

T TRANSPORTRECHT

Beförderung – Lager – Logistik – Spedition – Versicherung – Zoll

HERAUSGEBER

RA Prof. Dr. Rolf Herber †
Prof. Dr. Tobias Eckardt, Bremerhaven

HERAUSGEBERBEIRAT

RA Dr. Kay Uwe Bahnsen, Hamburg
Syndikus-RA Dr. Guido Belger, Frankfurt/M
MDgtin Prof. Dr. Beate Czerwenka, Berlin
Prof. Dr. Rainer Freise, Frankfurt/M
RA Daniel Fritz, Berlin
RA Benjamin Grimme, Hamburg
RA Björn Karaus, Berlin
Prof. Dr. Ingo Koller, Regensburg
Prof. Dr. Andreas Maurer, Mannheim
RA Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin, Bonn
RinBGH Babette Pohl, Karlsruhe
RAin Dr. Talke Ovie, Münster
RA Prof. Dr. Patrick Schmidt, Karlsruhe
Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest, Hamburg

SCHRIFTLLEITER

RA Dr. Jan Busse, Düsseldorf
Prof. Dr. Tobias Eckardt, Bremerhaven

AUS DEM INHALT

AUFSÄTZE

Benjamin Grimme

Zur Haftung von Schäden an dem Frachtführer von dem Absender (dauerhaft) überlassenen Aufliegern (und anderen Lademitteln); gleichzeitig eine (weitere) Anmerkung zu OLG Hamm, Urt. v. 12.06.2025 – I-18 U 60/241

Ingo Koller

Das »Entstehen« bzw. das »Eintreten« des Güterschadens im Obhutszeitraum i.S.d. §§ 425 I, 452a I HGB

Klaus Oepen/Daniela Bramkamp

Frachtansprüche in der Insolvenz des Absenders

FORUM

Jürgen Knorre

Anmerkung zum Urteil des LG Duisburg v. 05.02.2022 – 22 O 2/22, TranspR 2023, 491

ENTSCHEIDUNGEN

OLG Brandenburg, Urt. v. 30.04.2025 – 7 U 43/24
Ansprüche des Empfängers gegen Unterfrachtführer nach Art. 34 CMR nur dann, wenn Unterfrachtführer in Vertrag mit Auftraggeber einbezogen ist

OLG Hamm, Urt. v. 21.08.2025 – 18 U 101/20
Mitverschulden des Absenders, eine betrügerische Falschablieferung nicht zu verhindern

LG Hamburg, Urt. v. 19.09.2024 – 332 O 62/23
Abgrenzung von Lager- und Mietvertrag

3

Zur Haftung von Schäden an dem *Frachtführer* von dem *Absender* (dauerhaft) überlassenen *Aufliegern* (und anderen *Lademitteln*); gleichzeitig eine (weitere) Anmerkung zu OLG Hamm, Urt. v. 12.06.2025 – I-18 U 60/24¹

RA Benjamin Grimme, Hamburg²

So erinnerlich bzw. bekannt, hat sich das vorgenannte Urteil des OLG Hamm³ über die Beschädigung eines Aufliegers (»Trailers«) verhalten, welchen der Vertragspartner (= Klägerin) des *Frachtführers* (= Beklagte) von Dritten geleast und dem *Frachtführer* – nach Abschluss eines Rahmenvertrages und für die Dauer des Rahmenvertrags – zur Beförderung von Gütern überlassen hat.

Die Überlassung erfolgte ausschließlich zur Erfüllung nachfolgend dem *Frachtführer* von der Klägerin erteilten (Transport-) Aufträgen.

Nachdem der Auflieger samt Gut bei einem Unfall beschädigt worden war, hatte das LG Bielefeld in erster Instanz die Beklagte zum Ersatz des Wiederbeschaffungswertes des Aufliegers verurteilt, welchen die Klägerin für sich durch ein privates Sachverständigengutachten hat ermitteln lassen.

Das OLG Hamm hat mit vorgenannter Entscheidung das erstinstanzliche Urteil bestätigt, nach Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens zum Wiederbeschaffungswert. Und zwar auf *Handelsstufe* der Klägerin (Leasingnehmerin).

Zur Begründung seiner Entscheidung führt das OLG Hamm aus:

Die Parteien gehen übereinstimmend von der Wirksamkeit der Regelungen in § 2 (3) im Rahmenvertrag aus, wonach die »Ladegeräte« 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 verstoßen, 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, 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).

In der seiner von dem OLG Hamm in Bezug genommenen Entscheidung³ heißt es – bei gleicher Vertragslage – zur Begründung:

Das die Klägerin den Kühlauftrieger für den Transport der Waren gestellt hatte, führt nicht zur Annahme eines sog. Schleppvertrages. ... Wird hingegen das geschleppte Fahrzeug in die Obhut des Schleppers genommen, ist ein solcher Vertrag als Frachtvertrag zu qualifizieren.

Um zur Begründung seiner o.g. Entscheidung weiter auszuführen:

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« (s. Berufungserwiderung vom 20.08.2024). Aus der von der Beklagten zitierten Entscheidung des BGH (Urt. v. 30.09.2010 – I ZR 39/09, 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.

Wie vom Landgericht bereits dargelegt, sind für die Bemessung des geschuldeten Schadensersatzes die Regelungen des § 429 Abs. 2 Satz 1,

1 = TransportR. 2025, S. 371; die Beklagte hat Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt (BGH, I ZR 134/25).

2 Nach dankenswertem Austausch und dankenswerter Inspiration von/ mit Prof. Dr. Ingo Koller, Regensburg und Prof. Dr. Tobias Eckardt, Bremerhaven.

3 TransportR. 2016, S. 450 (453), mit welcher das OLG Hamm die Haftung des *Frachtführers* jedoch wegen eines Ereignisses nach § 426 HGB (Reifenbrand) abgewiesen hat; unter Verweis auf OLG Saarbrücken, TransportR. 2011, S. 25 (mit zutreffendem Hinweis von Koller: Transportrecht, 11. Aufl., § 407 HGB in Rn. 87 darauf, dass tatsächlich auch ein Vermieter eines Kraftfahrzeuges während der Mietdauer seine Einflussmöglichkeiten verliert) und OLG Köln, VersR. 2004, S. 1438.

Abs. 3 Satz 1 HGB maßgeblich. Gegenüber-zustellen sind danach der »Gesundwert« des Auflegers 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 Müller (mit einer Abweichung von 100,00 €) ermittelt und nunmehr von dem gerichtlichen Sachverständigen Dipl. – Ing. Z bestätigt.

Vor dem OLG Hamm sind aktuell (mindestes) zwei weitere Verfahren anhängig, welche gleiche Sach- und Rechtsfragen zum Gegenstand haben.⁴ Entsprechend, wegen einer Vielzahl korrespondierender Rahmenverträge und hiernach erfolgreicher Abrechnung von Schäden an Auflegern durch die die Verträge stellenden Absender – über die Ansprüche nach §§ 249 ff. BGB hinaus, s.u. – ist die Entscheidung des OLG Hamm von grundsätzlicher Bedeutung.

Rechtlich und tatsächlich erheblich, als der Schaden in Person des Leasinggebers (und nicht der Klägerin) eingetreten ist, welcher – in dem Verfahren vor dem OLG Hamm unbestritten – bei Anschaffung und Reparaturen der verleasten Auflieger Rabatte/Sonderkonditionen erhält.

D.h. der tatsächlich entstandene Schaden geringer ist, als der auf der Handelsstufe der Leasingnehmerin/Klägerin ermittelte Wiederbeschaffungswert (Rabatte/Sonderkonditionen unberücksichtigt). Und die Klägerin um die Differenz zwischen tatsächlichem Schaden/fiktiven Wiederbeschaffungswert bereichert ist; bei ständiger Übung bei Abrechnung entsprechender Schäden gegenüber ihren Vertragspartnern (Frachtführern).

I.

Der Verfasser hat bereits in seiner vorhergehenden Anmerkung zur der Entscheidung des OLG Hamm Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung geäußert,⁵ an welchen der Verfasser festhält.

Insbesondere an seiner Auffassung, dass für die Handelsstufe des § 429 HGB das (Vertrags-) Verhältnis Leasinggeber/(klagender) Leasingnehmerin erheblich ist, nach welchem sich der der klagenden Leasingnehmerin entstandene »Schaden« bemisst.⁶

II.

Wie es i.E. indes dahingestellt bleiben könnte, da die Entscheidung des OLG Hamm (weitergehend/jedenfalls) insoweit unrichtig erscheint, als tatsächlich § 429 HGB (bereits) keine Anwendung findet.

Voraussetzung für die Anwendung des § 429 HGB wäre, dass die Parteien des Rechtsstreits einen *Frachtvertrag* i.S.d. § 407 HGB geschlossen hätten.

Der § 407 I HGB lautet bekanntermaßen:

Durch den Frachtvertrag wird der Frachtführer verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und an den Empfänger abzuliefern (Unterstreichung durch den Verfasser)

In den (nach §§ 305 ff. BGB für eine Vielzahl von Fällen formulierten) Bedingungen des Rahmenvertrages der Parteien ist in § 1 bestimmt:

Der Unternehmer führt für den Auftraggeber Transportaufträge durch. Er hat Speditionsgut an der vom Auftraggeber bezeichneten Abholadresse abzuholen und diese dem vom Auftraggeber bezeichneten Empfänger zuzustellen (einschließlich Be- und Entladung). Der Leistungsumfang des Unternehmers wird in der Anlage 1 »Leistungsbeschreibung« definiert.

Mit dem Abschluss dieser Vereinbarung ist weder eine rechtliche Exklusivvereinbarung noch eine Mindestmengen- oder Umsatzgarantie verbunden.

Der Auftraggeber bleibt jederzeit zum Einsatz anderer Dienstleister berechtigt.

Der Unternehmer ist verpflichtet, Aufträge des Auftraggebers als Frachtführer anzunehmen und das übergebene Beförderungsgut beim vereinbarten Empfänger abzuliefern.

Und in § 2 Abs. 3):

Die Ladegefäße des Auftraggebers sind Gegenstand des jeweiligen Beförderungsauftrages und gelten als Beförderungsgut. Die überlassenen Ladegefäße dürfen ausschließlich für die des Auftraggebers bestimmten Zwecke eingesetzt werden. Jegliche sonstige Nutzung führt zur Vollhaftung des Unternehmers.

Nach vorangestellter Klausel mithin gelten soll, dass – in Erfüllung des dem Unternehmer erteilten Beförderungsauftrages – Ladegefäße bei dem jeweiligen Empfänger (gemeinsam) abzuliefern sind.

Gegenstand des Rahmenvertrages ist als Anlage indes zudem eine (Verpflichtungs-)Erklärung hinsichtlich dem Unternehmer überlassen Auflegern (Trailern) des Inhalts:

Verpflichtungserklärung zur Nutzung der Trailer der N

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Sie hiermit nochmals auf die Nutzungsbedingungen für die Trailer der N hinweisen. Bitte beachten Sie, dass Sie ausschließlich durch unseren Auftrag berechtigt sind, die Trailer der N zu bewegen.

Das Nutzen unserer Trailer im öffentlichen Verkehr ohne unseren Auftrag und ggf. mit Fremdware für Ihre anderweitigen Aufträge ist ausdrücklich untersagt. Nach Durchführung unseres Transportauftrages ist der Trailer zurückzuführen, soweit kein Folgeauftrag von uns erteilt wurde.

Nach der Verpflichtungserklärung mithin gilt, dass – anders als die darin befindlichen Güter/Ladefäße – Auflieger nicht dem (jeweiligen) Empfänger übergeben werden, sondern der Frachtführer den Auflieger an den Auftraggeber nach Durchführung der Beförderung zurückzugeben hat. Sich der Zeitpunkt der Rückgabe jedoch (immer weiter) verschiebt, wenn der Auftraggeber weitere Aufträge über die Beförderung von Gütern erteilt.

D.h., nach der Verpflichtungserklärung – anders als Ladegefäße nach § 2 Abs. 3) – Auflieger ausdrücklich keine Ladefäße nach dem Rahmenvertrag und damit auch kein Gut ist sein sollen.

4 OLG Hamm – I-18 U 71/25 und OLG Hamm I- U 9/25.

5 = TransportR. 2025, S. 371.

6 So wohl i.E. auch: BGH 29.07.2009 – I ZR 171/08 unter Verweis auf OLG Köln, TransportR. 1995, S. 387 (392). Und BGH, Urt. v. 11.10.2018, I ZR 18/18, wegen des Hinweises auf das schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot in Tz. 17 (mit Anm. Eckardt, in: TransportR. 2019, S. 71 (72)).

Da es andernfalls der Verpflichtungserklärung nicht bedurft hätte.

Das OLG Hamm hat – s.o. – seine Entscheidung damit begründet, dass nach § 2 Abs. 3) des Rahmenvertrages dem Frachtführer überlassene Lademittel als *Gut* zu qualifizieren seien, welches dem Frachtführer *für die Beförderung* überlassen wäre. Für dessen Beschädigung die Beklagte daher nach §§ 425 ff. HGB hafte.

D.h., das OLG Hamm (auch) die Überlassung des Trailers an den Frachtführer für sich als *Frachtvertrag* i.S.d. §§ 407 ff. HGB qualifiziert hat; ohne die Unterscheidung von *Lademittel* und *Trailer* in § 2 Abs. 3 des Rahmenvertrages und der Verpflichtungserklärung zu dem Rahmenvertrag.

III.

Das OLG Hamm hat dabei indes übersehen, dass der Frachtführer lediglich die sich in dem ihm überlassenen Auflieger befindlichen Güter Lademittel frachtvertraglich *abzuliefern* hat(te); nicht aber den Auflieger selbst.

Unbeschadet, dass sich der Rahmenvertrag nicht (einmal) über die Beförderung der sich (jeweils) in dem Auflieger befindlichen *Güter* verhalten hat, sondern den *Absender* (ohne korrespondierende Verpflichtung) lediglich berechnete, dem Frachtführer nachfolgend eine unbestimmte Anzahl von Einzel-Frachtaufträgen zu erteilen.

Welche der Frachtführer – jedoch ohne dessen Ablieferung – mit dem ihm von dem »Absender« (dauerhaft) überlassen Auflieger auszuführen hatte.

Wobei nach der vorangestellten *Verpflichtungserklärung* das *Ladefäße* und *Trailer* nur zur Ausführung von Aufträgen des *Absenders* des Rahmenvertrages gebrauchen durfte; unter Eindeckung von Versicherungsschutz.

Fehlt es hinsichtlich des Aufliegers indes tatsächlich an der frachtvertraglichen Verpflichtung zur *Ablieferung an den Empfänger* und ist vielmehr nach dem Rahmenvertrag der Auflieger dem *Frachtführer* von dem *Absender* dauerhaft (exklusiv) zur Beförderung von Gütern für nachfolgend erteilten (Transport-) Aufträge des *Absenders* überlassen,⁷ haben die Parteien – entgegen der von dem OLG Hamm vertretenen Auffassung – hinsichtlich des Aufliegers keinen Frachtvertrag abgeschlossen.⁸

Und ist entsprechend der Auflieger auch nicht als *Gut* i.S.d. § 407 HGB zu qualifizieren.⁹

Korrespondierend der Beurteilung im Eisenbahnrecht, in welchem Waggons, welche dem Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderungsmittel überlassen werden, nicht den (Haftungs-) Bestimmungen der CIM unterfallen, sondern das Wagenverwendungsrecht der CUV Anwendung findet.¹⁰

Vielmehr ist der Rahmenvertrag (jedenfalls) als *gemischter Vertrag* zu qualifizieren.¹¹

Und der in dem Rahmenvertrag enthaltene *Vertrag* über die Überlassung des Aufliegers als Miet-/wenn nicht sogar als selbständiger Miet- bzw. Leasingvertrag,¹²

Mit der Folge, dass (dann) auf Ansprüche wegen der Beschädigung/Zerstörung des Aufliegers der § 429 HGB keine Anwendung findet.

Sondern sich die Ersatzpflicht des Frachtführers bei Beschädigung oder Verlust des Aufliegers nach den §§ 249 ff. BGB richtet.

Womit gleichzeitig – anders, als nach § 429 HGB – das *schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot*¹³ gilt.

Und die ständige Rechtsprechung des BGH zur *subjektbezogenen Schadensbetrachtung* und die Schadensminderungspflicht nach § 254 II 1 BGB¹⁴ zu beachten ist.

Nach welcher bei der Schadensberechnung die persönlichen Verhältnisse des Geschädigten zu berücksichtigen sind, wie bspw. Rabatte bei Anschaffung, günstigere Konditionen bei Reparaturen¹⁵

IV.

Mit der Entscheidung des OLG Hamm ist indes richtig, dass nach dem Wortlaut des Rahmenvertrages hinsichtlich der Überlassung von Ladefäßen ein *Frachtvertrag* geschlossen sein soll.

Nach der unterschiedlichen Bezeichnung von *Lademitteln* und *Trailern* in § 2 Abs. 3 des Rahmenvertrages und der Verpflichtungserklärung indes *Trailer* (= Auflieger) tatsächlich gar kein *Lademittel* wäre.

Gleichviel – ohne weitere Begründung – das OLG Hamm weitergehend (aber) für sich (auch noch) festgestellt hat:

Die Parteien gehen übereinstimmend von der Wirksamkeit der Regelungen in § 2 (3) im Rahmenvertrag aus, wonach die »Ladefäße 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 verstoßen, ist nicht ersichtlich.

Unbeschadet, dass eine entgegenstehende Bezeichnung als *Fracht-*, statt als Miet-/Leih-/Leasingvertrag nach den Grundsätzen der *falsa demonstratio non nocet*^{16,17} unerheblich, wäre, erscheint indes auch die Auffassung des OLG Hamm, dass entsprechende Klauseln – unterstellt, diese würde auch auf

7 Vgl. erneut: BGH, Urt. v. 11.10.2018 – I ZR 18/18, Tz. 18 zur Berechnung des für Art. 23 CMR massgeblichen Gewichts der Sendung unter Ausserachtlassung des Gewichts eines unversehrten wieder verwendbaren Lademittels.

8 So i.E. bereits BGH, Urt. v. 27.10.1983, I ZR 137/08 = TransportR. 1984, S. 6 (7) zum Vergütungsanspruch des Frachtführers, abhängig von dem Zweck, zu welchem dem Frachtführer das Lademittel überlassen war.

9 *Koller*: Transportrecht, 11. Aufl., § 407 HGB, Rn. 14 (Fußnoten 83 – 87) und Rz. 19b f, *Staub (Schmidt)*: HGB, 5. Aufl., § 407 HGB, Rn. 29, *Thume (Temme)*: CMR, 4. Aufl., vor Art. 1 CMR, Rn. 59 und Münchner Kommentar (*Thume*): HGB, 5. Aufl., § 407 HGB, Rn. 36.

10 OGH Beschl. v. 23.02.2017, 2 Ob 16/16k, TransportR. 2017, S. 466 und *Freise*, TransportR. 2017, S. 437 und TransportR. 2020, S. 275.

11 *Grüneberg (Grüneberg)*: BGB, 85. Aufl., Überbl. Vor § 311 BGB, Rn. 19; BGH, TransportR. 2012, S. 149 und TransportR. 2007, S. 477; OLG Hamburg, TransportR. 2019, S. 456; LG Essen, TransportR. 2023, S. 495.

12 *Leu*: Rechtsverhältnisse bei Lademitteltausch, TransportR. 2016, S. 180 (182).

13 Erneut: BGH, Urt. v. 11.10.2028, I ZR 18/18, in Tz. 17.

14 BGH, Urt. v. 02.07.2024, VI ZR 211/22 = NJW 2024, S. 3069.

15 Vergl. aktuell: BGH, Urt. v. 21.01.2025 – VI ZR 141/24, TranspR 2025, 303, Tz. 15 ff.

16 Vgl. *Grüneberg (Ellenberger)*: BGB, 85. Aufl., § 133 BGB, Rn. 8.

17 BGH, Urt. v. 13.09.2007, I ZR 207/04 = TransportR. 2007, S. 477.

Trailer überhaupt Anwendung finden – (jedenfalls) nicht nach §§ 305 ff., 307, 310 BGB unwirksam sind, als unrichtig; die Vorschrift des § 449 HGB findet nach vorangestellter Auffassung *per se* keine Anwendung.

Als mit (mutmaßlich tatsächlich so gewollter) Konstruktion des Rahmenvertrags (auch) der Überlassung des Aufliegers als Fracht-, statt als Miet-/Leasingvertrag – trotz unterschiedlicher redaktioneller Bezeichnung und Behandlung von *Lademitteln* und *Trailern* in § 2 Abs. 3 des Rahmenvertrages und der Verpflichtung, wie von dem OLG Hamm für sich angenommen, zum Nachteil des *Frachtführers* bspw. nicht nur das Recht zur Abnutzung durch den vertragsgemäßen Gebrauch nach § 538 BGB ausgeschlossen ist.

Statt einer Verjährungsfrist von (nur) sechs Monaten nach § 548 BGB, nach § 439 HGB eine Verjährungsfrist von mind. einem Jahr erheblich ist.

Nach § 425 HGB ein Verschulden des Frachtführers zu vermuten steht.

Und mit der Entscheidung des OLG Hamm, der *Frachtführer* nach § 429 HGB weiter haftet, als nach §§ 249 ff. BGB.

Da sich der *Absender* – anders, als nach der Rechtsprechung des BGH zur *subjektbezogenen Schadensberechnung*¹⁸ – Rabatte, Sonderkondition bei der Reparatur, pp. nicht anrechnen zu lassen hat.

Das OLG Schleswig hat mit Urt. v. 22.08.2022 – 16 U 114/21¹⁹ festgeschrieben, dass (umgekehrte) Klauseln, nach welchen ein *Lagervertrag* (über die Winterlagerung einer Segelyacht) als *Mietvertrag* zu qualifizieren sein soll, wegen der für den Einlagerer nachteiligen Abweichung der Haftung des Lagerhalters nach § 475 HGB, nach §§ 305c I, 307 I Satz 2, 310 BGB.

So aktuell auch das Landgericht Hamburg (Kammer für Handelssachen)²⁰ und (Zivilkammer)²¹ in zwei aktuellen Entscheidungen.

Wenn aber nach den §§ 305c I, 307 I 2, 310 BGB nicht wirksam zu Lasten des Lagerhalters von den Bestimmungen der §§ 467 ff. HGB abgewichen werden kann, aus gleiches aber auch dafür gelten, dass durch Klauseln für eine Vielzahl von (Rahmen-) Verträgen zu Lasten des *Mieters* nicht wirksam eine weitergehende Haftung nach §§ 425 ff. HGB begründet werden kann

V.

Mit Qualifikation des Vertrages über die dauerhafte Überlassung eines Lademittels zur Erfüllung nachfolgend von dem *Absender* erteilter (Transport-) Aufträge über die Beförderung von Gütern in dem Lademittel, jedoch ohne dessen frachtvertragliche *Ablieferung*, als Mietvertrag, haftet zwar der *Frachtführer* – dem Grunde nach – nur bei Verschulden und – der Höhe nach – nach den §§ 249 ff. BGB.

Werden der *Frachtführer* und Verkehrshaftung umgekehrt aber zu berücksichtigen haben, dass damit Schäden an Lademitteln nicht mehr unter einer Verkehrshaftungsversicherung gedeckt sind.

Da es sich bei einem Miet-/Leasingvertrag nicht (mehr) um einen *Verkehrsvertrag* i.S.d. Ziff. 1.1 der DTV-VHV handelt.

18 Erneut: BGH, Urt. v. 02.07.2024, VI ZR 211/22 = NJW 2024, S. 3069.

19 = TransportR. 2023, S. 238.

20 In diesem Heft S. 130.

21 In diesem Heft S. 120.

Das »Entstehen« bzw. das »Eintreten« des Güterschadens im Obhutszeitraum i.S.d. §§ 425 I, 452a I HGB

Prof. Dr. Ingo Koller, Regensburg

I. Problem

Seit längerem wird diskutiert, ob die Formulierungen »entsteht« in § 425 I HGB und »eingetreten« in § 452a HGB im Sinn der Verursachung zu verstehen oder in dem Sinn zu interpretieren sind, daß der Frachtführer nach der Übernahme vor der Ablieferung den (mittelbaren) Besitz des Gutes verloren hat (Verlust) oder daß das Gut in diesem Zeitraum eine Beeinträchtigung seiner Substanz erfahren hat. Diese Frage hat jüngst wieder Schriefers¹ aufgegriffen und kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, daß nur Schadensursachen/Schadensereignisse, die nach dem Beginn der Obhut liegen, eine Haftung gem. den §§ 425, 452a HGB auslösen können.² Realistischerweise müsse man aber feststellen, daß aufgrund der Beweisregeln der §§ 426, 427 HGB der Frachtführer auch hafte, wenn er nicht beweisen könne, daß der Schaden vor der Inobhutnahme des Gutes verursacht worden sei. Der Frachtführer sei jedenfalls nicht gehalten, mit äußerster Sorgfalt vor der Übernahme gesetzte Schadensursachen in Schach zu halten, die in der Obhutsphase zu einer Substanzverletzung des Gutes oder dessen Abhandenkommen führen.³

II. Kritik

Diese Thesen wie auch viele Ausführungen in der Literatur⁴ leiden daran, daß der Begriff der Ursache schillernd verwandt wird. Wie ein Blick auf Art. 4 Rom II- VO zeigt, ist scharf zwischen dem schadensbegründenden Ereignis und dem Schadenseintritt zu unterscheiden. Gemäß dieser Vorschrift ist nämlich derjenige Ort für das nach IPR anwendbare Recht maßgeblich, an dem der Schaden »eintritt«⁵ und wie in Art. 4 I Rom II- VO ausdrücklich gesagt wird, nicht der Ort des schadensbegründenden Ereignisses oder der indirekten Schadensfolgen. Wenn z.B. in Frankreich eine Bombe gebastelt wird (schadensbegründendes Ereignis), die in Deutschland

1 Schriefers, RdTW 2025, 447.

2 Schriefers, RdTW 2025, 447 Rn. 91.

3 Schriefers, RdTW 2025, 447 Rn. 92.

4 Vgl. dazu die nicht immer überzeugende Literaturanalyse von Schriefers, RdTW 2025, 447 Rn. 23 ff.

5 In § 452 e HGB ist von »eingetreten ist« die Rede.