



littlewolf1989/stock.adobe.com

Aktuelle Rechtsprechung

Der Fixkostenspediteur scheiterte mit seiner Klage auf Erstattung angefallener Zusatzkosten. Dagegen wehrte sich der Lieferant erfolgreich, den Sachschaden aufgrund von ausgelaufenem Heizöl zu erstatten.

Falleins: Der Fixkostenspediteur schloss mit seinem Kunden, mit dem er in einer kontinuierlichen Geschäftsbeziehung stand, einen Intermodalvertrag über den Transport von Containern mit verschiedenen Transportmitteln. Für den Seetransport der Container beauftragte der Fixkostenspediteur eine Reederei, die die Container nach Rotterdam beförderte. Der Nachlauftransport der Container war ebenfalls Gegenstand des Intermodalvertrags mit dem Kunden. Dem Intermodalvertrag lagen die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in der neuesten Fassung 2017 zugrunde (ADSp). Im Rotterdamer Hafen kam es zu Verzögerungen bei der Auslieferung der Container, weil das Terminal „Slots“ stornierte, so der Fixkostenspediteur. Als Folge dessen wurden Demurrage- und Detention-Kosten verursacht, weil die Container aus mehreren Containertransporten nicht vertragsgemäß an die Reederei „M“, dem Vertragspartner des Fixkostenspediteurs, zurückgeliefert worden seien. Die angefallenen Kosten zahlte der Fixkostenspediteur in Höhe von 4.620 EUR. Weitere Kosten seien für „Kleinwasserzuschlag“ in Höhe von 700 EUR sowie Lagergebühren in Höhe von 78 EUR angefallen. Der Fixkostenspediteur verlangte von seinem Intermodalkunden, den ihm entstandenen finanziellen Schaden zu ersetzen. Er verklagte seinen Intermodalkunden auf Schadensersatz.

Das Urteil: Das Landgericht (LG) Hamburg wies die Klage in Gänze am 15. Juni 2023 ab, da der Kläger keinen Kostenerstattungsanspruch habe (AZ: 407 HKO 20/22).

Der Tenor: Das LG sagte, dass weder eine gesetzliche noch eine vertragliche Grundlage bestehe, den Schadensersatz erfolgreich durchzusetzen. Außer Streit stehe, dass der Kläger mit dem Kunden multimodale Transportverträge traf, dies zu fixen Kosten. Gemäß § 459 Satz 1 Handelsgesetzbuch (HGB) habe er die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Mit der Fixkostenabrede sind prinzipiell alle Kosten des Fixkostenspediteurs, die im Zusammenhang mit dem ausgeführten Containertransporten stehen, abgegolten. Auf § 420 HGB könne sich der Kläger nicht erfolgreich berufen, denn diese Regelung betreffe eine Kostenersatzpflicht zu Lasten des Kunden, die für die Güter selbst aufgewendet werden, so das LG. Dagegen gehe es bei den eingeklagten Kosten um transportbezogene Kosten. Außerdem könne der Kläger auch keinen Claim auf der Grundlage der vereinbarten ADSp mit Erfolg geltend machen. Die Ziffer 17.1 ADSp sehe grundsätzlich einen Kostenerstattungsanspruch für entstandene Demurrage- und Detention-Kosten zu Gunsten des Klägers vor. Vorausgesetzt, sie seien notwendig und vom Fixkostenspediteur nicht zu ver-

