

abgeliefert worden sei? Wer würde allen Ernstes behaupten, der Inhalt des Reisegepäcks auf dem Hinflug sei komplett identisch mit demjenigen auf dem Rückflug?

Lustig? Nein, der ernste Hintergrund ist eine vermeintlich verbraucherfreundlichen Entscheidung des Bundesgerichtshofs aus dem Jahr 2021 (BGH, Urt. v. 23.11.2021, X ZR 85/20)

Hier wie dort stritten die Parteien um Schadensersatzansprüche in Zusammenhang mit Reisegepäck. Während es beim AG Frankfurt am Main »nur« um die verspätete Ablieferung ging, ging es beim BGH um die Beschädigung. Ansonsten ähneln sich die Fälle.

Die reisenden Verbraucher hatten jeweils über die Homepage des beklagten Luftfahrtunternehmens die Hin- und Rückflüge gebucht; der Aufenthalt vor Ort dauerte mehrere vier Tage. Der Schadensfall geschah jeweils auf dem Hinflug. Nach der Rückkehr wurde Klage am für den ursprünglichen Abgangsflughafen zuständigen Gericht erhoben.

Nach Auffassung des BGH führte der einheitliche Buchungsvorgang dazu, dass die Klage am Abflugsflughafen als finalem Bestimmungsort i.S.d. Art. 33 Abs. 1 MÜ erhoben werden dürfte. Der (Urlaubs-)ort sei lediglich als Ort der Zwischenlandung anzusehen. Im Falle einer einheitlichen Buchung gelte eine aus mehreren Teilstücken bestehende Beförderung, selbst wenn die Ausführung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer erfolge, als eine einzige Beförderung. Bestimmungsort sei daher nur der Ort der vertraglich vereinbarten, letzten Landung.

Nach Auffassung des Verfassers ging diese exzessive Auslegung zu weit. Art. 33 Abs. 1 MÜ stellt dem Reisenden neben dem Bestimmungsort noch mindestens drei weitere Gerichtsstände zur Verfügung: der Wohnsitz des Luftfahrtunternehmens, die Hauptniederlassung oder die Geschäftsstelle, durch die der Vertrag geschlossen wurde (Art. 33 Abs. 1 MÜ). Im Falle von Personenschäden kommt noch der Wohnsitz des Reisenden hinzu

(Art. 33 Abs. 2 MÜ). Der Reisende hätte demnach in den allermeisten Fällen die Möglichkeit, heimatnah Klage zu erheben.

Dagegen sprechen verschiedene andere Regelungen des Montrealer Übereinkommens gegen die Auslegung des BGH.

»Hat der Luftfrachtführer den Verlust des aufgegebenen Reisegepäcks anerkannt oder ist da aufgegebene Reisegepäck nach Ablauf von einundzwanzig Tagen seit dem Tag, an dem es hätte eintreffen sollen, nicht eingetroffen, so kann der Reisende die Rechte aus dem Beförderungsvertrag gegen den Luftfrachtführer geltend machen.« (vgl. Art. 17 Abs. 3 MÜ).

Die nahezu wortgleiche Regelung des Art. 13 Abs. 3 MÜ soll an dieser Stelle nicht wiederholt werden.

Wie eingangs dargestellt, hilft es dem Reisenden nicht, wenn man ihm einen Anspruch auf Herausgabe gegenüber dem Luftfahrtunternehmen am Ankunftsplatz des Hinfluges verweigern würde. Gerade bei längeren Auslandsaufenthalten, die ggf. aus Kostengründen frühzeitig einheitlich gebucht worden sind (z.B. Erasmus-Semester oder Sprachstudium) würde man dem Reisenden bei strenger Anwendung der BGH-Rechtsprechung noch nicht einmal dann im Ausland einen Gerichtsstand gewähren, wenn er diesen benötigt.

Umso erfreulicher ist es, dass das Amtsgericht Frankfurt am Main dem BGH an dieser Stelle die Gefolgschaft verweigert und mit recht praktischen Argumenten für eine getrennte Betrachtung von Hin- und Rückflug (zumindest für das Reisegepäck) plädiert hat. Nicht näher thematisiert werden soll, dass auch der Reisende selber bei Antritt der Rückreise vermutlich nicht mehr komplett das Erscheinungsbild hat, welches er oder sie auf der Hinreise hatte. Nicht nur die normalerweise andere Kleidung, (geringfügige) Gewichtsveränderungen und eine (kleine) Altersveränderung sprechen auch hier für eine Abkehr von der Rundflugbetrachtung. Hinzu kommt, dass die Obhut des Luftfahrtunternehmens spätestens mit Verlassen des Luftfahrzeugs nach dem Hinflug geendet hat. Aber soweit war das Amtsgericht zumindest in diesem Fall noch nicht.

# ENTSCHEIDUNGEN

## Straße

### Zur maßgeblichen Handelsstufe und Schadensbemessung nach § 429 HGB

§§ 435 ff., §§ 249 ff. BGB

#### 1. Zur maßgeblichen Handelsstufe und Schadensbemessung nach § 429 HGB bei der Beschädigung eines dem Frachtfüh-

rer von der Absenderin zur Ausführung eines Frachtvertrages überlassenen, durch die Absenderin geleasten Aufliegers.

**2. Ansprüche nach §§ 429 ff. HGB und nach §§ 435 ff., §§ 249 ff. BGB können nicht gleichzeitig geltend gemacht werden können, gleichwohl Abschleppkosten im Einzelfall aber jedenfalls als Schadensminderungskosten geltend gemacht werden.**

[Leitsätze des Einsenders]

## OLG Hamm, Urteil vom 12.06.2025 – I-18 U 60/24

(vorgehend: LG Bielefeld, Urt. v. 18.04.2024 – 10 O 16/23)

### A.

Die Beklagte nahm bzw. nimmt auf der Grundlage eines Rahmenvertrags (nebst Anlagen, u.a. zur »Ladegefäßübernahme«) aus dem Jahr 2015, der zwischen ihr und der Kraftverkehr N Co. KG, abgeschlossen wurde, Transporte für die Klägerin vor. Nach Eintritt der N Deutschland Verwaltungs-SE als neuer alleiniger persönlich haftender Gesellschafterin firmierte die N Co. KG ab 2018 als Kraftverkehr N. Diese Gesellschaft beauftragte die Beklagte am 22.09.2022, den mit Paletten beladenen Auflieger (amt. Kennzeichen ABC-DE 335; EZ 11/2018, Laufleistung ca. 260.000 km; Vorschaden hinten links) von der Niederlassung der Kraftverkehr N in Ottendorf-Okrilla zur Niederlassung in Bochum und sodann zu einem Betrieb der in Radevormwald zu transportieren.

Der Fahrer der Beklagten übernahm am 22.09.2022 den Auflieger in Ottendorf-Okrilla, den die Kraftverkehr N von der T (im Folgenden: T), Eigentümerin und Halterin des Fahrzeugs, geleast hatte und für den keine Kasko-Versicherung bestand. Am Morgen des 23.09.2022 verunfallte der Lastzug in Bochum, indem er beim Abbiegen von der Fahrbahn abbakam und mit der Zugmaschine gegen einen Laternenpfahl prallte. Zugmaschine und Auflieger (dieser insbesondere im Bereich des Kühlaggregats, Stirnwand des Aufliegers teilweise von den Seitenwänden gelöst) wurden erheblich beschädigt, das Gut (jedenfalls auch Milchprodukte) überwiegend zerstört. Der Auflieger wurde auf Veranlassung der Kraftverkehr N geborgen und in ihre Niederlassung in Bochum transportiert, wodurch Kosten i.H.v. 300,00 € entstanden. Die Kraftverkehr N beauftragte die »Kfz-Prüfstelle M« am 28.09.2022 mit der Ermittlung der Schadenshöhe am Auflieger. Der für die »Prüfstelle M« tätige ö.b.u.v. Sachverständige M ermittelte auf der Grundlage u.a. einer Besichtigung des Fahrzeugs am 28.09.2022 einen Totalschaden; den Wiederbeschaffungswert bemaß er auf ca. 45.000,00 € netto (53.550,00 € brutto), den Restwert auf 13.073,95 € netto (15.558,00 € brutto). Die »Kfz-Prüfstelle M« stellte der Auftraggeberin für ihre Tätigkeit 3.732,00 € (netto) in Rechnung. Der (eigentliche) Güterschaden wurde vom Versicherer der Beklagten ausgeglichen. Die Kraftverkehr N erlosch mit Verschmelzung auf die Klägerin (Eintragung im Handelsregister am 03.11.2022). Nach Darstellung der Klägerin wurde der Auflieger in beschädigtem Zustand von T weiterveräußert.

Die Klägerin hat behauptet, sie sei Rechtsnachfolgerin der Kraftverkehr N die auf sie verschmolzen worden sei, und damit Inhaberin der streitgegenständlichen Forderungen geworden.

Sie hat ihre Ansprüche zunächst auf eigenes Recht (bzw. das Recht der Kraftverkehr N) und hilfsweise auf deliktische Ansprüche der T gestützt, die sie zur Geltendmachung der Ansprüche aufgrund der Beschädigung ermächtigt und diese Ansprüche auch an sie abgetreten habe.

Sie hat gemeint, als Absender ohnehin auch zur Geltendmachung der Schäden am Auflieger berechtigt zu sein; diese Berechtigung ergebe sich jedenfalls aus dem Rechtsinstitut der Drittschadensliquidation. Überdies habe sie den von T

geltend gemachten Schaden i.H.v. 31.926,05 € ersetzt. Bei der Bemessung des Schadens komme es, so die Auffassung der Klägerin, auf den Marktpreis des Trailers zum Zeitpunkt der Übernahme an; der »Nettowiederbeschaffungswert« (abzüglich des Restwerts) stelle diesen Marktpreis i.S.d. § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB dar.

Sie hat die Auffassung vertreten, die Beklagte behauptete Vorschäden an dem Auflieger ins Blaue hinein.

[...]

Die Beklagte hat die Rechtsnachfolge der Klägerin (auch) bezüglich der Kraftverkehr N mit Nichtwissen bestritten sowie in Abrede gestellt, dass der Auflieger »vollständig / unversehrt« und »insbesondere ohne jegliche Vorschäden, Gebrauchsspuren« an die Beklagte übergeben worden sei, dass die vom Gutachter M festgestellten Schäden tatsächlich vorgelegen und auf dem Unfallereignis beruht hätten. Es sei auszuschließen, dass ein Auflieger, der – wie hier – annähernd vier Jahre alt gewesen sei und eine Laufleistung von rd. 260.000 km aufgewiesen habe, keine »Vor- / Verschleißschäden« gehabt habe; Entsprechendes gelte für das Kühlaggregat.

Sie hat die Auffassung vertreten, es sei gem. § 429 Abs. 1 HGB der »Wert des Trailers zur Zeit und am Ort der Übernahme« maßgeblich, nicht aber »der von der Klägerin behauptete Wiederbeschaffungswert«. Im Rahmen des § 429 HGB sei zu berücksichtigen, dass es sich bei der T um einen Großabnehmer von (Kühl-)Aufliegern handele, der erhebliche Sonderkonditionen erhalte. Dass im Rahmen der gebotenen »subjektiven Schadensbetrachtung« auf die Leasinggeberin abzustellen sei, ergebe sich auch aus der Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs (etwa im Urt. v. 02.07.2024 – VI ZR 211/22). Dieser sich für T ergebende »tatsächliche Anschaffungswert« sei allein maßgeblich, er liege noch deutlich unter 15.000,00 €. Im Übrigen sei § 431 HGB zu beachten. Die für das Gutachten M aufgewandten Kosten seien nicht erstattungsfähig, weil sie sich auf die Ermittlung unbeachtlicher Werte gerichtet hätten und im Übrigen auch überhöht seien; die Abschleppkosten seien erst anlässlich des Schadenseintritts angefallen und mithin ebenfalls nicht zu erstatten.

Das Landgericht hat der Klage in vollem Umfang stattgegeben. Bezuglich des Schadens am Auflieger hat es ausgeführt, die nach § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB zu ersetzende Wertdifferenz zwischen dem Wert des Gutes – hier des Aufliegers – in unbeschädigtem und beschädigten Zustand ergebe sich aus dem Wiederbeschaffungswert abzüglich des Restwerts, jeweils auf der Basis der Feststellungen des Gutachtens M. Maßgeblich für den Wiederbeschaffungswert sei, welchen Preis der Empfänger aufwenden müsse, um ein gleichartiges Gut auf dem Markt zu beschaffen. Dabei sei auf die Klägerin und nicht auf T abzustellen. Das Gutachten M stelle eine ausreichende Schätzungsgrundlage dar; die Beklagte habe keine konkreten Anhaltspunkte für Vorschäden aufgezeigt. Die Beklagte habe auch die Sachverständigenkosten zu tragen, die nicht überhöht seien; die Haftungsbegrenzung des § 431 HGB greife auch bei einer Haftungsbeschränkung auf 8,33 SZR/kg nicht ein. Die Abschleppkosten seien jedenfalls gem. § 435 HGB zu ersetzen, da die Einlassung des Fahrers, er habe auf sein »Navi« geachtet, das ihm plötzlich angezeigt habe, er müsse abbiegen, auf Leichtfertigkeit schließen lasse.

Mit ihrer Berufung rügt die Beklagte, das Landgericht habe zur Rechtsnachfolge der Klägerin betr. die Parteien des Rahmenvertrags bzw. des Transportauftrags keine ausreichenden Feststellungen getroffen. Zu Unrecht habe das Landgericht ihr Bestreiten, der Auflieger sei im Unfallzeitpunkt »unversehrt« gewesen, als unbeachtlich übergangen. Bereits dessen Alter und seine Laufleistung ließen den Wert eines solchen Fahrzeugs »gegen Null« sinken, wenn nicht die erforderlichen Wartungen vorgenommen worden seien. Dazu habe die Klägerin nicht vorgetragen. Der Gutachter M habe sogar selbst einen Vorschaden (»Seitenwand links verschrammt«) festgestellt, jedoch bei der Bewertung nicht berücksichtigt.

Die Annahme qualifizierten Verschuldens seitens des Fahrers sei verfehlt, schon weil es an entsprechendem Vortrag der Klägerin gefehlt habe.

Im Übrigen habe die Klägerin »ausdrücklich« Ansprüche aus §§ 249 ff. BGB geltend gemacht und somit »ihr Wahlrecht« ausgeübt, so dass das Landgericht (bezüglich des Schadens am Auflieger) nicht mehr auf § 429 HGB hätte abstellen dürfen. Im Rahmen der gebotenen »fiktiven Schadensberechnung« sei auf die Leasinggeberin und die von ihr erzielbaren Großkundenrabatte bei der (Neu-)Anschaffung von Aufliegern abzustellen. Ohnehin habe aber das Landgericht § 429 HGB unzutreffend angewandt, denn diese Vorschrift bezwecke eine Haftungsbeschränkung zugunsten des Frachtführers und keine Haftungserweiterung. Dabei sei die maßgebliche Handelsstufe, hier bezogen auf T bzw. die Klägerin und auf den »Verkäuflichkeitswert im Verhältnis der [T] zur Klägerin«, nicht berücksichtigt worden, auch habe keine ausreichende Grundlage für eine Schadensschätzung bestanden. Die Beklagte verweist ferner auf das »schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot«.

Die Beklagte wiederholt ihre Anträge, der Klägerin gem. § 142 ZPO die Vorlage der Anschaffungsrechnung sowie des »Mietvertrags« mit der T aufzugeben sowie Richtigkeit und Vollständigkeit der Unterlagen an Eides statt zu versichern.

Sie meint, die Kosten des Privatgutachtens seien schon dem Grunde nach nicht erstattungsfähig, und bestreitet erneut deren Angemessenheit.

[...]

Die Klägerin [...] wiederholt ihre Auffassung, wonach das Bestreiten der Übernahme des Aufliegers in unbeschädigtem Zustand unbeachtlich sei, zumal der Fahrer trotz der nach Anl. 6 zum Rahmenvertrag vorgesehenen Mängelüberprüfung – unstreitig – keine Mängel angezeigt oder vermerkt habe. Die Beklagte behauptet ins Blaue hinein, ein Kühlauflieger im konkreten Alter und mit der konkreten Laufleistung habe Vor- bzw. Verschleißschäden. Auflieger und Kühlaggregat seien »gewartet und geprüft« worden.

Zu Recht habe das Landgericht § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB zur Bemessung des Schadens am Auflieger herangezogen und dabei darauf abgestellt, dass das Gut (hier der Auflieger) nicht Gegenstand eines Umsatzgeschäfts gewesen sei. Es bedürfe auch keiner Einholung eines gerichtlichen Gutachtens, vielmehr seien die Feststellungen des Gutachters M als Schätzungsgrundlage ausreichend; der Vorschaden in Gestalt eines oberflächlichen Anfahrtschadens sei berücksichtigt worden.

Bezüglich des Ersatzanspruchs wegen der Bergungskosten verweist die Klägerin auf § 18 StVG (gemeint wohl § 19 Abs. 4 StVG). Die Klägerin stellt klar, lediglich »äußerst hilfsweise für den Fall, dass die Ansprüche aus § 429 HGB nicht bestehen oder nicht bewiesen werden können«, ihre Ansprüche auf ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten (bzw. ihres Fahrers) zu stützen.

Der Senat hat terminsvorbereitend ein schriftliches Gutachten des ö.b.u.v. Sachverständigen Dipl.-Ing. Z (DEKRA) über den Wert des Kühlaufliegers eingeholt.

Der Gutachter M. ist als sachverständiger Zeuge vernommen worden; der vom Senat beauftragte Sachverständige Dipl.-Ing Z hat sein schriftliches Gutachten erläutert. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf den Inhalt des schriftlichen Gutachtens vom 09.05.2025 sowie des Berichterstatter-Vermerks vom 26.05.2025 verwiesen.

Wegen der Einzelheiten des Vortrags der Parteien wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze und der zu den Akten gereichten Anlagen Bezug genommen. Die Beklagte hat ferner einen ihr nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 27.05.2025 eingereicht, in dem sie u.a. zum Ergebnis der Beweisaufnahme Stellung nimmt.

## B.

Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache nur geringfügig Erfolg.

Wegen der am 23.09.2022 eingetretenen Beschädigung des Aufliegers, der Erstellung des Gutachtens der »Prüfstelle M« (Gutachter M) und der Kostendes Abschleppens kann die Klägerin insgesamt 35.858,05 € (nebst Rechtshängigkeitszinsen) von der Beklagten verlangen.

I. Wegen des infolge des Unfalls vom 23.09.2022 eingetretenen Schadens am Auflieger steht der Klägerin gegen die Beklagte ein Anspruch i.H.v. 31.826,05 € zu, wie vom Sachverständigen Z ermittelt, mithin (lediglich) 100,00 € weniger als geltend gemacht und erstinstanzlich zugesprochen.

1. Der Schadensersatzanspruch ergibt sich aus §§ 407 Abs. 1, 425 Abs. 1 HGB i.V.m. § 429 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 HGB.

a) Entgegen der Auffassung der Beklagten ist die Aktivlegitimation der Klägerin – als Rechtsnachfolgerin der Kraftverkehr N bzw. der Kraftverkehr N – im Urteil nachvollziehbar dargelegt worden (gem. den Ausführungen auf S. 5 des Urteils hat zuletzt eine Verschmelzung der Kraftverkehr N. vormals Kraftverkehr N auf die Klägerin stattgefunden); die maßgeblichen Vorgänge sind durch Handelsregisterauszüge belegt.

b) Die Haftung der Beklagten für den Auflieger richtet sich nach §§ 407 ff. HGB.

Die Parteien gehen übereinstimmend von der Wirksamkeit der Regelungen in § 2 (3) im Rahmenvertrag aus, wonach die »Ladegefäße von KVN ... Gegenstand des jeweiligen Beförderungsauftrags« sind und »als Beförderungsgut« gelten. Dass die betreffenden Klauseln gegen §§ 307 Abs. 2, 310 BGB bzw. § 449 Abs. 1 HGB verstößen, ist nicht ersichtlich. Die Anwendung des Frachtrechts auf die Beförderung des der Beklagten überlassenen Aufliegers entspräche ohnehin

der Rechtslage (z.B. OLG Hamm, Urt. v. 21.04.2016, 18 U 17/14 [= TranspR 2016, 450], RdTW 2017, S. 111, Rn. 42, wonach es für die Qualifikation als Frachtvertrag maßgeblich ist, ob das Transportfahrzeug –wie hier – in die Obhut des Frachtführers genommen wird).

- c) Die zum verlangten Schadensersatz führende Beschädigung des Aufliegers ist in der Obhut der Beklagten gem. § 425 Abs. 1 HGB eingetreten.

Die diesbezüglichen Ausführungen im Urteil des Landgerichts (unter Ziff. II. A. 2) sind zutreffend. Sollte die Einlassung der Beklagten dahin zu verstehen sein, ihrem Fahrer könne der Auflieger (am Abend des 22.09.2022) bereits in dem Zustand überlassen worden sein, den er nach dem Unfall zeigte, wäre dies fernliegend, weil auf der Hand liegt, dass niemand einen Transport mit einem derartigen Fahrzeugwrack antritt oder antreten kann. Jedenfalls aufgrund der zur Akte gereichten Lichtbilder vom verunfallten Sattelzug steht auch zur Überzeugung des Senats fest, dass der Auflieger nebst Kühlaggregat – unbeschadet etwaiger Vorschäden oder Wertminderungen – bei Übernahme durch die Beklagte zum Transport vor dem Unfall verkehrstüchtig war und sodann erst durch den Aufprall des Fahrzeugs in Bochum – in der Obhut der Beklagten – massiv beschädigt worden ist.

- d) Zur Bemessung des Schadens ist auf §§ 425, 429 Abs. 2 HGB abzustellen.

Die Auffassung der Beklagten, die Klägerin könne, wenn sie sich bezüglich der Abschleppkosten auf qualifiziertes Verschulden berufe, wegen des Schadens an dem Auflieger nicht Ersatz nach § 429 fordern, sondern sei (auch) insoweit auf das allgemeine Schadensersatzrecht der §§ 249 ff. BGB zu verweisen, mag grundsätzlich richtig sein, trifft im vorliegenden Fall aber nicht zu.

Die Klägerin hat kein »Wahlrecht« in dem Sinne ausgeübt, nur noch Ansprüche aus qualifiziertem Verschulden gegen die Beklagte zu verfolgen. Insbesondere den hier in Rede stehenden Schadensersatzanspruch in Bezug auf den Auflieger, der den Schwerpunkt der Klageforderungen bildet, verfolgt sie unabhängig von den Voraussetzungen des § 435 HGB. Ein qualifiziertes Verschulden führt sie lediglich im Rahmen des auf die Erstattung der Abschleppkosten gerichteten Anspruchs ins Feld und auch insoweit nur »hilfsweise«.

Aus der von der Beklagten zitierten Entscheidung des BGH (Urt. v. 30.09.2010 – I ZR 39/09 [= TranspR 2010, 437], NJW 2011, 296, 299) ergibt sich nichts Anderes. Sie ist zu Art. 23 ff. CMR ergangen und besagt, dass der Geschädigte auch unter den Voraussetzungen des Art. 29 CMR seinen Schaden auf der Grundlage der Art. 17–28 CMR berechnen kann, er müsse dann allerdings auch die Haftungsbeschränkung nach Art. 23 Abs. 3 und Abs. 7 CMR gelten lassen. Für das Frachtrecht der §§ 407 ff. HGB ergibt sich daraus, dass der Geschädigte im Fall des § 435 HGB seine Ansprüche aus einem Güterschaden gleichwohl nach § 429 HGB geltend machen kann, dann aber den Haftungsbeschränkungen der §§ 431 f. HGB unterliegt. Auch in diesem Rahmen bestehen die von der Klägerin verfolgten Ansprüche.

- e) Wie vom Landgericht bereits dargelegt, sind für die Bemessung des geschuldeten Schadensersatzes die Regelungen des § 429 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 HGB maßgeblich.

Gegenüberzustellen sind danach der »Gesundwert« des Aufliegers und sein »Restwert«, jeweils bezogen auf den Ort und die Zeit der Übernahme (22.09.2022 in Ottendorf-Okrilla); die Differenz (der »Unterschied« gem. § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB) zwischen beiden jeweils primär nach dem Marktpreis zu ermittelnden Werte (§ 429 Abs. 3 Satz 1 HGB) stellt den Schaden dar. Der Rahmenvertrag enthält insoweit keine abweichenden Vorgaben. Der danach maßgebliche »Unterschied« beträgt 31.858,05 € (netto), wie vom Landgericht bereits auf der Grundlage des (Privat-)Gutachtens M (mit einer Abweichung von 100,00 €) ermittelt und nunmehr von dem gerichtlichen Sachverständigen Dipl.-Ing. Z bestätigt.

aa) Für den »Gesundwert« des Aufliegers (wie für seinen Restwert, dazu unten) ist gem. § 429 Abs. 3 Satz 1 HGB der Marktpreis entscheidend, nur wenn ein solcher nicht besteht, kommt es auf den »gemeinen Wert« des Gutes an.

Dass in Deutschland ein Markt für gebrauchte (Kühl-)Auflieger existiert, stellt die Beklagte nicht in Abrede, ergibt sich auch aus der Bekundung des sachverständigen Zeugen M sowie aus den Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Z und ist ferner offenkundig.

Dieser »Gesundwert« bzw. Marktpreis des Aufliegers in unbeschädigtem Zustand bei seiner Übernahme durch die Beklagte belief sich entsprechend den Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Z. in seinem schriftlichen Gutachten vom 09.05.2025 auf 44.900,00 € (netto).

(1) Es kann dahinstehen, ob das Landgericht seine Schätzung gem. § 287 Abs. 1 ZPO allein auf das Gutachten M stützen durfte.

Jedenfalls aufgrund der Bekundung des sachverständigen Zeugen M. und aufgrund der schriftlichen Ausführungen und Erläuterungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Z sieht der Senat einen Wert von 44.900,00 € (netto) für den Auflieger bei Übernahme am 22.09.2022 durch die Beklagte als zumindest überwiegend wahrscheinlich an. Dieses gegenüber § 286 ZPO herabgesetzte Beweismaß genügt im Rahmen des hier zu klarenden Schadensumfangs (§ 287 Abs. 1 ZPO). Der Sachverständige Z hat dargelegt, dass seine Ermittlung auf einer Auswertung von Angeboten vergleichbarer Kühlauflieger in mehreren Internet-Plattformen aus einem Zeitraum Juni – Dez. 2022 beruht. Für das dem verunfallten Auflieger am ehesten, nämlich nach Alter bzw. Erstzulassung und Ausstattung entsprechende Fahrzeug wurde ein Preis von 44.900,00 € (netto) aufgerufen. Er kann als Marktpreis gelten, weil auch die weiteren Angebote von Fahrzeugen mit anderen Kühlaggregaten im näheren »Umfeld« dieses Betrags lagen. Auch die Ermittlungen des Gutachters M die er bereits im Zusammenhang mit seiner Beauftragung im September 2022 zur Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts vornahm, untermauern dieses Ergebnis, wobei M seinerzeit sogar 34 »passende« Angebote identifizierte, die nach seiner Bekundung zu einem »gemittelten« Preis von 45.000,00 € führten.

Wie der Dipl.-Ing. Z ebenfalls dargelegt hat, besteht auch keine Veranlassung, angesichts der seinerzeitigen, durch eine hohe Nachfrage gekennzeichneten angespannten Marktlage die ermittelten Angebote noch um eine »Verhandlungsspanne« zu kürzen.

(2) Die Einwendungen der Beklagten auf tatsächlicher Ebene, nämlich in Bezug auf den Schadensumfang, ändern an der vorgenannten Einschätzung der Schadenshöhe nichts:

(a) Soweit die Beklagte darauf verweist, es seien möglicherweise Schäden zwischen dem Unfalldatum (23.09.2022) und dem Tag der Besichtigung durch den Sachverständigen (28.09.2022) entstanden, handelt es sich um Vortrag ins Blaue hinein. Es liegt fern, dass der Auflieger in der Obhut der Klägerin auf deren Betriebsgelände in Bochum weitergehend beschädigt worden ist. Der von der Rechtsvorsängerin der Klägerin eingeschaltete Gutachter M führte bereits in seinem schriftlichen Gutachten aus, es hätten sich für ihn »keine Hinweise« ergeben, dass der »Fahrzeugzustand verändert« worden sei (Gutachten M, S. 5). Die Richtigkeit seiner Feststellungen hat er in seiner Aussage vor dem Senat nochmals bestätigt und mitgeteilt, dass ihm Bilder des verunfallten Lastzugs an der Unfallstelle im Zusammenhang mit seiner Beauftragung überlassen worden waren, er also auch das Schadensbild an der Unfallstelle kannte.

(b) Soweit sich die Beklagte darauf beruft, ein Auflieger mit dem betreffenden Alter und der konkreten Laufleistung müsse Verschleißerscheinungen aufweisen, die schon der (Privat-)Sachverständige M übersehen habe, ist der Vortrag unbedeutlich, weil es an greifbaren Anhaltspunkten dafür fehlt.

Allerdings ist der Beklagte darin zu folgen, dass der formularmäßigen Bestätigung des Fahrers bezüglich der Übernahme des Fahrzeugs (sog. reine Quittung) keine maßgebliche Bedeutung zukommt, weil sich diese Erklärung nur dahin verstehen lässt, dass keine äußerlich erkennbaren bzw. keine solchen Mängel vorlagen, die bei den zu absolvierenden Routine-Prüfungen aufgefallen wären.

Auch steht fest, dass – jenseits einer optischen Untersuchung in Bezug auf den »Lackzustand«, »Allgemeinzustand« und »Karosseriezustand« (S. 3 des Gutachtens) – der Zustand der technischen Einrichtungen, namentlich des Kühlaggregats (»Carrier Vector 1550«) und der »Idem Telematik Anlage«, von M nicht überprüft worden ist. Was das Kühlaggregat angeht, so hätte, wie M nachvollziehbar dargelegt hat, allerdings eine Inbetriebnahme aufgrund der Schäden auch gar nicht vorgenommen werden können.

Gleichwohl bestehen keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Auflieger bei Übernahme durch die Beklagte am Abend des 22.09.2022 nicht nur die alters- und nutzungsspezifischen, sondern darüberhinausgehende wertmindernde Abnutzungen aufwies. Der Senat hat aufgrund der Beweisaufnahme die Überzeugung davon gewonnen, dass der Auflieger die (amtlich) vorgeschriebenen Prüfungen – bei seinem Alter in halbjährigem Abstand – bis zum Unfallereignis erfolgreich absolviert hatte. Das ergibt sich aus den Ausführungen des Zeugen M, und des Sachverständigen Z der dazu auch auf eine Plakette am Fahrzeugheck (Fotos Nr. 3 und 4 des Gutachtens M.) verwies, die die sog. Sonderprüfungen nachweist. Auch wenn deren Aufdruck bzw. Prägung auf den Fotos nicht erkennbar ist, ergibt sich aus der Existenz der Plakette und dem gepflegten Gesamtzustand des Fahrzeugs indiziert, dass auch die Sonderprüfungen wahrgenommen worden sind. Dass die Klägerin darüberhinausgehende, zum Werterhalt (des Kühlaggregats) notwendige Prüfungs- oder Wartungsmaßnahmen unterlassen hat, liegt ebenfalls fern,

weil sie selbst – als renommierte und überregional tätige Lebensmittelspedition – an einem tadellosen Funktionieren auch der von ihr geleasten und mithin für einen längeren Zeitraum eingesetzten Kühlauflieger interessiert war. Des Weiteren spricht der sowohl vom sachverständigen Zeugen M als auch vom Sachverständigen Z als »gut« bewertete und durch mehrere Fotos entsprechend dokumentierte Zustand des Aufliegers dafür, dass auch die erforderlichen Wartungen an den Sonderausstattungen, namentlich an dem Kühlaggregat, vorgenommen worden sind.

(c) Der Vorschaden an dem verunfallten Auflieger hat bei der Bewertung Beachtung gefunden. Dass er zu keinerlei Minderung des Marktpreises führte, hat der Sachverständige plausibel mit der damaligen Marktlage und im Übrigen damit begründet, dass derartige »Streifschäden« keinerlei Gebrauchsbeeinträchtigung verursachen und deshalb auch unabhängig von der Marktsituation allenfalls marginale Bedeutung haben.

(3) Die rechtlichen Erwägungen der Beklagten, aufgrund derer sie meint, der Marktpreis ermitte sich unter Berücksichtigung der besonderen Marktstellung der T als Großabnehmerin für Auflieger, treffen nicht zu.

(a) Wie bereits dargelegt, ist für den »Gesundwert« (als auch für den – davon in Abzug zu bringenden – Restwert, s.u.) des Aufliegers allein auf den Marktpreis (für den »Gesundwert« in unbeschädigtem Zustand) abzustellen.

(aa) Die Frage, auf welcher »Handelsstufe« der Marktpreis gem. § 429 Abs. 3 Satz 1 zu bemessen ist, stellt sich typischerweise nur bei solchem (Transport-)Gut, das zum Verkauf bestimmt ist und das über unterschiedliche »Stufen« – namentlich über Groß- und Einzelhandel – abgesetzt zu werden pflegt. Der Auflieger als Transportgut war jedoch im vorliegenden Fall nicht zur Veräußerung bestimmt; im Übrigen geschieht der Absatz von neuen Aufliegern auch nicht typischerweise über Groß- bzw. Zwischenhändler.

Die Hinweise der Beklagten auf Urteile des OLG München v. 31.05.2000 – 7 U 6226/99 [= TranspR 2002, 26], und des OLG Hamm v. 25.11.1993 – 18a U 48/93 [= TranspR 1994, 61], führen nicht weiter, weil sie Fälle betreffen, in denen das transportierte Gut jeweils (bestimmungsgemäß) Handelsware darstellte. Die Entscheidung des Senats v. 10.06.2024 (Az. 18 U 35/23 [= TranspR 2024, 349], Rn. 73 zur dortigen Maßgeblichkeit des Veräußerungswerts auf der Handelsstufe des Veräußerers) betrifft gleichfalls zum Verkauf bestimmte Ware. Das ergibt sich bereits aus dem Begriff der »Handelsstufe des Veräußerers«.

(bb) Sollte jedoch eine »Handelsstufe« auch bezüglich solchen Transportgutes zu definieren sein, das bei Abschluss des Transportauftrags nicht zum Verkauf bestimmt war, wäre diejenige »Handelsstufe« maßgeblich, auf der die Klägerin – hier als Absenderin und zugleich als Empfängerin des Gutes »Auflieger« – bezüglich einer etwaigen Ersatzbeschaffung agiert. »Handelsstufen« auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt sind jedoch kaum vorstellbar. Im Übrigen ist weder vorgebrachten noch ersichtlich, dass der Klägerin als großer Lebensmittelspedition auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt Vergünstigungen eingeräumt würden.

Selbst wenn indes bezüglich der Handelsstufe nicht auf die Klägerin (als Absenderin und Empfängerin), sondern auf T (als der materiell geschädigten Fahrzeugeigentümerin) abzustellen wäre, käme es auch insoweit nicht (lediglich) auf deren Wiederbeschaffungsaufwand, sondern auf den Marktpreis des Aufliegers in gebrauchtem Zustand an. Doch ist – wie auch der Sachverständige Z sinngemäß bestätigt hat – nicht ersichtlich, dass es einen Sondermarkt für T (bzw. entsprechend große Vermieter bzw. Leasinggeber) gibt. Namentlich ist nicht ersichtlich, dass sie als Erwerberin eines entsprechenden Ersatzfahrzeugs am Markt für gebrauchte Auflieger günstigere Konditionen erhalten hätte, denn der Gebrauchtfahrzeugmarkt ist – anders als der Neufahrzeugmarkt – durch eine Vielzahl von Anbietern zumeist nur einzelner Fahrzeuge gekennzeichnet, so dass typischerweise kein Raum für die Gewährung eines »Mengenrabatts« besteht, wie der Sachverständige ebenfalls bestätigt hat.

Für den Wert gem. § 429 Abs. 2 und 3 HGB kommt es daher nicht auf den von T gezahlten Kaufpreis für den Auflieger bzw. auf ihren Wiederbeschaffungsaufwand im Falle des Erwerbs eines Neufahrzeugs an, denn weder der seinerzeitig tatsächlich gezahlte noch der Ende 2022 von T zu entrichtende Kaufpreis (für ein Neufahrzeug) besagen etwas über diesen Marktpreis des gebrauchten Aufliegers.

Auch wenn T in der Lage gewesen sein sollte, im September 2022 einen neuen Kühlauflieger zu einem Preis zu beschaffen, der unter dem Marktpreis (bzw. unter dem Unterschied der Marktpreise für den unbeschädigten und den beschädigten Auflieger) gelegen hätte, ändert dies nichts daran, dass der gem. § 429 HGB zu leistende Schadensersatz an den Marktpreisen zu orientieren ist (z.B. *Ebenroth/Boujoung/Schaffert*, HGB, 5. Aufl., § 429 Rn. 8 m.w.N.: »Der Geschädigte erhält dafür allerdings einen Geldanspruch, der ... den gem. § 429 Abs. 3 abstrakt zu berechnenden Substanzschäden auch dann voll abdeckt, wenn der ihm insoweit konkret entstandene Schaden niedriger ist, weshalb insbesondere auch die Möglichkeit eines günstigen Deckungskaufs den eingetretenen Schaden nicht mindert.«). Soweit sich die Beklagte demgegenüber auf *Koller*, Transportrecht, 11. Aufl., § 429 Rn. 23 Fn. 139, beruft, vermag der Senat dem nichts Gegenteiliges zu entnehmen. Die Entscheidung des BGH v. 02.07.2024 (Az. VI ZR 211/22) betrifft das allgemeine (Verkehrsunfall-)Schadensrecht der §§ 249 ff. BGB, nicht die Frachtführerhaftung aus §§ 425 ff. HGB.

Auf die Vorlage der Anschaffungsrechnung der T kommt es daher nicht an; desgleichen ist nicht ersichtlich, welche Bedeutung dem Leasingvertrag für die Entscheidung des Rechtsstreits zukommen sollte. Den entsprechenden Anträgen der Beklagten gem. § 142 Abs. 1 ZPO, die lediglich als sog. Prozessanträge, aber nicht im Rahmen einer Widerklage gestellt worden sind, war daher nicht zu entsprechen. Im Übrigen ist auch die von der Beklagten erwähnte Telefonnotiz (betr. die Äußerung eines »hausinternen Sachverständigen« zum Erfordernis einer »Anschaffungsrechnung« in einem anderen Schadensfall) belanglos.

(b) Dass die Klägerin nicht Eigentümerin des Aufliegers, sondern Leasingnehmerin war, ist im Rahmen des § 429 Abs. 2 HGB ebenfalls nicht von Belang, weil der danach geschuldete Schadensersatz dem Absender (§ 407 Abs. 2 HGB) zu-

kommt, und zwar unabhängig davon, ob er Eigentümer oder lediglich Besitzer bzw. Leasingnehmer des transportierten Gutes ist.

(c) Die Beklagte kann der Anwendung des § 429 HGB auch nicht entgegenhalten, dass dadurch im konkreten Fall eine »Schlechterstellung« des Frachtführers gegenüber der Anwendung der §§ 249 BGB eintrete, weil der – behauptete und unter Beweis gestellte – »Flottenrabatt« der T bei Neuanschaffungen von Aufliegern unberücksichtigt bleibe. Die Anwendung der §§ 425 ff. HGB ist nicht auf Fälle beschränkt, in denen sie eine Besserstellung des Frachtführers gegenüber dem allgemeinen Schadensrecht bewirkt.

Die von der Beklagten in diesem Zusammenhang zitierten Entscheidungen des Bundesgerichtshofs, aus denen sie die Geltung des »schadensersatzrechtlichen Bereicherungsverbots« auch im Rahmen des § 429 HGB ableiten will (z.B. NJW 2014, S. 535, VersR 2013, S. 471), betreffen ebenfalls das Schadensrecht der §§ 249 ff. BGB. Das Urteil des OLG München v. 23.04.2023 – 23 U 6919/92 [sic!], verhält sich, soweit aus den Veröffentlichungen erkennbar ist, nicht über die Geltung des »schadensersatzrechtlichen Bereicherungsverbots«. Das gilt auch für das Urteil des BGH v. 27.10.1978 – 1 ZR 30/77, NJW 1979, S. 2473 f., das sich mit einem Anspruch aus pVV neben Ansprüchen aus der CMR und der Geltung ihrer Verjährungsvorschriften befasst (auch die Verweisung der Beklagten auf die Kommentierung von Art. 17 durch *Thume* (gemeint wohl *Thume/Hartenstein*, CMR), Rn. 69 führt nicht weiter, denn die genannte Fundstelle betrifft andere Fragen).

(d) Auch die von der Beklagten in der mündlichen Verhandlung vorgetragene Auffassung, die Ermittlung der Wiederherstellungskosten durch Herrn M sei unrichtig, weil T die Reparaturen günstiger hätte ausführen lassen können, ist unerheblich. Denn die Wiederherstellungskosten spielen für die Bemessung des im vorliegenden Fall nach § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB geschuldeten Wertersatzes keine Rolle.

Die Klägerin selbst hat sich zu keinem Zeitpunkt auf § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB gestützt, wonach vermutet wird, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten dem nach Satz 1 zu ermittelnden Unterschiedsbetrag entsprechen. Vielmehr hat sie anstelle der vom Gutachter M ermittelten Reparaturkosten (60.027,18 € netto) sogleich auf die – deutlich niedrigere – Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert abgestellt, wie im Grundsatz in § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB vorgesehen. Zwar kann sich in einem solchen Fall auch der Frachtführer – hier die Beklagte – auf die Vermutung des § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB berufen (z.B. BeckOGK/Paschke/Ramming, § 429 Rn. 49, 51), wozu jedoch vorzutragen ist, dass die verkehrssäßig aufzuwendenden Schadensbehebungskosten (s. *Koller*, a.a.O. § 429 Rn. 27; BeckOK Häublein/Hoffmann-Theinert/Poll/Kirchhof HGB, § 429 Rn. 10) unter dem als Differenzbetrag gem. § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB verlangten Betrag (hier 31.926,05 €) lagen. Das hat die Beklagte auch in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat nicht behauptet. Abgesehen davon kann die Vermutung des § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB nicht auf die – hypothetischen – Kosten einer Eigenreparatur des weder mit dem Absender noch mit dem Empfänger identischen Leasinggebers gestützt werden.

Dasselbe gilt für die rechtlichen und tatsächlichen Erwägungen der Beklagten im nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 27.05.2025. Weder ist es bedeutsam, ob und in wieviel Werkstätten T' »selber repariert« noch ob sie »mit gebrauchten Kühlaufliegern handelt«. Abgesehen davon, dass dieser Vortrag erneut an den zeitlichen und örtlichen Voraussetzungen des § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB vorbeigeht, ist nicht erkennbar, dass mit einer eigenen Vermarktungstätigkeit der T eine Beeinflussung des »Marktpreises« i.S.d. § 429 HGB eintrat, die von dem Gutachter M bzw. vom gerichtlichen Sachverständigen nicht berücksichtigt worden ist. Aus diesen Gründen kommt auch eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung nicht in Betracht. Dazu gibt auch der Schriftsatz der Beklagten vom 05.06.2025 keinen Anlass, in dem auf Sachvortrag in einem anderen vor dem Senat anhängigen Verfahren verwiesen wird, der für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits weder inhaltlich noch – wie bereits dargelegt – rechtlich von Bedeutung ist.

bb) Für den Wert des Gutes in beschädigtem Zustand (*Restwert*) zum Zeitpunkt des 22.09.2022 ist ein Betrag von (höchstens) 13.073,95 € (netto) anzunehmen, wie sich aus den Ermittlungen des – im vorliegenden Verfahren als sachverständigen Zeugen gehörten – Gutachters M und aus den Feststellungen des Sachverständigen Z ergibt.

(1) Auch bei der Ermittlung des Restwerts ist vom sog. Beschaffungswert auszugehen und daher zu prüfen, was der Empfänger hätte zahlen müssen, wenn er sich das Gut in dem durch das Schadensereignis veränderten Zustand beschafft hätte. Wegen der bei § 429 HGB gebotenen abstrakten Schadensberechnung müssen in diesem Zusammenhang individuelle, nicht marktbezogene Besonderheiten aus der Sphäre des Geschädigten unberücksichtigt bleiben (BGH, Urt. v. 29.07.2009 – I ZR 171/08, NJW 2009, 3239).

Auch dieser Beschaffungswert des Gutes in beschädigtem Zustand am Ort und zur Zeit der Übernahme (es handelt sich insoweit also um einen hypothetischen Zustand, weil der Auflieger zu diesem Zeitpunkt an diesem Ort noch unbeschädigt war) bestimmt sich gem. § 429 Abs. 3 Satz 1 HGB primär nach dem Marktpreis. Soweit ein beschädigtes Gut keinen Markt und deshalb keinen feststellbaren Marktwert hat, ist der Restwert (im Übernahmepunkt zur Verladezeit) zu schätzen (Münchener Komm. HGB/Herber/Harm, 5. Aufl., § 429 Rn. 26).

Es kann dahinstehen, ob es einen Markt für (entsprechend schwer) beschädigte (Kühl-) Auflieger gibt bzw. ob es sich dabei ggf. (bereits) um den »Schrottmarkt« handelt. Sollte ein »Markt« für Fahrzeuge mit entsprechenden Beschädigungen existiert haben, ist nicht ersichtlich oder konkret vorge tragen, dass er durch den Privatgutachter M seinerzeit nicht hinlänglich ausgewertet worden sei. Angesichts der massiven Schäden im Bereich der Stirnwand des Aufliegers und des Kühlaggregats besteht auch kein Anhaltspunkt dafür, dass für einen Auflieger in vergleichbarem Zustand ein noch höherer Preis gezahlt worden wäre.

(2) Auch in Bezug auf die Ermittlung des Restwerts ist es aus den dargelegten Gründen sowie der soeben zitierten Entscheidung des BGH verfehlt, anstelle der Klägerin auf T abzustellen. Denn T fungierte schon nicht als »Empfängerin« im Sinne des Frachtvertrags. Abgesehen davon ist nicht ersichtlich und wird seitens der Beklagten – vernünftigerweise

– auch gar nicht geltend gemacht, dass eine Nachfrage von T bezüglich eines entsprechend beschädigten Kühlaufliegers zu einem über dem insoweit ermittelten Restwert liegenden Preis geführt hätte.

Irrelevant ist ebenfalls der Preis, den T bei der Veräußerung des beschädigten Aufliegers erzielt hat. Dem im (nachge reichten) Schriftsatz vom 27.05.2025 gestellten Antrag, der Klägerin gem. § 142 Abs. 1 ZPO die Vorlage der Verkaufsrechnung der T aufzugeben, fehlt deshalb die Grundlage.

2. Die zugesprochene Verzinsung des Schadensersatzbetrags ab dem auf den Eintritt der Rechtshängigkeit folgenden Tag – hier dem 10.09.2023 – gem. §§ 291, 288 Abs. 1 BGB lässt keine Fehler erkennen.

II. Die Klägerin hat auch einen Anspruch auf Erstattung der Kosten des Gutachtens der »Prüfstelle M« bzw. des Gutachters M i.H.v. 3.732,00 € (netto).

1. Der Anspruch ergibt sich dem Grunde nach aus § 430 HGB. Ersatzfähig sind danach auch diejenigen Kosten, die bei der Ermittlung der Werteinbuße am Ort und zur Zeit der Übernahme sowie zur Feststellung des Schadensminde rungs- und Reparaturaufwands entstanden sind (Ebenroth/Boujoung/Schaffert, 5. Aufl. 2024, HGB § 430 Rn. 3, beck online).

Unstreitig sind der Rechtsvorgängerin der Klägerin für das Gutachten der »Prüfstelle M« Kosten i.H.v. 3.732,00 € (netto) in Rechnung gestellt worden. In diesem Umfang besteht ein Anspruch gegenüber der Beklagten.

Da § 430 HGB keine Beschränkung auf die »angemessenen« Kosten der Feststellung des Schadens vorsieht, kann sich ein Frachtführer nur dann gegen den Umfang der geltend ge machten Schadensfeststellungskosten wenden, wenn diese Kosten für Aufwendungen des Sachverständigen angefallen sind, die der Feststellung des vom Frachtführer (nach §§ 425 ff. HGB im konkreten Fall) zu ersetzen Schadens nicht dienlich waren, oder wenn sie erkennbar überhöht waren und vorn Geschädigten hätten zurückgewiesen werden können.

Danach kommt eine Versagung oder Kürzung der geltend gemachten Kosten nicht in Betracht.

a) Eine »Unbrauchbarkeit« des Gutachtens lässt sich nicht annehmen, denn das Gutachten war in Bezug auf die für den Wertersatz gem. § 429 HGB erforderliche Ermittlung des »Gesundwertes« und des »Restwertes« inhaltlich brauchbar.

aa) Eine Kürzung der Kosten für das Gutachten ist zunächst nicht etwa deshalb erforderlich, weil der Gutachter auch Erwägungen zum Unfallhergang (»Schadenursache« und »Schadenhergang«, S. 6 des Gutachtens) angestellt hat.

Zwar lautete der Auftrag an die »Prüfstelle M« auf Erstellung eines »Kfz-Haftpflichtschadengutachtens zur Ermittlung der Schadenhöhe und zur Sicherung der Beweise ...«. Ein Auftrag mit diesem Inhalt ginge an der Ermittlung des Wert ersatzumfangs gem. § 429 HGB zumindest teilweise vorbei.

Doch ist jedenfalls nach der Vernehmung des (sachverständigen) Zeugen M nicht erkennbar, dass er als Gutachter, soweit er Erklärungen zur »Schadenursache« bzw. zum »Schaden-

hergang« und zur Plausibilität der Verursachung der Schäden durch den Unfall abgegeben hat bzw. »beweissichernd« rätig geworden ist, Kosten verursacht hat, die den Bereich der »Schadenfeststellung« überschritten haben. Er hat plausibel bekundet, dass die von ihm angestellten Erwägungen zum Unfallhergang erforderlich gewesen seien, um den Umfang der Beschädigung zutreffend beurteilen zu können, weil sich (erst) aus dem Unfallhergang (hier: Aufprall des Sattelzugs auf ein Hindernis) ergeben könne, dass bestimmte Teile (hier etwa der »Königszapfen«) auszutauschen seien, weil sie infolge des Unfallhergangs einem (wirtschaftlich nicht aufkläraren) Beschädigungsverdacht unterliegen, auch wenn sie optisch keine Beschädigung erkennen ließen.

bb) Ferner kommt eine Kürzung auch insoweit nicht in Betracht, als das Gutachten, soweit darin die Reparaturkosten ermittelt wurden, im Hinblick auf den nach § 429 HGB geschuldeten Wertersatz nicht erforderlich war.

Allerdings ist die nach allgemeinem Schadensersatzrecht relevante Frage, ob die Kosten der Wiederherstellung den Wiederbeschaffungsaufwand übersteigen und den Schadensersatzanspruch solchermaßen limitieren, im Rahmen des § 429 HGB ohne Bedeutung.

Gleichwohl ist nicht ersichtlich, dass die Kosten des Gutachtens M geringer ausgefallen wären, wenn lediglich die »Marktpreise« in Bezug auf »Gesundwert« und Restwert gem. § 429 Abs. 2 und 3 HGB ermittelt worden wären. Denn auch dann hätte sich das der Klägerin – nicht nach Stunden, sondern pauschal »nach BVSK-Tabelle« – in Rechnung gestellte Honorar noch im Rahmen der üblichen Vergütung (§ 632 Abs. 2 BGB) bewegt. Das Landgericht hat auf die von der Klägerin vorgelegte Auswertung der »Honorarbefragung 2022« des BVSK Bezug genommen und dement sprechend maßgeblich auf den Brutto-Wiederbeschaffungswert des begutachteten Fahrzeugs als honorarbestimmend abgestellt, nicht etwa auf die (in der Auswertung auch gar nicht erwähnte) Arbeitszeit des Gutachters. Das von dem Gutachter M berechnete Honorar liegt noch innerhalb des sich aus der Auswertung ergebenden »Korridors«. Die von ihm in Rechnung gestellten gesonderten Kosten (für Fotos u.a., auch Fahrtkosten) sind aus den vom Landgericht genannten Gründen gleichfalls – jedenfalls im Verhältnis zum Gutachten-Auftraggeber – als berechtigt anzusehen.

b) Schließlich greift auch der Einwand der Beklagten nicht, die von der »Prüfstelle M« für das Gutachten in Rechnung gestellten Kosten seien überhöht.

Der Sache nach macht die Beklagte damit geltend, die Klägerin hätte die Rechnung zurückweisen können. Damit beruft sich die Beklagte auf § 254 Abs. 2 BGB; für eine solche Verletzung einer Schadensminderungsobligieitheit des Geschädigten wäre sie darlegungs- und beweispflichtig. Doch bestehen für eine derartige Überhöhung des verlangten Honorars hier keine Anhaltspunkte. Die Beklagte ist den detaillierten Erwägungen des Landgerichts zur Höhe des Honorars im Übrigen in der Berufungsinstanz auch nicht mehr konkret entgegentreten.

2. Auch dieser Betrag ist wie verlangt ab Rechtshängigkeit i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz (§§ 291, 288 Abs. 1 BGB) zu verzinsen.

III. Der der Klägerin wegen der Beschädigung des Aufliegers und der Gutachterkosten zugesprochene Gesamtbetrag übersteigt bereits die reguläre Haftungsbegrenzung des § 431 Abs. 1 HGB (8,33 SZR/kg) nicht, so dass es auf die Frage der Wirksamkeit der vertraglichen Erweiterung dieses Haftungshöchstbetrags im Rahmenvertrag nicht ankommt.

IV. Schließlich steht der Klägerin auch ein Erstattungsanspruch bezüglich der Abschleppkosten i.H.v. 300,00 € zu.

Der Vortrag der Klägerin, die die »Erstattung« dieser Kosten (nebst Rechtshängigkeitszinsen) begeht, beinhaltet den – unwidersprochenen – Vortrag, sie habe die ihr vom Abschleppunternehmen K GmbH gestellte Rechnung vom 28.09.2022 über den Einsatz eines »Lkw-Abschleppwagens« (mit Zahlungsziel 08.10.2022) bezahlt.

Die Frage, ob Bergungskosten außerhalb der qualifizierten Haftung gem. § 435 HGB neben dem Schadensersatzanspruch aus § 429 HGB (trotz § 432 Satz 2 HGB) geltend gemacht werden können, ist allerdings streitig.

1. Der Beklagten ist darin zu folgen, dass die Klägerin diesen Anspruch nicht auf § 435 HGB stützen kann, weil sie in Bezug auf den Schaden am Auflieger Wertersatz gem. § 429 HGB begeht und der Geschädigte in Bezug auf *ein und dasselbe Schadensereignis* nicht teilweise Schadensersatz gem. § 429 HGB und teilweise nach §§ 249 ff. BGB geltend machen kann. Denn mit der Anwendung des § 429 HGB ist die Haftungsbeschränkung des § 432 Satz 2 HGB verbunden (s. EBJS, HGB, 5. Aufl., § 435 Rn. 14).

2. Nach Auffassung des Senats können Aufwendungen des Absenders (und ggf. auch des Empfängers), die ihm im Rahmen der Bergung des Gutes entstanden sind, jedoch dann erstattungsfähig sein, wenn und soweit sie angefallen sind, weil das Gut an dem Ort, an den es gelangt ist, *stört*, nicht dagegen, soweit die Bergung die Rettung des Gutes bezweckt (EBJS, 5. Aufl. 2024, HGB § 432 Rn. 7; wohl auch Koller Transportrecht, 11. Aufl., § 432 HGB Rn. 9 Fn. 32). Denn eine solche Störung stellt einen von der Beschädigung bzw. dem Verlust des Gutes zu unterscheidenden und damit nicht in einem notwendigen Zusammenhang stehenden Sachverhalt dar, dessen Folgen in den §§ 425 ff. HGB nicht geregelt sind. Ein darauf gründender Aufwendungsersatzanspruch des Absenders setzt jedoch ferner voraus, dass die Beseitigung der Störung entweder vom Frachtführer beauftragt oder vom Absender im Rahmen berechtigter Geschäftsführung ohne Auftrag vorgenommen worden ist und keine mit der Beschädigung des Gutes zusammenhängenden spezifischen Kosten verursacht hat.

Diese Voraussetzungen lagen hier vor:

a) Der verunfallte Auflieger stellte eine (Verkehrs-)Störung dar, weil er Verkehrsflächen versperre und seinerseits eine Unfallgefahr begründete.

b) Mit der Beauftragung eines Abschleppunternehmens mit dem Einschleppen des Aufliegers hat die Klägerin ein Geschäft der Beklagten wahrgenommen und deshalb einen Aufwendungsersatzanspruch aus berechtigter Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677, 683 Satz 1, 670 BGB) erworben.

aa) Die Klägerin war von der Beklagten mit der Beauftragung des Abschleppunternehmens nicht beauftragt worden; eine

Berechtigung lässt sich auch nicht aus § 7 (6) des Rahmenvertrags herleiten, der nur eine Freistellungsverpflichtung der Beklagten im Fall einer – hier nicht eingetretenen – »unmittelbaren oder mittelbaren« behördlichen Inanspruchnahme der Klägerin enthält und dessen Wirksamkeit im Übrigen im Hinblick auf § 449 Abs. 1 HGB zweifelhaft ist.

bb) Die Klägerin hat ferner mit der »Besorgung« des Abschleppens ein objektiv jedenfalls auch der Beklagten obliegendes Geschäft wahrgenommen.

Die »Geschäftsführung ohne Auftrag« i.S.d. §§ 677 ff. BGB setzt voraus, dass der Geschäftsführer ein Geschäft »für einen anderen« besorgt. Das ist der Fall, wenn er das Geschäft nicht (nur) als eigenes, sondern (auch) als fremdes führt, also in dem Bewusstsein und mit dem Willen, zumindest auch im Interesse eines anderen zu handeln. Bei objektiv fremden Geschäften, die schon ihrem Inhalt nach in einen fremden Rechts- und Interessenkreis eingreifen, wird der Fremdgeschäftsführungswille vermutet. Dasselbe gilt für den Willen, ein fremdes Geschäft mit zu besorgen, falls es sich auch um ein objektiv fremdes handelt, wozu genügt, dass es seiner äußeren Erscheinung nach nicht nur dem Besorger, sondern auch einem Dritten zugutekommt (BGH, Urt. v. 01.02.2018 – III ZR 53/17, BeckRS 2018, 1598 Rn. 8). Werden zudem mit einer objektiv »auch-fremden« Geschäftsbesorgung fällige Verpflichtungen des Geschäftsherrn im öffentlichen Interesse erfüllt, ist dessen entgegenstehender Wille nach § 679 BGB unbeachtlich (BGH, Urt. v. 05.07.2018 – III ZR 273/16; NJW 2018, 2714 Rn. 20).

Die Beauftragung des Abschleppens des Aufliegers (wie hier zu einem innerhalb Bochums gelegenen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums) stellte für die Klägerin ein zumindest auch objektiv fremdes Geschäft dar, weil die Beklagte selbst als Halterin der Zugmaschine und (mittelbare) Besitzerin des Aufliegers (öffentlich-rechtlich) zur Entfernung auch des Aufliegers aus dem öffentlichen Straßenraum verantwortlich war, mithin selbst für ein Abschleppen hätte Sorge tragen müssen.

cc) Die Veranlassung des Abschleppens lag auch im Interesse der Beklagten und entsprach ihrem mutmaßlichen Willen (§ 683 Satz 1 BGB). Denn mit der Veranlassung des Abschleppens des Aufliegers wurde die Beklagte von einer entsprechenden ihr selbst obliegenden Pflicht entlastet; dass der Auflieger – ebenfalls auf Veranlassung der Klägerin bzw. ihrer Rechtsvorgängerin – auf das Betriebsgelände der Absenderin in Bochum (und nicht zu einem anderen Ort) gelangte, lag ebenfalls in ihrem Interesse, weil dies offenkundig »auf kurzem Weg« geschehen und damit zugleich der Anspruch der Klägerin auf Übergabe des Aufliegers erfüllt werden konnte. Die Maßnahme entsprach damit auch dem mutmaßlichen Willen der Beklagten; entgegenstehende Aspekte sind nicht vorgetragen worden.

c) Die entstandenen Abschleppkosten, bezüglich derer die Klägerin einen Aufwendungersatzanspruch hat, stellen auch keinen Schadensersatzanspruch i.S.d. § 432 Satz 2 HGB dar und sind auch nicht als ein außervertraglicher Anspruch des Absenders oder Empfängers gegen den Frachtführer »wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist« (§ 434 HGB) anzusehen.

Es ist nicht erkennbar, dass das Einschleppen des Aufliegers gerade infolge der daran entstandenen Beschädigungen besondere Kosten verursacht hat, etwa wegen in den Verkehrsraum ragender Deformationen oder weil ein Aufsatteln auf eine Zugmaschine nicht mehr möglich war. Zwar steht der hier entstandene Aufwand für das Abschleppen mit der Beschädigung des Aufliegers im Zusammenhang, doch wäre er – nach Grund und Höhe – auch dann angefallen, wenn die Zugmaschine wegen einer bloßen Panne an dem betreffenden Ort liegengeblieben wäre.

Im Übrigen steht der Umstand, dass die Belastung der Klägerin mit den Abschleppkosten einen solchen Folgeschaden darstellt, für den der Frachtführer nur unter den Voraussetzungen des § 435 HGB haftet, der Geltendmachung eines auf Ausgleich gerichteten Aufwendungsersatzanspruchs aus Geschäftsführung ohne Auftrag nicht entgegen. Denn es ist nicht ersichtlich, dass auch die Regelungen der §§ 677 ff. BGB durch die Frachtführerhaftung in den §§ 425 ff. HGB abbedungen werden sollten.

d) Gegen die Höhe der Kosten wendet sich die Beklagte nicht.

4. Wiederum besteht ein Anspruch auf Verzinsung der verauslagen Abschleppkosten ab Rechtshängigkeit (§§ 291, 288 Abs. 1 BGB).

## C.

[...]

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor. Die Sache hat keine grundsätzliche Bedeutung, auch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung rechtfertigen eine Befassung des Bundesgerichtshofs nicht, zumal der Senat nicht von höchstrichterlicher oder obergerichtlicher Rechtsprechung abweicht.

*Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg*

## Anmerkung:

Die Klägerin der vorangestellten Entscheidung ist Spediteurin und hat – als Leasingnehmerin und frachtvertragliche Absenderin – die Beklagte als Frachtführerin mit der Beförderung von (Kühl-) Gütern beauftragt. Unter Überlassung eines Aufliegers einer Leasinggeberin, welcher nach dem (Rahmen-) Frachtvertrag Klägerin/Beklagte als Gut i.S.d. § 425 HGB zu qualifizieren ist; zur Ausführung des Frachtvertrages.

Während der von der Beklagten geschuldeten Beförderung verunfallte der Auflieger und wurde erheblich beschädigt.

Die Klägerin hat ein Privatgutachten über den Wiederbeschaffungswert eingeholt, auf dessen Basis sie den Schaden gegenüber der Beklagten abgerechnet hat; zzgl. Kosten des Sachverständigen und Abschleppkosten.

Nachfolgend klageweise geltend gemacht; bei von der Klägerin behaupteter korrespondierender Entschädigung der Leasinggeberin durch die Klägerin.

Und zwar hinsichtlich der Beschädigung des Aufliegers nach § 429 HGB. Und hinsichtlich Abschleppkosten (hilfsweise) nach § 435 HGB, §§ 249 ff. BGB.

Das OLG Hamm hat ein gerichtliches Gutachten über die Frage eingeholt, ob die Feststellungen des von der Klägerin beauftragten Sachverständigen richtig sind; gutachterlich bejaht.

Um die Berufung der Beklagten hiernach zurückzuweisen.

Der gerichtlicherseits beauftragte Sachverständige hatte dabei (auch) bestätigt, dass Leasinggeberin, bei An- und möglicherweise auch bei Wiederbeschaffung von Trailern, Rabatte gewährt werden; von der Beklagten unter Beweise gestellt, von der Klägerin unbestritten

Leasingvertrag und Handelsrechnung über die Anschaffung des Trailers durch die Leasinggeberin hat die Klägerin nicht vorgelegt. Trotz Anträgen der Beklagten nach § 142 ZPO.

In einem vor dem OLG Hamm gegenwärtig noch anhängigen Parallelverfahren hat die (dortige) Klägerin korrespondierende Unterlagen, trotz ausdrücklicher entsprechender Auflage des Senats, (ebenfalls) nicht vorgelegt.

Die vorabgedruckte Entscheidung beinhaltet m.E. einige interessante Rechtsfragen.

Konkret, ob das OLG Hamm hinsichtlich der Bemessung der Schäden an dem Auflieger – wegen derer die Klägerin als Leasingnehmerin der Leasinggeberin ebenfalls zum Ersatz verpflichtet war – auf der nach § 429 HGB maßgeblichen *Handelsstufe* i.E. zutreffend auf das von der Klägerin – als Absenderin des Frachtvertrages/Leasingnehmerin des Leasingvertrages – (selbst) in Auftrag gegebene (Privat-) Gutachten abstellen konnte(?)

Ohne Berücksichtigung der Handelsrechnung über die Anschaffung des Aufliegers des Leasinggebers. Und etwaige Bestimmungen des Leasingvertrages über Art, Umfang und Höhe der Ersatzpflicht der klagenden Leasingnehmerin/frachtvertraglichen Absenderin im Verhältnis zur (geschädigten) Leasinggeberin.

Das erscheint fraglich.

Ungeachtet, dass es *ungewöhnlich* erscheint, dass für die Höhe der Ansprüche der Leasinggeberin gegenüber der Klägerin/Leasingnehmerin ein von der Klägerin/Leasingnehmerin selbst eingeholtes (Privat-) Gutachten erheblich sein soll (vergleichbar eines bei einem Verkehrsunfall von dem Unfallverursacher selbst eingeholten Gutachten).

Und zwar unbeschadet etwaiger Bestimmungen des Leasingvertrages hierüber.

Könnte der entsprechenden Auffassung des OLG Hamm die Entscheidung des BGH v. 29.07.2009, I ZR 171/08 TransportR. 2009, S. 408 entgegenstehen; insbesondere aber die in vorgenannter Entscheidung des BGH unter Rn. 8) in Bezug genommene Entscheidung des OLG Köln v. 20.08.1993 – 25 U 4/93 = TransportR. 1995, S. 387 (392).

Da nach Auffassung des Verfassers das OLG Hamm i.E. damit auf die *Handelsstufe* i.S.d. § 429 HGB eines *Verbrauchers* abgestellt hat.

Erheblich indes die *Handelsstufe* des Leasinggeberin sein dürfte. In deren Person der Schaden eingetreten ist. Und welcher die Leasingnehmerin/Klägerin ihrerseits zum Schadensersatz verpflichtet ist.

Obwohl bei Bemessung des Schadens nach § 429 HGB das *schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot* keine Geltung haben soll (vgl. nur BGH, Urt. v. 15.10.1992, I ZR 260/09 = TransportR. 1993, S. 137), erscheint auch fraglich, ob bei (bewusster) Geltendmachung von Ansprüchen nach § 429 HGB der frachtvertragliche Absender nicht möglicherweise *systemwidrig wirtschaftlich* besser gestellt ist, als bei Geltendmachung von Ansprüchen nach § 435 HGB, §§ 249 ff. BGB.

Da bei der Schadensbemessung nach §§ 249 ff. BGB, nach der Rechtsprechung des BGH zur *subjektbezogener Schadensbetrachtung* (vgl. BGH, NJW 2020, S. 144), auf die Person des Geschädigten (Leasinggebers) abzustellen und nach aktueller Rechtsprechung des BGH insbesondere auch Rabatte eins Leasinggebers, pp. bei der Schadensbemessung zu berücksichtigen wären (vgl. BGH, Urt. v. 02.07.2024 – VI ZR 211/12 = NJW 2024, S. 3069).

Und die §§ 429, 431 ff. HGB im Verhältnis zu § 435 HGB, §§ 249 ff. BGB (eigentlich) eine Haftungsbeschränkung begründen; gleich der Art. 17, 23 CMR zu Art. 29 CMR; §§ 249 ff. BGB; so auch das OLG Hamm, unter B IV der vorabgedruckten Entscheidung.

Unbehandelt hat in diesem Zusammenhang das OLG Hamm auch die Frage gelassen, ob – mit der vorzitierten Entscheidung des OLG Köln v. 20.08.1993 – 25 U 4/93 = TransportR. 1995, S. 387 (392)) – nicht die Klägerin jedenfalls/gleichwohl nach § 254 BGB verpflichtet gewesen ist, eine Abrechnung des Schadens auf Basis des von ihr (tatsächlich) im Verhältnis zur Leasinggeberin nach dem Leasingvertrag geschuldetem Schadensersatz vorzunehmen; statt Abrechnung eines fiktiven Wiederbeschaffungswertes auf der *Handelsstufe* eines *Verbrauchers*.

Das OLG Hamm hat in seiner Entscheidung zwar ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es umstritten ist, ob es zulässig ist, dass ein Anspruchsteller gleichzeitig Ansprüche nach § 429 HGB und nach § 435 HGB, §§ 249 ff. BGB geltend macht bzw. entsprechend nach Art. 17, 23 CMR und nach Art. 29 CMR, §§ 249 ff. BGB. Gleichzeitig verneinend unter B IV der Entscheidung.

Der BGH hat mit seinen Entscheidungen in TransportR. 2005, S. 253 (254) und TransportR. 2010, S. 437 (442)) lediglich ein Wahlrecht des Anspruchstellers festgeschrieben, Ansprüche nach Art. 17 CMR oder aber nach Art. 29 CMR, §§ 249 ff. BGB geltend zu machen.

Jedoch (bisher) nicht entschieden, ob entsprechende Ansprüche, abhängig von der Schadensposition, gleichzeitig (hilfsweise) geltend gemacht werden können(?).

Wie von der Klägerin in dem durch das OLG Hamm entschiedenen Verfahren ob der in § 432 HGB, Art. 23 IV CMR getroffenen Regelungen. Nach welchen im konkreten Fall der Ersatz der Abschleppkosten ausgeschlossen, da *schadensbedingt*.

Oder, ob nicht vielmehr Anspruchsteller sein Wahlrecht nun einheitlich ausüben kann. Und an seine entsprechende Entscheidung gebunden ist(?). D.h., bei Geltendmachung von Ansprüchen nach § 429 HGB, nicht gleichzeitig (hilfweise) auch Ansprüche nach § 435 HGB, §§ 249 ff. BGB geltend machen kann oder umgekehrt.

Von dem BGH bisher nicht entschieden ist zudem die Frage, ob/wann – trotz der vorgenannten Bestimmungen des § 432 HGB, Art. 23 IV CMR – Anspruch auf Ersatz der Abschleppkosten als sog. *Schadensminderungskosten* bestehen kann.

Das OLG Hamm hat die Revision gegen seine Entscheidung nicht zugelassen. Die Beklagte hat gegen die Entscheidung des OLG Hamm Nichtzulassungbeschwerde eingelegt (Az. I ZR 134/25).

Es ist abzuwarten, ob sich der BGH mit der Sache befasst.

Auch, da vor dem OLG Hamm gegenwärtig (mind.) zwei Parallelverfahren anhängig sind.

Und die vorangestellten Fragen, ob regelmäßiger korrespondierender Abrechnung/Geltendmachung von Schäden, wegen an einem Frachtführer zur Ausführung von Frachtverträgen überlassenen Aufliegern/Zugmaschinen, von erheblicher praktischer Bedeutung sind.

*RA Benjamin Grimme, Hamburg*

## **Ex Works-Verkäufer, der im Frachtbrief als Absender benannt wird, hat kein Weisungsrecht gegenüber Frachtführer; der Frachtbrief hat dann keine Sperrfunktion nach Art. 12 CMR**

Art. 12 CMR

**1. Der aus Art. 12 Abs. 5 Buchst. a) CMR abgeleiteten Sperrfunktion eines CMR-Frachtbriefes steht entgegen, wenn der Frachtbrief nicht von dem nach § 12 Abs. 1 Satz 1 CMR verfügbefugten frachtvertraglichen Absender, d.h. von dem frachtrechtlichen Auftraggeber des Frachtführers, ausgestellt ist. Weisungsberechtigter Absender i.S.d. Art. 12 Abs. 1 CMR ist der Vertragspartner des Frachtführers aus dem Beförderungsvertrag. Wer als Verkäufer eines »free carrier« oder »ex works«-Kaufvertrages das Transportgut an einen vom Käufer beauftragten Frachtführer übergeben hat, kann zwar Kaufvertraglich befugt sein, den Transport des Gutes zu stoppen, ist aber transportrechtlich nicht gem. Art. 12 Abs. 1 Satz 1 CMR als Absender verfügbefugt und kann dementsprechend auch dem Beförderer grundsätzlich keine Weisungen erteilen. Die transportrechtliche Verfügungsbezugnahme ergibt sich auch nicht aufgrund des Umstandes, dass in dem Frachtbrief fälschlicherweise nicht der Auftraggeber des Beförderungsvertrages als Absender eingetragen ist, sondern die ex works Verkäuferin des Transportgutes. Die unzutreffende Bezeichnung als Absender im Frachtbrief verschafft letzterer nicht die transportrechtliche Verfügungsbezugnahme. Von der wahren Rechts-**

**lage abweichende Eintragungen im Frachtbrief erzeugen keine Rechtswirkungen. Denn der Frachtbrief ist in erster Linie Beweisurkunde und hat keine konstitutive Funktion (vgl. BGH, Urt. v. 27.04.2006 – I ZR 162/03 [= TranspR 2006, 361], GRUR 2006, 863; BGH, Urt. v. 27.01.1982 – I ZR 33/80, NJW 1982, 1944).**

**2. Wer »Berechtigter« im Sinne der Haftungsnorm des Art. 12 Abs. 7 2. Fall CMR (in der englischen Fassung: »the person entitled to make a claim«; in der französischen Fassung: »l'ayant droit«) gegenüber dem Frachtführer sein soll, geht aus der Normfassung des Art. 12 Abs. 7 CMR nicht eindeutig hervor und ist dementsprechend nach dem Sinn und Zweck des besonderen verschuldensunabhängigen Haftungstatbestandes durch Auslegung zu ermitteln. Systematische Auslegungsgesichtspunkte sprechen dafür, die Aktivlegitimation für die Haftungsregelung des Art. 12 Abs. 7 2. Fall CMR auf den Weisungs- und Verfügungsberechtigten zu beziehen. Das Verfügungsrecht steht dabei entweder dem Absender, wobei der Vertragspartner des Beförderers gemeint ist, oder dem Empfänger zu, Dritte können nur bevollmächtigt werden (vgl. Koller, Transportrecht, 11. Aufl., Rn. 1 zu Art. 12 CMR; Boesche in Ebenroth/Boujoung, Handelsgesetzbuch, 5. Aufl. 2024 Rn. 8 zu Art. 12 CMR). Dass Verfügungsberechtigter Absender und Empfänger sowie der ermächtigte Dritte in den Schutzzirkel der Haftungsregelung des Art. 12 Abs. 7 CMR einbezogen sind, entspricht zugleich dem Sinn und Zweck der Regelung über das Verfügungsrecht und steht im Übrigen auch im Einklang mit den allgemeinen haftungsrechtlichen Regelungen der Art. 17 ff. CMR. Für eine restriktive Handhabung des Kreises der Anspruchsberechtigten spricht überdies, dass mit Art. 12 Abs. 7, 2. Fall CMR ein verschuldensunabhängiger, eigenständiger Haftungstatbestand geschaffen wurde, der eine der Höhe nach unbeschränkte Haftung ohne jede Entlastungsmöglichkeit für den Frachtführer nach Art. 17 Abs. 2 CMR gewährt.**

**3. Eine analoge Anwendung des besonderen Haftungstatbestandes des Art. 12 Abs. 7, 2. Fall CMR kommt in dem Fall, in dem als Absender im Frachtbrief fälschlicherweise weder der Vertragspartner des Beförderers aus dem Frachtvertrag noch der Auftraggeber des Hauptfrachtvertrages, sondern der Verkäufer eines »free-carrier« oder »ex-works«-Kaufvertrages eingetragen ist, ebenfalls nicht in Betracht.**

[Leitsätze des Gerichts]

**1. Weisungen i.S.d. Art. 12 CMR sind verbindliche Anordnungen des zur Verfügung über das Gut berechtigten Absenders oder Empfängers, die der Konkretisierung der vom Frachtführer im Beförderungsvertrag übernommenen Pflichten dienen und die die Art und Weise der Beförderung und der Ablieferung des Gutes sowie die im Zusammenhang mit der Beförderung stehende Nebentätigkeiten wie etwa die Verzollung, die Nachnahme etc. betreffen können.**

**2. Die Vorlage der Absenderausfertigung des Frachtbriefes beim Beförderer mit den eingetragenen neuen Weisungen ist Voraussetzung für eine wirksame Absenderweisung. Dem Frachtbrief kommt damit neben der**