbeiter der Beklagten waren somit in der Funktion als sogenannter „Verwaltungshelfer“ tätig. Jedwede privatrechtlichen Schadensersatzansprüche sind daher ausgeschlossen und etwaige Ansprüche bestünden insoweit nur in Form von Amtshaftungsansprüchen gegenüber der Freien Hansestadt Bremen.

Der gesamte Vorgang des Abschleppens, sowie des Transports zum Betriebsgelände der Beklagten und der dortigen Abstellung erfolgten auf Veranlassung des Ordnungsamtes Bremen. Diesem gegenüber hatte die Beklagte Pflichten zu erfüllen. Der gesamte Vorgang ist als ein einheitlicher Vorgang anzusehen, so dass ein rechtsgeschäftliches Rechtsverhältnis zwischen den Parteien nicht zustande gekommen war.

Eindeutig handelten die Mitarbeiter des Ordnungsamtes hoheitlich, soweit sie den Abschleppvorgang veranlassten.

Wenn der Staat Privatunternehmen zur Erfüllung ihm obliegender Aufgaben auf privatrechtlicher Grundlage heranzieht, so hängt die Qualifikation der Tätigkeit des Unternehmers als hoheitlich oder nicht hoheitlich von dem Charakter der wahrgenommenen Aufgabe, der Sachnähe der übertragenen Tätigkeit zu dieser auf und dem Grad der Einbindung des Unternehmens in den behördlichen Pflichtenkreis ab.

Je stärker der hoheitliche Charakter der Aufgabe in den Vordergrund tritt, je enger die Verbindung zwischen der übertragenen Tätigkeit und der von der Behörde zu erfüllenden hoheitlichen Aufgabe und je begrenzter der Entscheidungsspielraum des Unternehmens ist, desto näher liegt es, ihn als Beamten im haftungsrechtlichen Sinne anzusehen.

Jedenfalls im Bereich der Eingriffsverwaltung kann sich der Staat der Amtshaftung für fehlerhaftes Verhalten seiner Bediensteten nicht dadurch entziehen, dass er die Durchführung einer von ihm angeordneten Maßnahme durch privatrechtlichen Vertrag auf einen privaten

Unternehmer überträgt (vgl. BGH, Urteil vom 18. Februar 2014, VI ZR 383/12).

Demnach handelte die Beklagte bei der Durchführung des Abschleppauftrages hoheitlich und war als sogenannte Verwaltungshelfer tätig. Der Verwaltungshelfer ist faktisch ein Erfüllungsgehilfe der Behörde. Da somit die Beklagte hoheitlich handelte, trifft die Verantwortlichkeit für ein etwaiges Fehlverhalten der Beklagten gemäß Art. 34 S. 1 GG ausschließlich den jeweiligen Hoheitsträger. Diese Bestimmung bewirkt im Ergebnis eine befreiende Schuldübernahme kraft Gesetzes mit der Folge, dass nicht der Beamte, der eine Amtspflicht verletzt hat, auch nicht der Verwaltungshelfer, welcher haftungsrechtlich wie ein Beamter in die Pflicht genommen wurde, für Verletzung solcher Amtspflicht haften, weder auf vertraglicher Grundlage, noch aus unerlaubter Handlung oder (vermeintlicher) Geschäftsführung ohne Auftrag (BGH Urteil vom 18. Februar 2014, VI ZR 383/12).

Auch ist der Vertrag, welcher zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der Beklagten zustande gekommen ist, kein Vertrag zugunsten Dritter im Sinne von § 328 BGB. Es liegt bereits keine Schutzbedürftigkeit der Klägerin vor, da dieser Amtshaftungsansprüche gegen die Freie Hansestadt Bremen zustehen.

Nach alledem war die Klage insgesamt abzuweisen.

*Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport-  
und Speditionsrecht  
Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Anordnung des Abschleppvorgangs durch Ordnungsamt, kein direkter Schadensersatzanspruch gegen Frachtführer, Amtshaftungsanspruch, Art. 34 S. 1 GG

### **Keine Geltendmachung weiterer Ausfallkosten bei Verbrauch des Wahlrechts gem. § 415 Abs. 2 Nr. 1 und 2 HGB**

Die Beklagte hatte als Spediteur den klagenden Frachtführer unter dem 26.03.2021 mit einem Transport von Gesichtsmasken und Fahrradteilen von Hamburg nach Bramsche beauftragt. Fixer Ladetermin war der 29.03. 07:00 bis 13:00 Uhr, Entladetermin der 30.03. „am Vormittag“, ebenfalls fix.

Der Kläger stellte seinen Lkw am 29.03. gegen 13:45 Uhr am Beladeort, wurde jedoch zunächst nicht beladen, weil eine Zollfreigabe fehlte. Das Fahrzeug wurde dann später beladen und verblieb bis zum nächsten Morgen vereinbarungsgemäß an der Beladestelle. Nachdem bis 9:00 Uhr keine Zollfreigabe vorlag, kündigte die Beklagte den Frachtvertrag und der Kläger lud das Gut wieder ab.

Der Kläger übersandte der Beklagten unter dem 31.03.2021 eine Rechnung in Höhe von EUR 362,50 netto bzw. EUR 431,38 brutto mit zwei Positionen, nämlich „Frachtkosten inkl. Maut – wie mit Hr. Y besprochen, berechnen wir eine Pauschale für die Wartezeit (Zollfreigabe) vom 29.03.21-30.03.21“, sowie „Standgeld - lt. Vereinbarung ist bei folgender Tour von Hamburg nach Bramsche eine Standgebühr zustande gekommen“.

Die Beklagte glich diese Rechnung aus.

Sodann erhielt diese vom Kläger eine weitere unter demselben Datum ausgefertigte Rechnung mit dem Inhalt „Frachtkosten inkl. Maut Lt. Vereinbarung von Hamburg nach Bramsche“ über brutto EUR 416,50.

Die Beklagte lehnte den Ausgleich dieser Rechnung ab.

Wie das Amtsgericht (AG) Tostedt nun unter dem 23.11.2023 in seinem Urteil entschied (4 C 172/22), durchaus zu Recht:

Der Kläger habe keinen Anspruch gegenüber der Beklagten auf weitere Zahlung, da dessen Ansprüche aus dem streitgegenständlichen Frachtauftrag durch Zahlung des Rechnungsbetrages von EUR 431,38 auf die (erste) Rechnung vom 31.03.2021 erfüllt seien. Dieser nach der erfolgten Kündigung von dem Kläger verlangte Betrag setzte sich zusammen aus einem Standgeld in Höhe von EUR 112,50 € (22,50 x 5 Stunden) sowie „Frachtkosten inkl. Maut, wie mit Y besprochen“, eine Pauschale für die Wartezeit vom 29.03.21 - 30.03.21 in Höhe von EUR 250,00 sowie auf den Gesamtbetrag Umsatzsteuer i.H.v. EUR 68,88.

Hinsichtlich des Betrages von EUR 250,00 handele es sich der Sache nach um Fautfracht gemäß § 415 Abs. 2 Nr. 1 HGB, entschied das Gericht. Grundsätzlich bestünde ein pauschaler Anspruch auf Fautfracht nach Variante Nr. 2 lediglich in Höhe von 1/3 der vereinbarten Fracht. Hier hätten die Parteien allerdings eine eigene Abrede über deren Höhe mit EUR 250,00 nach der Variante Nr. 1 getroffen.

Dieser Betrag wurde auch an den Kläger gezahlt, so dass dieser sein Wahlrecht gemäß § 415 Abs. 2 HGB wirksam ausgeübt hätte und ihm ein Rückgriff auf eine weitere konkrete Abrechnung nunmehr verwehrt sei.

Bereits aus der Bezeichnung als „Frachtkosten inkl. Maut [...]Wartezeit (Zollfreigabe) vom 29.03.21-30.03.21“ ergebe sich der Bezug zu der Kündigung des Frachtvertrages.

Des Weiteren werde in derselben Rechnung unter einer weiteren Position bereits ein Standgeld berechnet, sodass es sich bei der Kostenposition Frachtkosten denklogisch nicht ebenfalls um ein Standgeld handeln könne.

Diese gut begründete Entscheidung einer unteren Instanz macht deutlich, wie wichtig im speditionellen Alltag die Entscheidung für die Einforderung der konkreten oder der pauschalen Fautfracht ist. Bei Ausgleich des geforderten Betrages durch den Auftraggeber ist eine Änderung der Berechnungsweise nicht mehr möglich. Zu beachten ist für die Praxis ferner, dass nach der Entscheidung des Bundesfinanzhofs (BFH - Urteil vom 30. 6. 2010, XI R 22/08) auf Fautfracht auch keine Umsatzsteuer anfällt, diese aber regelmäßig abgerechnet wird.

*Frank Geissler*  
*Rechtsanwalt*  
*Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht*  
*Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Schlagworte: §§ 407, 412, 415 HGB, Fautfracht, Standgeld, Pauschale, Ausübung Wahlrecht, Umsatzsteuer

## **Haftung des Frachtführers für die Verkürzung des Mindesthaltbarkeitsdatums infolge einer Lieferfristüberschreitung im Rahmen eines Straßengütertransportes**

Gerade im Lebensmittelbereich spielt das Mindesthaltbarkeitsdatum oder Verbrauchsdatum eine erhebliche Rolle. Die Auftraggeber des Frachtführers sind darauf angewiesen, dass das Transportgut, das einem Mindesthaltbarkeitsdatum/Verbrauchsdatum unterliegt, so rechtzeitig an den Empfänger geliefert wird, dass dieser in der Lage ist, die Ware rechtzeitig in den Handel zu bringen. Dies trifft insbesondere auf Großhandelsunternehmen als Empfänger zu, die sich die Ware von verschiedenen Lieferanten an ihre Zentralläger liefern lassen, von wo aus sie die Ware an ihre verschiedenen Filialen verteilen, in denen dann der Abverkauf an die Verbraucher erfolgt. Die Einhaltung der Lieferfristen ist insbesondere bei Gütern mit nur kurzem Mindesthaltbarkeitsdatum/Verbrauchsdatum von erheblicher Bedeutung.

Es stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang der Frachtführer haftet, wenn infolge einer von ihm verursachten Lieferfristüberschreitung das Mindesthaltbarkeitsdatum/Verbrauchsdatum von Transportgütern verkürzt wird.

Voraussetzung einer Haftung des Frachtführers für eine Lieferfristüberschreitung ist zunächst, dass eine Lieferfrist besteht. Diese kann entweder vertraglich vereinbart werden oder ergibt sich aus dem Gesetz. Eine gesetzliche

Lieferfrist ist für den nationalen Gütertransport in § 423 HGB und in Art. 19 CMR für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr geregelt. Ist eine Lieferfrist nicht vertraglich vereinbart, ist nach § 423 HGB / Art. 19 CMR Lieferfrist die Frist, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise für den Transport zuzubilligen ist. Diese Frist kann daher im Einzelfall, je nach der Länge der Transportstrecke oder anderen Umständen, variieren.

Nach § 425 HGB und nach Art. 17 CMR haftet der Frachtführer auch für Schäden infolge einer Lieferfristüberschreitung. Hierbei sind jedoch einige Besonderheiten zu beachten; denn nach § 438 Abs. 3 HGB / Art. 30 Abs. 3 CMR muss ein Verspätungsschaden gegenüber dem Frachtführer innerhalb von 21 Tagen, nachdem dem Empfänger das Gut zur Verfügung gestellt worden ist, reklamiert werden. Für diese Reklamation ist Textform erforderlich. Wird diese Frist nicht eingehalten, erlischt der Anspruch.

Eine weitere Besonderheit bei Lieferfristüberschreitungen besteht auch darin, dass die Haftung des Frachtführers für Lieferfristüberschreitungen begrenzt ist, und zwar bei nationalen Transporten gemäß § 431 Abs. 3 HGB auf die dreifachen Frachtkosten und bei grenzüberschreitenden Straßengütertransporten nach Art. 23 Abs. 5 CMR auf die einfachen Frachtkosten.

Die Frage, die sich hieran jedoch im Anschluss stellt, ist die Abgrenzung des Verzögerungsschaden infolge einer Lieferfristüberschreitung von einem sogenannten Substanzschaden.