treten gewesen. Konkreter meinte das LG, dass er Risiken, Hindernisse und Zwischenfälle, die der Fixkostenspediteur zu verantworten habe, aus den vereinbarten Fixkosten stemmen müsse. Insbesondere für Fehler und Versäumnisse seiner Erfüllungsgehilfen, die er sich bei der Ausführung der Intermodaltransporte bediente. Nichts anderes sei der Fall, wenn dem Kläger „belastende Umstände“, z.B. „technische Defekte oder Ausfälle der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur“ zusätzliche Kosten bescherten. Nach Überzeugung des Gerichts hätte die Reederei, also der Vertragspartner des Klägers, keine Demurrage- und Detention-Kosten berechnen dürfen. Vom Kläger nicht zu vertretene Verzögerungen durch den Terminalbetreiber, dessen Vertragspartner die Reederei gewesen sei, seien der Reederei „zuzurechnen“. Wenn der Fixkostenspediteur dennoch zahle, um die geschäftliche Beziehung zum Reeder nicht zu belasten, also letztlich dem ökonomischen „Druck“ nachgebe, so sei dies seine unternehmerische Entscheidung. Keine andere Beurteilung greife für den Anteil an Demurrage- und Detention-Kosten, der deshalb verursacht worden sei, weil der eingeplante Zugrundlauf zum Löschhafen in Rotterdam aufgrund des „Ausfalls einer Weiche“ vom Bahntransporteur nicht stattgefunden habe. Dieses Risiko müsse er aus der vereinbarten Fracht finanzieren, d.h. die Kosten könne er nicht vom Intermodalkunden erstattet verlangen. Der Kläger könne sich auch nicht mit Erfolg auf Ziffer 12.2 ADSp berufen, denn der Ausfall einer Bahnbeförderung sei mit einer „Blockade“ von Transportwegen nicht gleichzustellen. Darüber hinaus meinte das LG, dass der Kläger auch keinen Anspruch auf den gezahlten „Kleinwasserzuschlag“ in Höhe von 700 EUR habe. Offenbar entschied sich der Fixkostenspediteur, nachdem der Nachlauftransport ab Rotterdam zum Empfänger per Bahn nicht stattfinden konnte, die Container mit einem Binnenschiff zu transportieren. Bei diesen Kosten handelte es sich um zusätzliche Beförderungskosten. Dazu meinte das LG, dass das Risiko von möglichen Mehrkosten nicht auf den Intermodalkunden abgewälzt werden könne. Denn fällt der geplante Verkehrsträger aus – hier die Eisenbahn – gehen die höheren Transportkosten zu Lasten des Fixkostenspediteurs. Nicht anders seien die zusätzlich entstandenen Lagerkosten eines Containers einzuordnen, der aufgrund von „Engpässen“ für drei Kalendertage im Rotterdamer Seehafen zwischengepuffert worden sei.

Fall zwei: Der Kunde aus Niedersachsen bestellte 6.000 Liter Heizöl bei seinem Lieferanten, der mit seinem Tankwagen das Heizöl beförderte. Beim Kunden ereignete sich ein Schadensfall, denn größere Mengen Heizöl traten während des Befüllens des Tanks aus. Dadurch entstand dem Kunden ein Sachschaden in Höhe von 31.592,22 EUR. Diesen Betrag stellte der Kunde dem Lieferanten in Rechnung, jedoch weigerte er sich, zu zahlen. Aus dem vorstehenden Grund klagte der Kunde gegen den Lieferanten beim Landgericht (LG) Hannover.

Die Urteile: Das LG bestätigte die Rechtsauffassung des Lieferanten, dass er, sowie sein Tankwagenfahrer, den Schaden nicht zu vertreten habe. Gegen diese Entscheidung legte der Kunde Berufung beim Oberlandesgericht (OLG) in Celle ein. Allerdings ohne den erhofften Erfolg, denn das OLG schloss sich dem Urteil des LG vom 15. November 2023 an (AZ: 14 U 56/23).

Die Begründung: Nach Überzeugung des Berufungsgerichts stehe fest, dass der Schaden einzig und allein aufgrund eines bestehenden Mangels „an der Füllstandsanzeige“ des Heizöltanks verursacht worden sei. Als der Tank mit Heizöl gefüllt worden sei, hielt sich der Fahrer in der Immobilie des Kunden auf, so das OLG. Als er sie wieder verließ, bemerkte er auslaufendes Heizöl. Der Halter des Tankwagens hafte nicht nach § 7 Absatz 1 Straßenverkehrsgesetz, denn eine Gefährdungshaftung sei nicht gegeben. Dazu meinte das OLG, dass keine Gefahren vom Tanklastwagen hervorgegangen seien, die zum Claim führten. Aus dem Entladeprozess des Heizöls realisierte sich kein Risiko, so das OLG. Das Risiko, dass zum Sachschaden führte, realisierte sich vom Heizöltank. Dem Argument des geschädigten Kunden, dass der Lkw-Fahrer sich – vor Befüllung des Tanks – hätte vergewissern müssen, ob die Tankanlage einwandfrei funktioniere, und die Ablieferung des Guts hätte beaufsichtigen müssen, erteile das OLG eine Absage. Der Fahrer sei nicht gehalten gewesen, die Tankanlage des Kunden einer technischen Prüfung zu unterziehen. Eine „Sichtkontrolle“ sei ausreichend gewesen. Anders läge der Sachverhalt, wenn dem Tankwagenfahrer ein Mangel aufgefallen wäre. Dann wäre er zu zusätzlichen „intensiveren“ Checks oder einer „vorsichtigen Befüllung“ des Tanks verpflichtet gewesen, so das OLG in seinem weiteren Tenor.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa