

lettentausches mit Rückführungspflicht<sup>9</sup> zum Frachtvertrag gelten? Dies ist insbesondere bedeutsam für Kabotageunternehmen, vor allem im Rahmen der engen Definition in § 5 Abs. 2 Satz 2 GüKG E. Soll es sich um eine zusätzliche Kabotagebeförderung handeln, die auf die zulässige Anzahl von solchen Beförderungen anzurechnen ist, z.B. dann, wenn der Abgabeort nicht der Beladeort ist, obwohl sie Bestandteil der »Gesamtabrede« zwischen Auftraggeber und Kabotageunternehmen ist mit einer Gesamtvergütung? In seinem Urteil vom 14.09.2023 hat der EuGH in der Rechtssache C 247/22<sup>10</sup> zwar entschieden, dass nach Art. 1 der RiLi 92/106/EWG Beförderungen von Leercontainern auf der Straße zwischen einem Containerterminal und der Ort, an dem die Güter be- oder entladen werden, unter den Begriff »kombinierte Beförderung« fallen und als Bestandteil dieses Verkehrs freigestellt sind.

Was soll für die weitere Leerfahrt des eingesetzten Fahrzeugs nach Entladung des Leercontainers gelten? Wie sind Leerfahrten im Anschluss an Beförderungen, die nach § 2 GüKG keiner Genehmigung bedürfen, zu bewerten?

Die Begründung für die Einstufung von Leerfahrten als Güterkraftverkehr überzeugt jedenfalls nicht, soweit diese Regelung undifferenziert erfolgt.

Praxis und Rechtsprechung sind jahrzehntelang ohne Wertung der Leerfahrten durch den Gesetzgeber als Güterkraftverkehr ausgekommen, so dass für die neue Regelung in der vorgesehenen Form keine Notwendigkeit besteht.

Mit dem vorliegenden Vorschlag werden mehr neue Probleme als Lösungen geschaffen.

3. Es bleibt zu hoffen, dass die vorgeschlagenen Lösungen im Gesetzgebungsverfahren nochmals kritisch analysiert und überarbeitet werden.

Rechtsanwalt Jürgen Knorre, KUNZ Rechtsanwälte, Köln

<sup>9</sup> Vgl. *Knorre*, in: *Knorre/Demuth/Schmid Handbuch Transportrecht* 3. Aufl. Teil K Rn. 71.

<sup>10</sup> *TranspR* 2023, 460 m. Anm. *Knorre*.

## ENTSCHEIDUNGEN

### Straße

Art. 17, 29 CMR

**1. Bei ungenauer/unrichtiger Bezeichnung der Partei, ist die Person als Partei anzusehen, welche erkennbar durch die Parteibezeichnung getroffen sein soll; unter Auslegung der in der Klageschrift zum Ausdruck gekommenen Willenserklärung und unter Berücksichtigung der der Klageschrift beigelegten Unterlagen.**

**2. Die Zustellung an eine Person, die in doppelter Eigenschaft tätig ist, ist nach dem Rechtsgedanken des § 189 ZPO auch dann wirksam, wenn mit der Zustellung nicht die dem Gesetz entsprechende Funktion angesprochen wird.**

**3. Das Eindringen von (zwölf) Migranten in den Laderaum eines Lkw mit hochsensiblen Medizinprodukten begründet einen Schadensverdacht.**

**4. Der Verstoß des Frachtführers gegen die durch die AGB des Frachtvertrages begründete Verpflichtung**

**grundsätzlich gesicherte Parkplätze zu nutzen, begründet ein Verschulden nach Art. 29 CMR.**

[Leitsätze des Einsenders]

**OLG Frankfurt am Main, Hinweisbeschl. v. 04.11.2022 und Beschl. v. 16.12.2022 – 13 U 308/21**

(vorgehend: LG Darmstadt, Urt. v. 06.08.2021 – 22 O 50/20, nachgehend: BGH, Beschl. v. 27.07.2023 – I ZR 211/22)

**Hinweisbeschluss vom 04.11.2022**

[...]

Nach Vornahme der gem. § 522 Abs. 1 und 2 ZPO gebotenen Prüfung ist der Senat einstimmig davon überzeugt, dass die Berufung offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat und auch eine mündliche Verhandlung nicht geboten ist. Die Sache hat auch weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Senats durch Urteil.

Es ist berufsrechtlich nicht zu beanstanden, dass das Landgericht der Klage im tenorierten Umfang stattgegeben hat. Insbesondere ist das Landgericht zutreffend davon ausgegangen, dass die Beklagte Partei des Rechtsstreits ist. Es entspricht ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, der sich der Senat vollumfänglich anschließt, dass bei einer ungenauen oder unrichtigen Bezeichnung der Partei grundsätzlich die Person als Partei anzusehen ist, die erkennbar durch die Parteibezeichnung getroffen werden soll. Es kommt von der klagenden Partei in der Klageschrift gewählten Parteibezeichnung bei objektiver Würdigung des Erklärungsinhalts beizulegen ist (BGH, Beschl. v. 23.10.2003 – VII ZB 19/02, juris Rn. 8 f. m.w.N.). Bei der hiernach erforderlichen Auslegung der in der Klageschrift zum Ausdruck gekommenen prozessualen Willenserklärung ist auch der Klagegrund sowie die der Klageschrift beigelegten Unterlagen zu berücksichtigen (Zöller/Althammer, ZPO, 34. A. 2022, vor § 50 Rn. 7). Im Streitfall ist die Beklagte in der Klageschrift als [...] bezeichnet worden. Die Beklagte hat hierzu selbst im Schriftsatz vom 23.06.2021 ausgeführt, dass es sich bei dieser Bezeichnung um eine Vermischung diverser existenter Firmen handelt, nämlich der, [...] die allesamt unter derselben Geschäftsadresse ansässig sind. Damit war die Parteibezeichnung erkennbar ungenau bzw. unrichtig und deshalb anhand des Klagegrundes – Haftung aus dem Transportauftrag vom 06.02.2019 – sowie der beigelegten Unterlagen auszulegen. Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass der Transportauftrag an die Einzelfirma [...] erteilt worden ist, so dass die Parteibezeichnung im Rahmen der maßgeblichen objektiven Würdigung dahingehend auszulegen ist, dass hiermit auch die Einzelfirma [...] gemeint war. Das Landgericht hat mithin zu Recht eine entsprechende Rubrumsberichtigung vorgenommen, die in jeder Phase des Prozesses möglich ist (BGH, Urt. v. 24.11.1980 – VIII ZR 208/79, juris; Senat, Urt. v. 29.11.2017 – 13 U 160/17, juris Rn. 13).

Ein etwaiger Zustellungsmangel der Klage ist jedenfalls nach § 189 ZPO geheilt, denn der Zustellungswille des Landgerichts im Hinblick auf die Klage bezog sich auf die Person [...]. Ob das Landgericht diesen als Organ der – nicht existenten – [...] oder als Inhaber der Einzelfirma [...] adressieren wollte, ist dabei unerheblich. Insbesondere handelt es sich hier nicht um einen Fall der ungültigen Zustellung, weil diese infolge falscher Bezeichnung der Partei an eine ganz andere Person als an den richtigen Adressaten gelangt ist. Vielmehr ist nach dem Rechtsgedanken des § 189 ZPO die Zustellung an eine Person, die in doppelter Eigenschaft tätig ist, auch dann wirksam, wenn mit der Zustellung nicht die dem Gesetz entsprechende Funktion angesprochen wird (BGH, Urt. v. 10.03.1960 – II ZR 56/59, juris Rn. 15).

Auf das streitgegenständliche Vertragsverhältnis finden, wie das Landgericht zutreffend berücksichtigt hat, gem. Art. 1 CMR die Bestimmungen der CMR Anwendung, da es um Ansprüche aus einer entgeltlichen zwischenstaatlichen Beförderung im Straßengüterverkehr geht und sowohl der Absendeort [...] als auch der Ablieferungsort [...] in Vertragsstaaten der CMR liegen.

Die Klägerin ist im Hinblick auf die ihr vom Landgericht zugesprochene Schadensersatzforderung aktivlegitimiert, denn sie ist als Hauptfrachtführerin von der Streithelferin,

dem Transportversicherer der Urabsenderin[...] wegen Transportschäden in Anspruch genommen worden. Sie kann mithin gegenüber der Beklagten als von ihr eingesetzter Unterfrachtführerin grundsätzlich gem. Art. 17 ff. CMR Regress nehmen (OLG Stuttgart, Urt. v. 23.12.2020 – 3 U 322/19 [= TranspR 2022, 368], juris Rn. 56; Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urt. v. 11.03.2022 – 7 U 76/21 [= TranspR 2023, 216], juris Rn. 43; Koller, Transportrecht, 10. A. 2020, CMR Art. 13 Rn. 8, 9). Dass die Klägerin von der Streithelferin in entsprechender Höhe in Anspruch genommen worden ist, ist zwischen den Parteien unstreitig. Gleiches gilt ausweislich des Tatbestands des angefochtenen Urteils für den Umstand, dass die Streithelferin als Transportversicherer der Urabsenderin Transportschäden i.H.v. 115.953,87 € reguliert hat. Die Klägerin macht mithin einen eigenen Schaden geltend, der in der Belastung mit einer Verbindlichkeit gegenüber der Streithelferin liegt. Dieser zunächst auf Befreiung von dieser Schuld gerichtete Anspruch der Klägerin ist vorliegend gem. § 250 Satz 2 BGB in einen Zahlungsanspruch übergegangen, weil die Beklagte als Schädigerin die Leistung ernsthaft und endgültig abgelehnt hat (BGH, Urt. v. 19.03.2015 – I ZR 190/13 [= TranspR 2015, 342], juris Rn. 12). Eines Rückgriffs auf die Rechtsfigur der Drittschadensliquidation bedarf es vorliegend nicht (OLG Düsseldorf Urt. v. 14.07.2010 – 18 U 221/09, BeckRS 2011, 20163; OLG Stuttgart, Urt. v. 23.12.2020 – 3 U 322/19 [= TranspR 2022, 368], juris Rn. 57).

Das – gesamte – Frachtgut ist nach Übernahme des Gutes durch die Beklagte und vor seiner Ablieferung an die Empfängerin, mithin während es sich in der Obhut der Beklagten befand, gem. Art. 17 Abs. 1 CMR beschädigt worden. Eine Beschädigung von Frachtgut i.S.v. Art. 17 Abs. 1 CMR liegt vor, wenn eine innere oder äußere Substanzveränderung eingetreten ist, die eine Wertminderung zur Folge hat (MüKoHGB/Jesser-Huß, 4. A. 2020, Art. 17 CMR Rn. 11). Die völlige Entwertung des Gutes ist ebenfalls als Beschädigung zu qualifizieren (MüKoHGB/Jesser-Huß, 4. A. 2020, Art. 17 CMR Rn. 12; Koller, Transportrecht, 10. A. 2020, Art. 17 CMR, Rn. 2). Der Verdacht einer Substanzveränderung ist als Beschädigung zu bewerten, wenn er zu einer Wertminderung des Gutes geführt hat, weil er entweder Tests notwendig macht oder objektiv nicht ausgeräumt werden kann. Objektiv nicht ausräumbar ist etwa der Verdacht, der Anlass für ein Verbot der Verwertung des Gutes oder für ein Einfuhrverbot ist, oder der Verdacht, der nur unter Kosten ausgeräumt werden kann, die voraussichtlich höher sind als der Wert des Gutes (BGH, Urt. v. 11.07.2002 – I ZR 36/00 [= TranspR 2002, 440], juris Rn. 15; Koller, Transportrecht, 10. A. 2020, Art. 17 CMR, Rn. 2, § 425 Rn. 13).

Vorliegend ist zwischen den Parteien unstreitig, dass es sich bei der Sendung um [...] Ferner ist zwischen den Parteien unstreitig, dass in der Nacht 12./13.02.2019 zwölf Migranten in den Laderaum des Lkw, der diese Medizinprodukte befördert hat, eingedrungen sind. Damit haftet jedenfalls der Verdacht einer Substanzveränderung durch mechanische und mikrobiologische Belastung allen beförderten – ihrer Natur nach hochsensiblen – Medizinprodukten an, so dass deren bestimmungsgemäßer Gebrauch – wenn überhaupt – nur nach Durchführung von Tests möglich ist, was als solches schon die Annahme einer Beschädigung des Frachtguts

i.S.d. Art. 17 Abs. 1 CMR begründet (vgl. OLG München, Urt. v. 23.11.2017 – 23 U 1858/17 [= TranspR 2018, 113], juris Rn. 25: Schadensverdacht hinsichtlich der gesamten Ware bei Beschädigung einzelner mit Lebensmitteln gefüllter Kartons). An wie vielen der Blutschlauchsysteme bzw. Filter dabei eine äußere Substanzveränderung durch Beschädigung oder Verunreinigung der Verpackung festgestellt werden kann, spielt vor diesem Hintergrund keine Rolle. Die Klägerin hat darüber hinaus unter Vorlage des Privatgutachtens der T GmbH vom 23.04.2019 substantiiert vorgetragen, dass der Verdacht der mechanischen und mikrobiologischen Belastung – wenn überhaupt – nur unter Kosten ausgeräumt werden könnte, die voraussichtlich höher sind als der Wert des Gutes. Im Einzelnen hat sie ausgeführt, dass hierzu eine Einzelprüfung aller 26.880 Artikel erfolgen müsste, wobei einerseits eine mikrobiologische Überprüfung hinsichtlich aller nur denkbaren Kontaminationsrisiken durch die Migranten sowie eine Materialprüfung aller Schlauchteile und Filterteile hinsichtlich möglicher mechanischer Schäden im Rahmen einer Druckbelastung erfolgen müsste. Diese Verfahren seien nach dem notwendigen Prüfumfang und den Prüfmethode(n) weder zerstörungsfrei möglich noch im wirtschaftlichen Rahmen durchführbar. Angesichts dieses substantiierten Vortrags ist das einfache Bestreiten der Beklagten als nicht ausreichend anzusehen, so dass der betreffende klägerische Vortrag als zugestanden anzusehen ist (§ 138 Abs. 3 ZPO).

Der Einwand der Beklagten, sie sei gem. Art. 17 Abs. 2 CMR von der Haftung befreit, greift nicht durch. Der Frachtführer ist gem. Art. 17 Abs. 2 CMR von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust des Transportgutes durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Eine Haftungsbe-freiung tritt hiernach nur bezüglich solcher Schadensursachen ein, die der Frachtführer im konkreten Fall auch durch die äußerste, ihm mögliche und nach den Umständen des Falles vernünftigerweise zumutbare Sorgfalt nicht vermeiden und in ihren Folgen nicht beherrschen konnte (BGH, Urt. v. 08.10.1998 – I ZR 164/96 [= TranspR 1999, 59], juris m.w.N.). Die Beklagte hat den Nachweis der Unvermeidbarkeit in diesem Sinne nicht geführt. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Vortrags der Beklagten, der Fahrer des von ihr eingesetzten Frachtunternehmens habe eine sog. spanische Kralle verwendet, um ein Eindringen in den Frachtraum zu verhindern. Das Landgericht hat vielmehr zu Recht hervorgehoben, dass das Eindringen der Migranten, das zu der Beschädigung des Frachtguts geführt hat, jedenfalls durch den Einsatz eines weiteren Fahrers hätte verhindert werden können, weil in diesem Fall keine längere Ruhepause nötig gewesen wäre. Soweit die Beklagte einwendet, der Einsatz eines weiteren Fahrers sei angesichts des erheblichen Kostendrucks in der Transportbranche unzumutbar, verkennt sie den Regelungsgehalt des Art. 17 Abs. 2 CMR. Der Frachtführer haftet vielmehr auch dort, wo eine Schadensverhütung aus seiner Sicht oder aus Sicht eines ordentlichen Frachtführers unwirtschaftlich und unzumutbar ist, denn maßgeblich ist nicht die einfache, sondern die äußerste dem Frachtführer mögliche und ihm zumutbare Sorgfalt (s. hierzu eingehend Koller, Transportrecht, 10. A. 2020, Art. 17 CMR RN. 20 ff. unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs). Darüber hinaus hätte der

Fahrer auch – ohne erhebliche Mehrkosten – den nur wenige Kilometer entfernten Parkplatz »VP Park« in [...] anfahren können, der über ein umfassendes Sicherungssystem verfügte (stromführender, mit Stacheldraht bewehrter Zaun, Bewachungskameras, umfassendes Beleuchtungssystem, Eingangs- und Ausgangskontrolle, nächtlicher Wachdienst), was ein Eindringen der Migranten in den Laderaum des Lkw ebenfalls hätte verhindern können.

Die Haftung der Beklagten ist auch nicht gem. Art. 23 Abs. 3 CMR auf 8,33 SZR pro Kilogramm des Rohgewichts der Sendung beschränkt, denn der Beklagten ist – wie das Landgericht zu Recht angenommen hat – ein qualifiziertes Verschulden i.S.d. Art. 29 CMR anzulasten. Ein qualifiziertes Verschulden liegt vor, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer vorsätzlich oder bewusst leichtfertig begangen hat. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren 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. Welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer ergreifen muss, hängt dabei von den Umständen des Einzelfalles ab (BGH, Urt. v. 19.03.2015 – I ZR 190/13 [= TranspR 2015, 342], juris Rn. 30 m.w.N.). Ein bewusster Verstoß des Frachtführers gegen eine der Sicherung des Transportguts dienenden vertraglichen Verpflichtung bzw. Weisung kann schon für sich allein die Annahme eines qualifizierten Verschuldens i.S.v. Art. 29 CMR rechtfertigen (BGH, Urt. v. 23.07.2020 – I ZR 119/19 [= TranspR 2020, 441], juris Rn. 26; Urt. v. 30.09.2010 – I ZR 39/09 [= TranspR 2010, 437], juris Rn. 31; Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urt. v. 11.03.2022 – 7 U 76/21 [= TranspR 2023, 216], juris Rn. 64).

So liegt der Fall hier: Der Fahrer des von der Beklagten mit der Durchführung des Transports beauftragten Frachtunternehmens hat gegen den Transportauftrag sowie gegen Ziffer 17 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Klägerin verstoßen, wonach bei [...] (so der Transportauftrag) sowie bei Transporten in das [...] (so die Allgemeinen Beförderungsbedingungen) grundsätzlich gesicherte Parkplätze zu nutzen sind, wovon nur im Notfall abgewichen werden darf. Diese zweifellos der Sicherung des Transportguts dienende Vorgabe hat der Fahrer unstreitig nicht eingehalten, ohne dass die Beklagte einen hierzu berechtigenden Notfall dargelegt hat. Das Verhalten des Fahrers ist der Beklagten zuzurechnen. Soweit die Beklagte hiergegen einwendet, die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Klägerin seien nicht wirksam in das Vertragsverhältnis der Parteien einbezogen worden, weil sie in der deutschen Sprache verfasst gewesen seien, während die Vertragssprache der Parteien Englisch gewesen sei, verfängt dieser Einwand schon deshalb nicht, weil die Vorgabe, gesicherte Parkplätze anzufahren, bereits in dem Transportauftrag unter der Überschrift »Zusätzliche Anweisungen für [...]« enthalten war, so dass es auf die Einbeziehung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen gar nicht ankommt. Im Übrigen ist es nicht richtig, dass – wie

die Beklagte behauptet – sämtliche wichtige Vereinbarungen der Parteien in Englisch niedergelegt worden seien. Vielmehr ist gerade der Transportauftrag im Wesentlichen in deutscher Sprache verfasst. Dass die Beklagte dieses gegenüber der Klägerin beanstandet hat, hat sie nicht vorgetragen. Damit durfte die Klägerin auch davon ausgehen, dass die Beklagte die ausdrücklich in Bezug genommenen, in deutscher Sprache verfassten Allgemeinen Beförderungsbedingungen versteht.

Das Landgericht hat auch die Schadenshöhe zutreffend festgestellt. Der Senat schließt sich zur Vermeidung von Wiederholungen den entsprechenden Ausführungen im angefochtenen Urteil an. Soweit die Beklagte hiergegen einwendet, das Landgericht hätte einen Restwert des Frachtgutes berücksichtigen müssen, vermag sie ihrer Berufung hiermit nicht zum Erfolg zu verhelfen. Die Klägerin hat auf der Grundlage des Privatgutachtens [...] substantiiert vorgetragen, dass eine Aufbereitung der betroffenen Medizinprodukte nicht mehr möglich sei, da a) das Einbringen von verunreinigter Ware in den Reinraum der Produktion die Bedingungen des Reinraums konterkarieren, b) mechanische Schäden an den Sterilverpackungen und den Blutschlauchsystemen/Filtern auch darüber nicht sicher und nicht zu 100 % richtig erkannt werden könnten, aber eine Null-Fehler-Toleranz bestehe, c) die Wirkung einer erneuten Sterilisation nicht erforscht sei und d) eine notwendige behördliche Zulassung aufgrund des Zustands der Medizinprodukte nicht erreicht werden könne. Das einfache Bestreiten der Beklagten ist insofern nicht ausreichend. Auf der Grundlage des klägerischen Vortrags ist mithin davon auszugehen, dass von der Schadensersatzforderung der Klägerin kein Restwert abzusetzen ist.

Eine Verjährung des Schadensersatzanspruchs der Klägerin ist schließlich schon deswegen nicht eingetreten, weil nach den vorstehenden Ausführungen zum Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens die dreijährige Verjährungsfrist des Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR eingreift. Auf die Verweigerung der Annahme der zuzustellenden Klageschrift durch die Beklagte und die fehlende Übersetzung der Klageschrift kommt es mithin nicht an, denn die Beklagte geht selbst davon aus, dass als Datum der Zustellung der Klageschrift jedenfalls das Datum gilt, an dem sich der Prozessbevollmächtigte der Beklagten erstmalig für die Beklagte zur Akte gemeldet hat. Nach dem Beklagtenvortrag geschah dies am 28.02.2020, so dass nach dem insofern maßgeblichen deutschen Recht (vgl. Art. 32 Abs. 3 Satz 1 CMR) weit vor Ablauf der dreijährigen Verjährungsfrist des Art. 31 Abs. 1 Satz 2 CMR eine Hemmung der Verjährung nach § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB eingetreten ist.

[...]

### Beschluss vom 16.12.2022

#### I.

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Ersatz des Güterschadens aus einem zwischen den Parteien geschlossenen Frachtvertrag über die Versendung von Medizinprodukten von B, Deutschland, nach S in Ashfield, Vereinigtes Königreich, in Anspruch.

[...]

Mit am 06.08.2021 verkündetem Urteil [...] hat das Landgericht der Klage überwiegend stattgegeben. Zur Begrün-

dung hat es ausgeführt, die Klägerin sei nach Art. 17 CMR aktivlegitimiert. Hiernach hafte die Beklagte als Frachtführerin für die Beschädigung des Gutes. Die Beklagte sei nicht nach Art. 17 Abs. 2 CMR von der Haftung befreit, denn das Eindringen der Migranten in den Lkw hätte durch den Einsatz eines weiteren Fahrers, durch eine Alarmsicherung des Aufliegers oder durch das Aufsuchen eines gesicherten Parkplatzes verhindert werden können. Die Haftung sei auch nicht nach Art. 23 Abs. 3 CMR beschränkt, weil dem von der Beklagten eingesetzten Transportunternehmen ein qualifiziertes Verschulden i.S.d. Art. 29 CMR zur Last falle. Das ausführende Transportunternehmen habe jedenfalls gegen Ziffer 17 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Klägerin verstoßen, wonach bei Transporten nach Großbritannien grundsätzlich gesicherte Parkplätze zu nutzen seien. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Klägerin seien auch wirksam in den zwischen den Parteien geschlossenen Frachtvertrag einbezogen worden. Entsprechend den Feststellungen des Sachverständigen sei von einem Schaden in tenorierter Höhe auszugehen. Die Parteibezeichnung der Beklagten sei wie aus dem Passivrubrum ersichtlich zu berichtigen gewesen. Die Klage habe sich zweifelsfrei gegen die Beklagte als Frachtführerin und nicht gegen das Transportunternehmen [...] gerichtet. [...]

Hiergegen richtet sich die [...] Berufung der Beklagten. Sie trägt vor:

Die Beklagte sei nicht passivlegitimiert, denn die Klage sei gegen das Transportunternehmen [...] gerichtet gewesen. Diese nehme, ebenso wie die beklagte Einzelfirma, am Rechtsverkehr teil. Wer Partei des Rechtsstreits sei, ergebe sich aus der in der Klageschrift gewählten Parteibezeichnung. Es komme entscheidend auf den objektiv geäußerten Willen des Klägers an. Die Klage sei auch niemals an die Beklagte als Einzelfirma zugestellt worden. Die streitgegenständlichen Ansprüche unterlägen im Übrigen gem. Art. 32 CMR der einjährigen Verjährung. Die Berichtigung der Parteibezeichnung durch das Urteil wirke nur ex nunc. Nachdem der streitgegenständliche Schaden in der Nacht 12./13.02.2019 eingetreten sei und die Parteiberichtigung erst mit Zustellung des Urteils an den Beklagtenvertreter am 13.09.2021 eingetreten sei, sei Verjährung hinsichtlich der Ansprüche eingetreten. Die Einrede der Verjährung werde ausdrücklich erhoben.

Der Klägerin fehle außerdem die notwendige Aktivlegitimation. Der Fall, dass eine Absenderin Ansprüche geltend mache, die behaupte, einem eigenen Regressanspruch ausgesetzt zu sein, werde von Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR nicht erfasst. Auch die Grundsätze der Drittschadensliquidation stünden der Klägerin vorliegend nicht zur Seite.

Das Landgericht habe zudem Sachvortrag der Beklagten zur Höhe des Schadens übergangen. Die Beklagte habe bestritten, dass die ganze Ladung als ungeeignet einzustufen gewesen sei und damit vernichtet werden müsse. Vielmehr hätte der Schaden durch eine Trennung zwischen tatsächlich beschädigten und nicht kontaminierten Produkten minimiert werden können. Das Landgericht habe rechtsfehlerhaft das von der Klägerseite vorgelegte Privatgutachten zur Grundlage seiner Verurteilung gemacht.

Das Landgericht habe überdies zu Unrecht angenommen, dass der von der Beklagten beauftragte Frachtführer nicht

gem. Art. 17 Abs. 2 CMR von der Haftung befreit gewesen sei. Die Beklagte habe ausführlich zu den Sicherungsmaßnahmen am Lkw, insbesondere zu dem Einsatz einer sog. spanischen Kralle vorgetragen. Soweit das Landgericht den Einsatz eines weiteren Fahrers fordere, überspanne es die Anforderung des Art. 17 Abs. 2 CMR in unzumutbarer Weise. Der gewählte Parkplatz sei in gleicher Weise für eine Ruhepause geeignet gewesen wie der wenige Kilometer entfernte gesicherte Parkplatz. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Klägerin seien nicht wirksam in den Vertrag einbezogen worden, weil sie in der deutschen Sprache abgefasst seien, während sämtliche wichtigen Vertragsvereinbarungen in Englisch niedergelegt seien.

[...]

## II.

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete Berufung ist gem. § 522 Abs. 2 ZPO ohne mündliche Verhandlung durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen.

Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung und weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erfordern eine Entscheidung des Berufungsgerichts durch Urteil. Eine mündliche Verhandlung ist auch unter Berücksichtigung von Bedeutung, Umfang und Schwierigkeitsgrad der Sache nicht geboten.

Die Berufung hat – wie es in § 522 Abs. 2 Nr. 1 ZPO weiter vorausgesetzt wird – auch offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Die angefochtene Entscheidung beruht weder auf einer Rechtsverletzung i.S.d. § 546 ZPO, noch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine andere Entscheidung (§ 513 Abs. 1 ZPO). Auf den Hinweisbeschluss des Senats vom 04.11.2022 wird insofern Bezug genommen. Eine Stellungnahme der Beklagten hierzu ist nicht erfolgt.

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

§§ 425 Abs. 1, 435, 449 HGB; Ziff. 22.1, 22.2, 22.4 ADSp 2016

**1. Werden Medikamente während der Beförderung vertragswidrig nicht (zureichend) gekühlt, bleibt der Ersatzberechtigte dennoch für die ordnungsgemäße Vorkühlung der Güter innerhalb der gesamten Kühlkette vor Übergabe an den Frachtführer voll darlegungs- und beweisbelastet.**

**2. Eine reine Übergabequittung begründet weder die Vermutung, noch den Anscheinsbeweis einer ordnungsgemäßen Vorkühlung der Güter für eine – durch den Frachtführer nicht näher überprüfbare – Vielzahl von stattgefundenen Vortransporten und Lagerungen der Güter.**

**3. Einem hochspezialisierten Transportdienstleister für die Beförderung von Medikamenten ist kein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, wenn ein Mitarbeiter versehentlich beim Umschlag der Sendung Medikamente in den Ambientbereich eines Kühlfahrzeugs (mit deutlich höheren Temperaturen als vertraglich geschuldet) verlädt.**

**4. Die individualvertraglich vereinbarte Haftungsbegrenzung von 750 € pro Packstück entfällt nicht nach Ziff. 27.1 ADSp 2016.**

**5. Die individualvertraglich vereinbarte Haftungsbegrenzung von 750 € pro Packstück entfällt gem. § 449 HGB auch nicht im Falle eines leichtfertigen Verschuldens nach § 435 HGB.**

[Leitsätze des Einsenders]

**OLG Karlsruhe, Ur. v. 28.07.2023 – 15 U 140/22**

(vorgehend: LG Mannheim, Ur. v. 13.10.2022 – 22 O 12/22 [= TranspR 2023, 226])

## I.

Die Klägerin nimmt die Beklagte aus einem Transport von kühlpflichtigen Arzneimitteln auf Schadensersatz in Anspruch.

Zwischen der Klägerin und der Beklagten, einem spezialisierten Transportdienstleister, der ein Netzwerk für Transportdienstleistungen für temperaturgeführte Produkte in Deutschland unterhält, besteht seit 2015/2016 ein als »Dienstleistervertrag« bezeichneter Rahmenvertrag, [...]. [...]

Die C. GmbH verkaufte im September 2021 kühlpflichtige Medikamente für die Humanmedizin mit einem Wert von 16.110,43 € an die S P GmbH. Auf die als Anlage K 1 vorgelegte Rechnung und den als Anlage K 2 vorgelegten Lieferschein wird verwiesen.

Mit dem Transport der Ware zum Sitz der Käuferin, der in einem Temperaturbereich zwischen +2 bis +8 °C erfolgen sollte, beauftragte die Klägerin die Beklagte zu fixen Kosten auf der Grundlage des o.g. Rahmenvertrags. Die Klägerin gab den Wert des Sendungsguts (Sendungsgewicht 2,8 kg) gegenüber der Beklagten nicht an.

Die Ware wurde bei der Beklagten in Baunatal angeliefert und dort von dieser übernommen.

Lagerpersonal der Beklagten verlor die Sendung am Morgen des 22.09.2021 um 3.33 Uhr versehentlich in den Ambientbereich des Fahrzeugs, der temperiert ist zwischen 15°C und 25°C. Im Zeitraum zwischen 3.33 Uhr und 9.38 Uhr wurde das Gut bei Temperaturen zwischen 17°C und 22°C transportiert, wie Mitarbeiter der Beklagten bei Ankunft am Standort der Beklagten in München feststellten.

Die Beklagte teilte der Klägerin die Temperaturabweichung am 23.09.2021 mit und bat um Prüfung und Rückmeldung, was mit der Ware, die zwischenzeitlich in einem Temperaturbereich zwischen 2 und 8°C in Baunatal gelagert werde, geschehen solle.

Auf Mitteilung der Klägerin vom 01.10.2021, sie halte die Beklagte für den entstandenen Schaden für haftbar, wies die Beklagte mit E-Mail vom selben Tag Ansprüche der Klägerin zurück.

Die Klägerin verlangt mit der Behauptung, an dem Sendungsgut sei ein Totalschaden eingetreten, Ersatz des Werts der Ware.