Wird z.B. verderbliches Gut transportiert, das infolge der Lieferfristüberschreitung auf dem Transport verdirbt, so liegt ein Substanzschaden an der Ware und damit eine Beschädigung im Sinne des § 425 HGB / Art. 17 CMR vor, wobei der Substanzschaden an der Ware zusätzlich zu dem durch die Lieferfristüberschreitung entstandenen Vermögensschaden geltend gemacht werden kann.

Für den Substanzschaden an dem Gut gelten die kurzen Anzeigefristen des § 438 Abs. 3 HGB und Art. 30 Abs. 3 CMR nicht. Ebenso wenig gelten für diesen Substanzschaden die Haftungsbeschränkungen des § 431 Abs. 3 HGB und des Art. 23 Abs. 5 CMR.

Vielmehr gelten für diesen Substanzschaden an dem Gut die Haftungsbeschränkungen des § 431 Abs. 1 HGB bzw. des Art. 23 Abs. 3 CMR von 8,33 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm des vom Schaden betroffenen Gutes (*Koller, Transportrecht, 11. Aufl., § 425 HGB Rn. 91*).

Problematisch ist die Abgrenzungsfrage jedoch dann, wenn die Ware durch die Lieferfristüberschreitung nicht verdorben ist, sondern sich durch die Lieferfristüberschreitung nur das Mindesthaltbarkeitsdatum/Verbrauchsdatum der Ware verkürzt hat.

Insoweit stellt sich dann die Frage, ob es sich bei der Verkürzung des Mindesthaltbarkeitsdatums/Verbrauchsdatums infolge der Lieferfristüberschreitung um einen „Substanzschaden“ oder nur um einen reinen „Verzögerungsschaden“ handelt.

Überwiegend wird die Auffassung vertreten, dass bei Lebensmitteln ein Substanzschaden und damit eine Beschädigung an dem Gut schon dann vorliegt, wenn sich aufgrund der Lieferfristüberschreitung die verbleibende Haltbarkeit des Gutes „wertmindernd“ verkürzt hat (*Koller, Transportrecht, 11. Aufl., § 425 HGB Rn. 13; Urteil des Landgerichtes Ellwangen (Jagst) vom 05.10.2018, Aktenzeichen 10 O 26/18 und Scavio/Wallau „Die Logistik von Lebensmitteln - einige rechtliche Aspekte und typische praktische Problemfelder“, in Transportrecht 2014, Seite 94*).

Im konkreten Fall bedeutet dies, führt insbesondere bei leicht verderblichen Lebensmitteln die Lieferfristüberschreitung zu einer wertmindernden Verkürzung des Mindesthaltbarkeitsdatums/Verbrauchsdatums, gilt „nicht“ die Haftungsbeschränkung des § 431 Abs. 3 HGB (= dreifache Frachtkosten) bzw. des Art. 23 Abs. 5 CMR (=einfache Frachtkosten), sondern die des § 431 Abs. 1 HGB bzw. Art. 23 Abs. 3 CMR in Höhe von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm.

Dies hat in der Praxis – insbesondere bei Lebensmitteltransporten – erhebliche Auswirkungen und sollte stets beachtet werden.

*Folkert Baars  
Rechtsanwalt*

*Schlagworte: Lieferfrist, Abgrenzung des Verzögerungsschaden vom Substanzschaden, Haftungsbeschränkungen*

***Wir wünschen Ihnen frohe &  
gesegnete Weihnachten und  
- schon jetzt - ein gesundes,  
glückliches und  
erfolgreiches neues Jahr!***

---

**Ihre Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:  
[b.grimme@grimme-partner.com](mailto:b.grimme@grimme-partner.com)

Angela Schütte:  
[a.schuette@grimme-partner.com](mailto:a.schuette@grimme-partner.com)

Frank Geissler:  
[f.geissler@grimme-partner.com](mailto:f.geissler@grimme-partner.com)

Folkert Baars:  
[f.baars@grimme-partner.com](mailto:f.baars@grimme-partner.com)

Grimme & Partner,  
Neumühlen 9, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99  
[www.grimme-partner.com](http://www.grimme-partner.com)



**Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung**