

§ 823 Abs. 1 BGB und gegen den Spediteur nach § 831 Abs. 1 BGB bestehenden Ansprüche auch gegen die Drittwiderbeklagte als Kfz-Haftpflichtversicherer nach § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG geltend machen, da der Schaden am Hausgrundstück der Beklagten „durch den Gebrauch“ des Tanklastwagens verursacht worden ist (BGH, Urt. v. 16.1.2024 – VI ZR 385/22, juris Rn. 20 [= BeckRS 2024, 1389]). Dies gilt jedoch nicht – eine entsprechende Einschränkung ist insofern tenoriert – soweit Ansprüche auf Versicherungsgeber übergegangen sind.

[35] 3. Da die Parteien auch über die Höhe der Ansprüche streiten und der Rechtsstreit insofern nicht entscheidungsreif ist, führt die Berufung der Beklagten entsprechend ihrem Hilfsantrag insofern nach Klärung der Haftung dem Grunde nach (§ 304 Abs. 1 ZPO) zur Zurückverweisung der Sache an das Landgericht (§ 538 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 ZPO). Eine solche Zurückverweisung ist schon deshalb sachgerecht, weil auch in den Prozessrechtsverhältnissen der Beklagten zur Klägerin und zum Drittwiderbeklagten das Betraysverfahren ohnehin noch beim Landgericht anhängig ist und so dann dort einer einheitlichen Klärung zugeführt werden kann.

[36] Im Übrigen bedarf es mit Blick auf § 304 Abs. 2, 2. HS ZPO keines gesonderten Ausspruchs zu einer – bei Bestätigung eines Grundurteils auch nicht einschlägigen – Zurückverweisung, soweit die Rechtsmittel der Klägerin und des Drittwiderbeklagten (auch) gegen das Zwischenurteil über den Grund erfolglos geblieben sind, da der Rechtsstreit insofern auch während des Rechtsmittelverfahrens gegen das Zwischenurteil beim Landgericht anhängig geblieben ist (vgl. auch BGH, Urt. v. 29.4.2004 – V ZB 46/03, NJW-RR 2004, 1294, 1295; gegen eine auch nur klarstellende Zurückverweisung in solchen Fällen OLG Stuttgart, Urt. v. 22.5.2003 – 7 U 197/02, juris Rn. 24 [= BeckRS 2003, 9693]; siehe ferner Bacher, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 29. Aufl. 2024, Kap. 38 Rn. 87; a. A. MüKo-ZPO/Rimmelspacher, 6. Aufl. 2020, § 538 Rn. 65; wohl auch Anders/Gehle/Göertz, ZPO, 82. Aufl. 2024, § 538 Rn. 16a.E.; Zöller/Heßler, ZPO, 35. Aufl. 2024, § 538 Rn. 43)

[37] 4. Da die Berufungen der Klägerin und des Drittwiderbeklagten keinen Erfolg haben und die Berufung der Beklagten sich nur gegen die Drittwiderbeklagte richtet, müssen die Klägerin und der Drittwiderbeklagte nach § 97 Abs. 1 ZPO die ihnen in den Rechtsmittelverfahren entstandenen außergerichtlichen Kosten selbst tragen; diese Entscheidung ist unabhängig vom Ausgang des Betraysverfahrens zu treffen (vgl. BGH, Urt. v. 27.4.1970 – III ZR 49/69, BGHZ 54, 21 [= NJW 1970, 1416]; BGH, Urt. v. 29.4.2004 – V ZB 46/03, NJW-RR 2004, 1294; BGH, Urt. v. 14.10.2010 – I ZR 212/08, GRUR 2011, 546 [= NJW 2011, 2138]; MüKo-ZPO/Musielak, 6. Aufl. 2020, § 304 Rn. 43m.w.N.); die gegenteiligen Stimmen (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 22.5.2003 – 7 U 197/02, juris Rn. 25 [= BeckRS 2003, 9693]; BeckOK-ZPO/Elzer, Ed. 52, § 304 Rn. 41m.w.N.) überzeugen den Senat nicht.

[38] Im Übrigen ist die Entscheidung über die Kosten der Rechtsmittelverfahren der Schlussentscheidung vorzubehalten. Soweit die Kosten der Rechtsmittelverfahren auf die Widerklage der Beklagten gegen die Drittwiderbeklagte entfallen, kommt es nämlich nach den §§ 91 f. ZPO maßgeblich auf den Ausgang des Betraysverfahrens an. Auch bei Erlass eines Grundurteils in erster Instanz wäre die Kostenentscheidung dem Schlussurteil vorbehalten geblieben; hier kann nichts anderes gelten.

[39] 5. Für die Zulassung der Revision bestand kein Anlass, weil die grundsätzlichen Fragen des vorliegenden Falles durch die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 16.1.2024 geklärt sind. Im Übrigen ging es allein um eine tatsächliche Würdigung und eine Anwendung anerkannter rechtlicher Grundsätze im Einzelfall.

## 6 Beschädigung des Gutes beim Umschlag zwischen Multimodal-Teilstrecken

BGB § 398 S. 1; HGB § 452a, § 498 Abs. 1, § 501, § 502 Abs. 2, § 504, § 505 S. 2, § 507 Nr. 1

1. Übersendet der Versicherte die Schadensunterlagen zum Zwecke der Schadensregulierung und Regressführung an den Versicherer, erklärt der Versicherte konkludent die Abtretung der gegenständlichen Ansprüche an den Versicherer. (Rn. 22)

2. Der Umschlag ist nur dann eine eigenständige Teilstrecke, wenn er wegen besonderer Umstände als Beförderung zu qualifizieren ist. So verhält es sich etwa, wenn der Umschlag ganz besonderen Aufwand mit dem Charakter einer Beförderung erfordert, die eigenständige Risiken in sich birgt. (Rn. 30)

3. Im Regelfall beurteilen sich Schäden, die während des Güterumschlags stattfinden, nach dem Recht der anschließenden Teilstrecke. (Rn. 31)

4. Kosten der Schadensbehebung im Sinne des § 502 Abs. 2 S. 2 HGB sind solche, die verkehrsüblich aufzuwenden sind, um das Gut wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Hierzu können neben den Reparaturkosten auch Kosten der Ermittlung, welcher Teil der Ladung noch zu gebrauchen ist, dementsprechende Kosten des Sortierens, Kosten für Sachverständige, um die bestmöglichen Maßnahmen der Schadensbehebung zu ermitteln, sowie im Zusammenhang mit der Reparatur angefallene Transport- und/oder Lagerkosten gehören. (Rn. 37)

5. Für die Beurteilung, ob im Sinne des § 504 Abs. 2 HGB eine Entwertung der gesamten versandten Anlage vorliegt, ist eine wirtschaftliche Betrachtungsweise maßgeblich, die sich nach objektiven Kriterien richtet, wobei keine zu geringen Maßstäbe angelegt werden dürfen. Dabei darf nicht allein darauf abgestellt werden, ob die Gesamtanlage bei Beendigung des Frachtgeschäfts nicht funktionstüchtig ist, sondern es kommt entscheidend darauf an, ob die Haftungseinheit aufgrund der teilweisen Beschädigung einen wirtschaftlichen Totalschaden erlitten hat. Davon wird in der Regel dann nicht ausgegangen werden können, wenn der vor der Beschädigung vorhandene ursprüngliche Wert der Sachgesamtheit durch eine in angemessener Zeit vornehmbare Ersatzbeschaffung oder Reparatur vollständig wiederhergestellt werden kann. (Rn. 43)

6. Ein persönliches qualifiziertes Verschulden des Verfrachters im Sinne des § 507 Nr. 1 HGB liegt nicht vor, wenn er mit dem Umschlag des Gutes einen erfahrenen Dienstleister im Bereich Warenumschlag betraut. Hier darf der Verfrachter davon ausgehen, dass der Dienstleister die erforderlichen Arbeiten so organisiert, dass ein sicherer Umschlag gewährleistet ist. (Rn. 50) (Leitsätze der Redaktion)

LG Hamburg, Urteil vom 26. Juni 2025 – 407 HKO 46/24

**Zum Sachverhalt:** [1] Die Klägerin macht aus übergegangenem Recht Ersatzansprüche wegen der Beschädigung einer Sendung mit Teilen einer Bandverzinkungsanlage während eines Transportes von Krefeld in die USA gegen die Beklagte geltend. Dem liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:

[2] Die Klägerin ist Transportversicherer. Die Beklagte ist ein Transportunternehmen.

[3] Im Dezember 2023 beauftragte die D. GmbH (behauptete Versicherungsnehmerin der Klägerin, im Folgenden: Versicherungsnehmerin) die Beklagte mit der Durchführung des Transports von Bauteilen einer Bandverzinkungsanlage, verpackt in sechzehn Kisten, von Krefeld nach Osceola, Arizona, USA. Das Brutto-Gesamtgewicht der Kisten betrug 60.607,00 Kilogramm.

[4] Am 18.12.2023 übernahm die Beklagte die in Holzkisten verpackte Sendung unbeschädigt in Krefeld für den Straßentransport per LKW und übergab sie im Folgenden in Bremerhaven an die Nebenintervenientin, eine Dienstleisterin in den Bereichen Warenumschiag, Lagerung und Distribution. Laut Sea Waybill (Anlage B 1) und Information der Klägerin an die Versicherungsnehmerin (Anlage B 2) war der Transport der Kisten von Bremerhaven nach Savannah, Georgia, per Seeschiff „C. C2. F...“ geplant. Ausweislich der Reise-Übersicht der Reederei traf dieses Seeschiff am 3.1.2024 in Bremerhaven ein (Anlage K 21). Nach Ankunft in Savannah war ein Landtransport zum Bestimmungsort Osceola, Arizona, geplant.

[5] Mit E-Mail vom 21.12.2023 informierte die Beklagte die Versicherungsnehmerin, dass die Kiste Nr. 12 zu Schaden gekommen sei. Die Beklagte gab dabei eine Mitteilung der Nebenintervenientin weiter:

„[H]ier in Bremerhaven haben wir schwere Orkanböen, die Terminals haben den Betrieb bis auf weiteres eingestellt. Wir haben allerdings weitergearbeitet [...]. Leider ist die Kiste # 12 beim Verladen auf das Flat von einer Böe erfasst worden, und von der Gabel des Staplers auf den Boden gekippt.“

[6] Die Kiste Nr. 12 hatte ein Gewicht von 676,00 Kilogramm.

[7] Mit Schreiben vom 27.3.2025 (Anlage K 23) bestätigte die Versicherungsnehmerin, dass sie die Schadensunterlagen zum Zwecke der Schadensregulierung und Regressführung an die Klägerin übersandt habe und einen Schadensbetrag in Höhe von EUR 84.363,03 erhalten habe. Weiterhin erklärte die Versicherungsnehmerin die Abtretung der Ansprüche, die ihr aufgrund des streitgegenständlichen Schadens gegen Dritte zustehen, an die Klägerin.

[8] Die Klägerin behauptet, sie sei alleiniger Transportversicherer der Versicherungsnehmerin. Sie sei anspruchsberechtigt, da die Versicherungsnehmerin der Klägerin bereits durch die Übersendung der Schadensunterlagen zur Regulierung und Regressierung konkludent die Abtretung der gegenständlichen Ansprüche an die Klägerin erklärt habe.

[9] Das in Kiste Nr. 12 befindliche Bauteil, ein s.g. „Air Knife System“, habe einen wirtschaftlichen Totalschaden erlitten (Anlage K 16), welcher eine gesamte Neufertigung inklusive des Erwerbs der hierfür benötigten Produkte bei verschiedenen Herstellern durch die Versicherungsnehmerin erforderlich machte.

[10] Die Haftung der Beklagten richte sich nach §§ 425 ff. HGB. Der Beklagten sei ein qualifiziertes Verschulden im Sinne des § 435 HGB vorzuwerfen. Es sei leichtfertig gewesen, bei einer orkanbedingten Schließung des Seehafenterminals weiterzuarbeiten und die Kiste ohne weitere Sicherung zu verladen. Es läge ein Organverschulden der Nebenintervenientin vor, da der Fortbetrieb der Umschlagstätigkeit durch deren Geschäftsführung angeordnet worden sei.

[11] Nach Auffassung der Klägerin komme eine Haftungsbeschränkung nach dem Seefrachtrecht nicht in Frage, da bereits nach § 452a S. 2 HGB von einem Schaden auf der Landstrecke auszugehen sei. Sie bestreitet, dass der Absturz der Kiste bei oder zur Verladung auf ein Flatrack innerhalb des Hafengeländes erfolgte.

[12] Die Klägerin trägt weiterhin vor, die gesamte Bandverzinkungsanlage sei ohne das streitgegenständliche Bauteil funktionslos gewesen. Jedoch sei auch bei Unterstellung der Richtigkeit des von der Beklagten und der Nebenintervenienten behaupteten Schadenshergangs der Schaden der dem Landtransportrecht unterliegenden Teilstrecke zuzuordnen. Denn Umschlags- und Verladetätigkeiten seien bei einer multimodalen Beförderung noch der vorhergehenden Beförderungsstrecke zuzurechnen. Zur Begründung verweist die Klägerin auf das Urteil des OLG Bamberg vom 2.2.2024, Az. 3 U 114/23 [= RdTW 2024, 386], wonach die Seestrecke erst mit Übergabe an den Seefrachtführer bzw. an den von diesem beauftragten Terminalbetrieb oder bei abgeschlusener Verladung auf das von dem Seefrachtführer zum Umschlag gestellte erste Beförderungsmittel beginnen würde. Dies sei hier aber nach der Darstellung der Beklagten noch nicht erfolgt.

[13] Die Klägerin ist weiterhin der Auffassung, dass es bei Annahme einer gewichtsmäßigen Höchsthaftung jedenfalls auf das Gesamtgewicht der Bandverzinkungsanlage ankomme, da diese ohne das streitgegenständliche Bauteil funktionslos gewesen sei.

[14-15] [Anträge]

[16] Die Nebenintervenientin ist durch Erklärung im Schriftsatz vom 31.1.2025 dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetreten. Die Nebenintervenientin schließt sich den Klagabweisungsantrag an.

[17] Die Beklagte behauptet, die Stauung der Packstücke auf Flatracks durch die Nebenintervenientin in dem Freihafen von Bremerhaven erfolgt. Im Anschluss an die Stauung sollte die Kiste dem Seehafenterminal übergeben und verschifft werden. Die Kisten seien vom anliefernden LKW unversehrt abgeladen worden und der Sturz sei dann in der Obhut der Nebenintervenientin bei dem Versuch der Stauung auf ein Flatrack eingetreten. Die Beklagte trägt weiterhin vor, die Nebenintervenientin habe trotz des Sturmes weitergearbeitet, da die Versicherungsnehmerin das Closing für die Abfahrt des Seeschiffes unbedingt erreichen wollte.

[18] Die Beklagte ist der Auffassung, die Haftung richte sich nach Seehandelsrecht und nimmt zur Begründung Bezug auf das Urteil des BGH vom 1.12.2016, Az. I ZR 128/15 [= RdTW 2017, 127], wonach Umschlagstätigkeiten auf dem Hafengelände und insbesondere das Einstauen von Sendungen in die Container bereits der Seestrecke zuzuordnen seien. Die Stauung der streitgegenständlichen Kiste auf das Flatrack sei eine Vorarbeit für die Verladung auf das Seeschiff gewesen und daher der Seestrecke zuzuordnen. Die Haftung sei daher auf 2 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm beschränkt, wobei das Gewicht der Kiste Nr. 12 zu Grunde zu legen sei, da lediglich bezüglich dieser ein Totalschaden festgestellt wurde. Nach Auffassung der Beklagten scheide auch eine qualifizierte Haftung nach § 507 Nr. 1 HGB aus, da sie nicht selbst durch ihre Geschäftsführung gehandelt habe und ihr auch kein Organisationsverschulden vorzuwerfen sei.

**Aus den Gründen:** [19] Die zulässige Klage ist nur teilweise begründet.

[20] I. Die Beklagte ist der Klägerin aufgrund der Beschädigung der streitgegenständlichen Kisten zum Schadensersatz aus § 498 Abs. 1 HGB verpflichtet.

[21] 1. Die Klägerin ist aktivlegitimiert. Jedenfalls durch Abtretung ist die Forderung auf die Klägerin übergegangen, § 398 S. 1 BGB.

[22] Ursprüngliche Forderungsinhaberin war unstreitig die Versicherungsnehmerin als Geschädigte und Auftraggeberin des Transportvertrags. Dass die Klägerin alleiniger Transportversicherer der Versicherungsnehmerin war und als solcher den Schaden reguliert hat, ergibt sich aus den vorgelegten Unterlagen, hier insbesondere Anlage K 18 und K 19. Zudem hat die Versicherungsnehmerin mit Schreiben vom 27.3.2025 (Anlage K 23) bestätigt, dass sie die Schadensunterlagen zum Zwecke der Schadensregulierung und Regressführung an die Klägerin übersandt hat. Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH hat die Versicherungsnehmerin mit der Übersendung konkludent die Abtretung der gegenständlichen Ansprüche an die Klägerin erklärt (vgl. stRspr BGH, Urteil vom 20.9.2007, Az. I ZR 43/05 [= BeckRS 2008, 3733]).

[23] 2. Maßgebend ist deutsches Seefrachtrecht. Dies beruht auf folgenden Erwägungen:

[24] Die Beklagte und die Nebenintervenientin haben hinreichend substantiiert dargelegt, dass die Beschädigung der streitgegenständlichen Kiste erfolgte, als diese von der Nebenintervenientin auf ein Flatrack geladen werden sollte. Die Ladung auf das Flatrack stellte eine Vorarbeit für die Verladung der Kiste auf das Seeschiff dar und ist daher der Seestrecke zuzuordnen.

[25] Anhaltspunkte dafür, dass die streitgegenständliche Kiste bereits bei Übernahme durch die Beklagte in Krefeld beschädigt waren, liegen nicht vor. Ausweislich der Frachtbriefe (Anlage K 6 und K 7) hat die Beklagte die Sendung am 19.12.2023 bei der Nebenintervenientin an der Adresse A. ..., 27568 Bremerhaven, abgeliefert. Nicht ersichtlich ist, ob sich die Adresse direkt auf dem Hafengelände Bremerhaven befindet. Laut des Internetauftritts der Nebenintervenientin (Anlage K 20) verfügt diese über Standorte innerhalb und außerhalb des Hafens von Bremerhaven „mit einer Fläche von über 170.000 qm und in unmittelbarer Nähe zu den Container- sowie RoRo-Terminals“, so dass davon auszugehen ist, dass sich das Gelände der Nebenintervenientin zumindest in unmittelbarer Nähe der Hafenterminals befindet.

[26] Unstreitig wurde die streitgegenständliche Kiste in der Obhut der Nebenintervenientin beschädigt, als sie von einer Orkanböe erfasst wurde und daraufhin zu Boden stürzte.

[27] Das Gericht geht weiter davon aus, dass der Sturz – wie von der Beklagten und der Nebenintervenientin dargestellt – erfolgte, während die Kiste mit einem Gabelstapler auf ein Flatrack verladen werden sollte. Diese Darstellung deckt sich mit der Schilderung des Schadenshergangs in der E-Mail der Beklagten an die Versicherungsnehmerin vom 21.12.2023 (Anlage K 8). Auch laut dem von der Klägerin beauftragten Sachverständigen-Gutachten ist der beschriebene Schadenhergang in Verbindung mit den zur Verfügung gestellten Bilddokumenten und den Feststellungen bei der Schadensaufnahme als nachvollziehbar zu bewerten (Anlage K 16, S. 11).

[28] Ein anderer Geschehensablauf, insbesondere, dass der Sturz – wie von der Klägerin in den Raum gestellt – bereits bei der Entladung des anliefernden Lkw stattfand, ist nach der Überzeugung des Gerichts nicht anzunehmen. Zum einen sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Beklagte zum Zeitpunkt der Schadensmitteilung an die Versicherungsnehmerin in der Anlage K 8 Anlass oder Interesse gehabt hätte, den Schadenhergang gegenüber ihrer Auftraggeberin anders zu schildern, als er tatsächlich erfolgt ist – und sind von der Klägerin auch nicht vorgetragen worden. Es ist weiter davon auszugehen, dass die streitgegenständliche Kiste direkt nach Anlieferung bei der Nebenintervenientin, also bereits am 19.12.2023, vom LKW entladen wurde. Dabei ist es unwahrscheinlich, dass der Sturz bereits zu diesem Zeitpunkt erfolgte und weder der LKW-Fahrer noch die Nebenintervenientin dies direkt meldeten, sondern letztere stattdessen zwei Tage wartete, um den Schaden erst dann mitzuteilen. Ebenso unwahrscheinlich ist es, dass die Entladung vom LKW erst zwei Tage nach Ankunft der Kisten in Bremerhaven erfolgte, da der LKW dann in dieser Zeit nicht anderweitig hätte genutzt werden können.

[29] Danach steht nach Auffassung des Gerichts fest, dass vorliegend die streitgegenständliche Kiste von dem LKW, mit dem der Transport von Krefeld nach Bremerhaven durchgeführt worden war, bereits entladen war. Mit dem Abladen vom LKW ist der Landtransport regelmäßig bereits beendet (so auch das OLG München, Urteil vom 21.5.2015, Az. 14 U 2748/14 [= BeckRS 2015, 117883], dessen Rechtsauffassung auch der BGH in seinem Urteil vom 1.12.2016, Az. I ZR 128/15, Rn. 32 [= RdTW 2017, 127], ausdrücklich nicht beanstandete).

[30] Unerheblich ist daher, dass sich die streitgegenständliche Kiste zum Zeitpunkt des Schadenseintritts noch in der Obhut der Nebenintervenientin als Subunternehmerin der

Beklagten befand und nicht des Seefrachtführers oder eines von diesem beauftragten Subunternehmers. Dies wäre nur von Bedeutung, wenn der Güterumschlag bei der Nebenintervenientin als eigenständige Teilstrecke zu qualifizieren wäre. Nach Auffassung des BGH kommt eine Eigenständigkeit des Güterumschlags jedoch nur in Frage, wenn er wegen „besonderer Umstände“ als Beförderung zu qualifizieren ist (BGH, Urteil vom 3.11.2005, Az. I ZR 325/02 [= NJW-RR 2006, 616]; BGH, Urteil vom 18.10.2007, Az. I ZR 138/04 [= NJW-RR 2008, 549]). Dieses Kriterium ist etwa dann erfüllt, wenn der Umschlag ganz besonderen Aufwand mit dem Charakter einer Beförderung erfordert, die eigenständige Risiken in sich birgt (vgl. MüKoHGB/Herber/Pötschke HGB § 452a Rn. 32). Besondere Umstände, welche eine Qualifikation als eigenständige Teilstrecke rechtfertigen würden, sind hier jedoch nicht erkennbar oder vorgetragen.

[31] Im Regelfall – wie hier – beurteilen sich Schäden, die während des Güterumschlags stattfinden, nach Auffassung des BGH jedoch nach dem Recht der anschließenden Teilstrecke. So hat der BGH mit Urteil vom 1.12.2016, Az. I ZR 128/15 [= RdTW 2017, 127], entschieden, dass beim multimodalen Transport eines zunächst auf dem Landweg und sodann auf dem Seeweg zu befördernden Guts die Lagerung eines mit Gütern bestückten Containers am Hafenterminal und die dort vorgenommene Stauung der Güter in Container Vorarbeiten für die Verfrachtung des Transportguts und daher regelmäßig der Seestrecke zuzuordnen sind. Zur Begründung führt er aus, es handele sich um typische Umschlagshandlungen im Hafengelände, die eine enge Verbindung zum anstehenden Seetransport aufweisen.

[32] Danach liegt hier der Schadensort im Sinne des § 452a HGB auf der Seestrecke. Denn auch bei der Ladung der streitgegenständlichen Kiste auf ein Flatrack bei der Nebenintervenientin handelte es sich um eine typische Umschlagshandlung zur Vorbereitung des Transports der Kiste mit dem Seeschiff, welche auf dem Hafengelände oder zumindest in dessen unmittelbarer Nähe stattfand. Und auch dieser Vorgang ist gerade für den Seetransport charakteristisch und weist eine enge Verbindung zur Seestrecke auf.

[33] Auch aus dem von der Klägerin zitierten Urteil des OLG Bamberg vom 2.2.2024, Az. 3 U 114/23 [= RdTW 2024, 386], ergibt sich nichts anderes. Vielmehr bedurfte es dort gar nicht der Entscheidung, ob der Umschlag im Hafen dem Seefrachtrecht oder dem Landfrachtrecht zu unterstellen ist, da der Schaden bereits beim Entladen des beschädigten Guts vom Lkw am Hafen entstanden war.

[34] 3. Die Beklagte haftet dem Grunde nach gemäß § 498 Abs. 1 HGB. Nach dieser Vorschrift haftet der Verfrachter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zu Ablieferung entsteht.

[35] Die Voraussetzungen liegen hier vor, die streitgegenständliche Kiste wurde wie bereits festgestellt nach Übernahme und vor Ablieferung durch die Beklagte als Verfrachterin beschädigt und der Versicherungsnehmerin ist dadurch ein Schaden entstanden. Ein Haftungsausschlussgrund liegt nicht vor. Nach § 501 HGB muss sich die Beklagte auch das Verschulden der von ihr unterbeauftragten Nebenintervenientin zurechnen lassen.

[36] II. Die Haftung der Klägerin ist jedoch nach §§ 502 Abs. 2, 504 HGB in der Höhe auf EUR 1.649,48 begrenzt.

[37] 1. Nach § 502 Abs. 2 HGB **beschränkt** sich die Haftung der Beklagten grundsätzlich auf **Wertersatz**. Danach ist im Fall einer Beschädigung des Gutes der Differenzbetrag zwischen dem Wert des beschädigten und dem des unbeschädigten Gutes zu ersetzen. Maßgebender Wert ist der Wert, den das Gut bei störungsfreier Lieferung zur Zeit der vorgesehenen Ablieferung am Bestimmungsort gehabt hätte (Ablieferungswert). Nach § 502 Abs. 2 S. 2 HGB besteht eine widerlegliche Vermutung dafür, dass die zur Schadensbehebung oder Schadensminderung aufzuwendenden Kosten dem Differenzbetrag entsprechen. Es kommt auf die Kosten der Schadensbehebung an, die verkehrssüblich aufzuwenden sind, um das Gut wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Zu den Schadensbehebungskosten können neben den Reparaturkosten auch Kosten der Ermittlung, welcher Teil der Ladung noch zu gebrauchen ist, dementsprechende Kosten des Sortierens, Kosten für Sachverständige, um die bestmöglichen Maßnahmen der Schadensbehebung zu ermitteln, sowie im Zusammenhang mit der Reparatur angefallene Transport- und/oder Lagerkosten gehören (vgl. Ebenroth/Boujong/Schaffert HGB § 429 Rn. 15; Koller HGB § 429 Rn. 27).

[38] Die Klägerin hatte hier ausweislich des Gutachtens (Anlage K 16) Kosten zur Schadensbehebung in Höhe von EUR 82.052,85.

[39] Nach § 503 HGB hat die Beklagte darüber hinaus die Kosten zur Feststellung des Schadens zu tragen. Diese beliefen sich auf EUR 2.310,18 (Anlage K 17).

[40] 2. Die von der Beklagten nach § 502 Abs. 2 HGB zu leistende Entschädigung ist gemäß § 504 HGB jedoch auf einen Höchstbetrag von EUR 1.649,48 begrenzt.

[41] § 504 Abs. 1 HGB bestimmt, dass die Haftung des Verfrachters für Güterschäden summenmäßig auf 666,67 SZR je Stück oder Einheit oder auf 2 SZR je kg des Rohgewichts begrenzt ist, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Wenn das Gut aus mehreren Frachtstücken besteht und nur einzelne Frachtstücke beschädigt worden sind, so ist der Berechnung nach § 504 Abs. 2 HGB die gesamte Ladung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Ladung entwertet ist (Nr. 1) und der entwertete Teil der Ladung, wenn nur ein Teil der Ladung entwertet ist (Nr. 2).

[42] Eine Entwertung der gesamten Ladung liegt vor, wenn es aufgrund der Teilbeschädigung bei allen Frachtstücken der Sendung zu einem Wertverlust kommt. Die Entwertung braucht nicht vollständiger Natur zu sein, es genügt, dass auch der Wert der übrigen Frachtstücke gesunken ist. Dies kann etwa dann der Fall sein, wenn ein nicht zu ersetzendes Teil einer komplizierten Maschine, die für den Einzelfall hergestellt worden ist, beschädigt wird. Jedoch ist der bloße Umstand, dass der Empfänger das gesamte Gut wegen der Beschädigung einzelner Teile schlechter nutzen kann, unerheblich, weil die individuelle Verwendungsplanung des Empfängers nicht notwendig den objektiven Wert der Güter beeinflusst (vgl. Koller HGB, § 429 Rn. 24 und § 431 Rn. 11).

[43] Für die Beurteilung, ob eine Entwertung der gesamten Sendung vorliegt, ist eine wirtschaftliche Betrachtungsweise maßgeblich, die sich nach objektiven Maßstäben richtet, wobei keine zu geringen Maßstäbe angelegt werden dürfen. Dabei darf nicht allein darauf abgestellt werden, ob die Gesamtanlage bei Beendigung des Frachtgeschäftes nicht funktionstüchtig ist, sondern es kommt entscheidend darauf

an, ob die Haftungseinheit aufgrund der teilweisen Beschädigung einen wirtschaftlichen Totalschaden erlitten hat. Davon wird in der Regel dann nicht ausgegangen werden können, wenn der vor der Beschädigung vorhandene ursprüngliche Wert der Sachgesamtheit durch eine in angemessener Zeit vornehmbare Ersatzbeschaffung oder Reparatur vollständig wiederhergestellt werden kann (vgl. BGH, Urteil vom 6.2.1997, Az. I ZR 202/94 [= NJW-RR 1997, 1121]). Laut des von der Klägerin beauftragten Gutachtens war das gesamte streitgegenständliche Frachtstück, das s.g. Air Knife-System, als wirtschaftlicher Totalschaden zu bewerten (Anlage K 16, S. 7). Die Neuanfertigung durch die Versicherungsnehmerin erforderte die Beschaffung verschiedener Bauteile von verschiedenen Herstellern, deren Lieferung erhebliche Zeit in Anspruch nahm. Letztlich konnte das Air Knife-System erst Ende August 2024 in Osceola angeliefert werden. Dies ergibt sich aus den Rechnungen über die für die Neufertigung erforderlichen Bauteile sowie der Transportrechnung (als Anlagen 9 bis 13 der Anlage K 16 beigelegt).

[44] Grundsätzlich hat der Ersatzberechtigte im Rahmen der sekundären Darlegungslast darzulegen, dass durch die Teilbeschädigung auch die nicht beschädigten übrigen Frachtstücke entwertet sind (vgl. Koller HGB, § 429 Rn. 24 und § 431 Rn. 11, 13). Zwar war laut Klägerin das beschädigte Air Knife-System für die Funktion der gesamten Verzinkungsanlage erheblich und ohne dieses Bauteil habe die Anlage nicht funktionieren können. Dies ergibt sich jedoch – anders als von der Klägerin behauptet – nicht aus dem von ihr beauftragten Gutachten. Das Gutachten bezieht sich ausdrücklich lediglich auf die vom Schaden betroffene Versandeinheit (vgl. Anlage K 16, S. 5). Selbst wenn die Verzinkungsanlage ohne das streitgegenständliche Bauteil tatsächlich funktionslos war, kann daraus auch nicht automatisch geschlossen werden, dass diese einen wirtschaftlichen Totalschaden erlitt. Augenscheinlich hat die Beklagte nach Absprache mit der Versicherungsnehmerin (vgl. Anlage B 2) die restlichen Packstücke der Sendung trotz der Beschädigung der Kiste 12 wie ursprünglich geplant im Januar 2024 in die USA ausgeliefert. Daraus kann zumindest geschlossen werden, dass die Versicherungsnehmerin davon ausging, mit der Lieferung der übrigen fünfzehn Kisten ihren geschlossenen Kaufvertrag (teilweise) erfüllen zu können, was gegen die Annahme eines wirtschaftlichen Totalschadens spricht. Dass sich die Beschädigung des Air Knife-Systems so auf den Wert der Gesamtanlage ausgewirkt hat, dass diese in Gänze wertlos wurde, ist nicht dargetan und insbesondere angesichts der Tatsache, dass ein Ersatzstück gefertigt und geliefert wurde auch nicht anzunehmen.

[45] Nach § 504 Abs. 2 Nr. 2 HGB ist für die Berechnung des Haftungshöchstbetrags somit nur der beschädigte Teil der Ladung zu Grunde zu legen. Das Gewicht der beschädigten Kiste belief sich auf 676,00 Kilogramm, so dass sich bei einer Begrenzung auf 2 SZR je kg ein Betrag von 1.352 SZR ergibt.

[46] Nach § 505 S. 2 HGB wird der Betrag in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Ablieferung des Gutes umgerechnet. Die beschädigte Kiste kam schließlich am 30.8.2024 bei der Empfängerin Big River Steel LLC in Osceola an (vgl. Transportrechnung vom 19.8.2024, als Anlage 13 der Anlage K 16 beigelegt), so dass ein Wechselkurs von 1,22 zugrunde zu legen ist. Daraus ergibt sich der von der Beklagten zu erstattende Höchstbetrag von EUR 1.649,48.

[47] 3. Ein Wegfall der Haftungsbegrenzung des § 504 HGB aufgrund eines qualifizierten Verschuldens der Beklagten im Sinne des § 507 Nr. 1 HGB liegt nicht vor.

[48] Nach § 507 Nr. 1 HGB entfallen die gesetzlichen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen, wenn den Verfrachter der Vorwurf trifft, vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde gehandelt zu haben. Zwar kann es durchaus als leichtfertig gewertet werden, während einer Gefahrenlage wie einem schweren Orkan, aufgrund dessen der restliche Hafen seinen Betrieb eingestellt hat, weiterzuarbeiten und ein Packstück ohne weitere Sicherung mit einem Gabelstapler zu verladen. Auch das subjektive Element des Verschuldens ist dann zu bejahen, da es nicht unwahrscheinlich ist, dass in dieser Situation das Packstück herunterfällt und beschädigt wird. Es ist davon auszugehen, dass der Fortbetrieb der Umschlagstätigkeit nicht eigenverantwortlich durch das Verladepersonal durchgeführt wurde, sondern durch die Geschäftsführung der Nebenintervenientin angeordnet war. Unerheblich ist dagegen, dass die Nebenintervenientin anführt, sie habe sich zeitlich durch die Versicherungsnehmerin unter Druck gesetzt gefühlt und daher weitergearbeitet. Allein eine direkte Anordnung der Versicherungsnehmerin, trotz des Orkans weiterzuarbeiten, wäre hier relevant. An einer solchen fehlt es aber.

[49] Diese leichtfertigen Handlungen der Nebenintervenientin muss sich die Beklagte im Rahmen des § 507 HGB allerdings nicht zurechnen lassen. Voraussetzung für einen

Entfall der Haftungsbegrenzung ist nämlich ein qualifiziert schuldhaftes Handeln des Verfrachters selbst; ein leichtfertiges Handeln seiner Leute oder anderer Erfüllungsgehilfen wird ihm für die Wirkungen des § 507 HGB nicht zugerechnet. Bei Personenhandelsgesellschaften wie der Beklagten müssen die Geschäftsführer leichtfertig gehandelt haben. Dies ist vor allem bei einem groben Organisationsverschulden der Fall. Dagegen ist das schwere Verschulden von Erfüllungsgehilfen dem Verfrachter selbst dann für § 507 nicht zuzurechnen, wenn diese beim Transport die beherrschende Rolle spielen (vgl. MüKoHGB/Herber/Harm HGB § 507 Rn. 11 f.)

[50] Ein Organisationsverschulden der Beklagten kann nicht angenommen werden. Sie hat mit der Nebenintervenientin eine erfahrene Dienstleisterin im Bereich Warenumschlag beauftragt. Die Beklagte durfte daher davon ausgehen, dass die Nebenintervenientin die Stauarbeiten so organisiert, dass eine sichere Verladung der Kisten gewährleistet wird. Insbesondere durfte sie sich darauf verlassen, dass die Nebenintervenientin angesichts des Orkans eine Gefahrenanalyse durchführt, die notwendigen Maßnahmen ergreift, um eine sichere Weiterarbeit sicherzustellen und im Zweifel ihre Arbeiten einstellt. Die Fortsetzung der Stauarbeiten durch die Nebenintervenientin ohne eine zusätzliche Sicherung der Kisten kann der Beklagten daher nicht zugerechnet werden.

[Nebenentscheidungen]

