LG Ingolstadt, Beschluss v. 17.03.2022 – 1 HK O 2656/20

**Titel:**

## Frachtvertrag, Speditionsvertrag, Vertragsauslegung, Haftung, Bauzeitverzögerung, Schadensberechnung, Darlegungs- und Beweislast

**Schlagworte:**

Frachtvertrag, Speditionsvertrag, Vertragsauslegung, Haftung, Bauzeitverzögerung, Schadensberechnung, Darlegungs- und Beweislast

## Tenor

Das Gericht sieht sich im Nachgang zur mündlichen Verhandlung zur Erteilung der nachfolgenden Hinweise veranlasst:

1. Haftung dem Grund nach – Fracht- oder Speditionsvertrag Das Gericht geht auch nach der Beratung in der Kammer entsprechend dem in der Ladungsverfügung vom 21.04.2021 zunächst durch den Vorsitzenden allein erteilten Hinweis davon aus, dass es sich bei den zwischen den Beteiligten bestehenden vertraglichen Beziehungen um einen Beförderungsvertrag und nicht um einen Speditionsvertrag handelt.

1. 1 Ob es sich im vorliegenden Fall um einen Fracht- oder einen Speditionsvertrag handelt, ist mangels eindeutiger Vereinbarungen der Parteien durch Auslegung anhand der allgemeinen Auslegungsregelung nach §§ 133, 157 BGB zu ermitteln. In diesem Rahmen ist darauf abzustellen, wie der Auftragnehmer bei Vertragsschluss die Erklärungen des Auftraggebers nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte verstehen durfte, wobei die praktische Vertragsabwicklung Rückschlüsse auf den Willen der Parteien ermöglicht (vgl. Koller Transportrecht, 10. Auflage 2020, § 453 Rn. 16).

Im Rahmen der objektiven Auslegung nach Treu und Glauben ist zwischen im Transportgewerbe tätigen Unternehmen als Auftraggebern und solchen, die nicht im Transportgewerbe tätig sind, zu unterscheiden. Nur bei Ersteren ist das Wissen vorauszusetzen, dass berufsständische Spediteure im Zweifel Speditionsverträge abschließen wollen, weswegen es ihnen für den Fall, dass sie ihrerseits einen Frachtvertrag abschließen wollen, obliegt, dies dem Auftrag gegenüber in einer jede Unklarheit ausschließenden Art und Weise zu kommunizieren.

Dem gegenüber dürfte die Situation bei Auftraggebern mit fehlenden Kenntnissen aus dem Transportgewerbe so sein, dass ihnen die typische Erwartungshaltung nicht bekannt sein muss und es daher in Obliegenheit der Auftragnehmer steht, den Auftraggeber über die Vertragsalternativen zu informieren. Falls dies nicht geschieht, hat der Auftragnehmer davon auszugehen, dass der Kunde im Zweifel die ihm günstigste Vertragsvariante, also einen Transportvertrag will.

1. 2 Im vorliegenden Fall dürfte es keine Rolle spielen, ob von der Klägerin, wie von der Beklagten behauptet, aufgrund eines in der Vergangenheit durchgeführten Großauftrags entsprechende Kenntnisse vorhanden waren, weil nach Auffassung des Gerichts für die Klägerin nicht ersichtlich war, dass sich die Beklagte, deren Geschäftsbezeichnung keinen Hinweis auf speditionale Tätigkeiten enthält, als Spediteurin versteht. Es dürfte damit davon auszugehen sein, dass die Klägerin aus Sicht des Erklärungsempfängers den für sie günstigsten Vertragstyp, hier den Abschluss eines Transportvertrags gewollt hat und die Beweislast für den Abschluss eines anderen für sie günstigeren Vertragstyps die Beklagte trifft.

1. 3 Ungeachtet der vorstehend beschriebenen Beweislage sieht das Gericht im vorliegenden Fall zahlreiche Indizien gegeben, die seine Annahme vom Vorliegen eines Frachtvertrags zwischen den Parteien stützen.

1.3. 1 Ein Indiz für den Abschluss eines Transportvertrags stellt im vorliegenden Fall die Tatsache dar, dass in den zwischen den Parteien geführten Vorverhandlungen wie auch in dem als Anlage K 6 vorgelegten Vertragsbestandteilen mehrfach davon die Rede ist, dass die Beklagte mit einem „Transport“ beauftragt wird. Dies geschieht ausdrücklich in dem als Anlage K 6 vorgelegten Schreiben der Klägerin an die Beklagte vom 13.07.2013, in dem sich hervorgehoben in der Überschrift des Schreibens bereits die Worte

„Auftrag: Transport zu den thermischen Bodenbehandlungsanlagen“ und weiter im 1. Satz des Anschreibens (“Wir beauftragen Sie mit dem Transport von mineralischem Deponieaushub“) an prominenter Stelle befinden.

Entsprechende Benennungen finden sich in der Anlage 1 in der Eingangsbemerkung (“Entsorgungstransporte“) sowie unter Ziffer 14. sowie in der ebenfalls Vertragsbestandteil gewordenen Anlage 2, die durchgehend von „Transportleistungen“, „Transportunternehmer“ und „Transportbestellung“ spricht.

Das Gericht ist sich hierbei durchaus der Tatsache bewusst, dass der Begriff „Transport“ im Geschäftsverkehr oft nicht in seiner juristischen Bedeutung gebraucht wird.

Auch die Beklagte selbst spricht in ihrem Angebot vom 19. Mai 2017 (Anlage 3 zur Anlage K 6) in der Überschrift von einem „Angebot über den Transport von ca. 70000 Tonnen kontaminiertem Erdaushub (Abfall)“.

1.3. 2 Das Gericht sieht im vorliegenden Fall auch das Transportergebnis und nicht lediglich dessen Durchführung als im Mittelpunkt des Vertrages stehend. Dies ergibt sich einerseits aus der der Beklagten bekannten Interessenlage der Klägerin, die sich ihrerseits gegenüber der ARGE verpflichtet hatte, einen Transporterfolg herbeizuführen. Auch die Vereinbarung einer Beförderung nach Beladung am Ausgangsort durchgehend bis zum Zielort den beiden Entsorgungsanlagen zu einem festen Preis stellt nach Auffassung des Gerichts einen Hinweis darauf dar, dass das Transportergebnis im Mittelpunkt der vertraglichen Beziehungen steht (vgl. BGH, Urteil vom 06.12.1990 – I ZR 138/89, Rn. 28).

1.3. 3 Auch die zwischen den Beteiligten bestehenden Vereinbarungen zum Ablauf des Transports, die zwischen ihnen weitgehend festgelegt waren und die Grundlage der Preisgestaltung der Beklagten bildeten, spricht für einen Frachtvertrag (vgl. BGH, Urteil vom 22.10.1992 – I ZR 244/90 Rn. 11, OLG München, Urteil vom 13.06.1997 – 23 U 5947/96 Rn. 12).

1. 4 Demgegenüber führen die von der Beklagtenseite vorgebrachten Überlegungen nicht dazu, die vorliegende vertragliche Gestaltung als Speditionsvertrag mit einer daraus resultierenden Haftungsbeschränkung der Beklagten gemäß §§ 461 Abs. 2, 454 Abs. 1 Nr. 2 HGB auf das Auswahlverschulden anzusehen.

1.4. 1 Soweit sich die Beklagte auf die zwischen den Parteien geführte Emailkorrespondenz, hier insbesondere die Email vom 19.06.2017 beruft, in der sie sich selbst als „Generalunternehmer“ beschreibt, ist der hieraus gezogene Schluss, dass damit klargestellt sei, die Beklagte trete nicht als Beförderer auf, nicht zwingend. Zumindest genauso möglich erscheint die von der Klägerseite angenommene Auslegung, die aus der Gegenüberstellung von General- und Subunternehmer in der Mail und der entsprechenden Begrifflichkeit im Baurecht die Beklagte als Hauptfrachtführer gegenüber von ihr zu beauftragenden Unterfrachtführern versteht.

1.4. 2 Die Beklagte kann sich für ihre Annahme eines Speditionsvertrags auch nicht darauf berufen, dass sie über die zur Vertragserfüllung notwendigen Transportmittel, insbesondere die Eisenbahnwagons und die notwendigen Erlaubnisse nicht verfügt, bereits deswegen nicht berufen, da auch ein Frachtführer, der über keine eigenen Transportmittel verfügt, die von ihm vertraglich übernommene Beförderungspflicht durch Subunternehmer erfüllen kann (vgl. EBJS/Rinkler, HGB § 453 Rn. 75). Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin in ihrem Angebot vom 19.05.2017 darauf hingewiesen hat, dass der Transport „auf unseren privaten Güterwagons“ erfolgt und damit das Vorhandensein entsprechender Transportmittel bei der Klägerin suggeriert. Dies erfolgt auch durch den Hinweis der Beklagten am Ende des vorgenannten Angebots, das „für die termingerechte Bereitstellung aller angebotenen Leistungen (insbesondere Beschaffung der Wagons und Container)“ ein zeitlicher Vorlauf von 5 Monaten ab Auftragserteilung benötigt wird.

1.4. 3 Auch der am Ende der emails der Beklagten befindliche Hinweis, „ausschließlich auf Grundlage der allgemeinen deutschen Spediteurbedingungen in der Fassung von 2003“ zu arbeiten, stellt kein Indiz für den Abschluss eines Speditionsvertrags dar. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass die ADSp als Geschäftsbedingungen der Beklagten nach Behauptung der Beklagten „wegverhandelt“ worden seien. Die ADSp sind nämlich, worauf die Klägerseite zu Recht hinweist, nach Ziffer 2.1 ADSp 2003 auf „Verkehrsverträge“ und damit gleichermaßen auf Speditions- und Frachtverträge anzuwenden.

1.4. 4 Gegen die Annahme eines Speditionsvertrags kann auch die Tatsache, dass sich die Beklagte lediglich als „Fixkostenspediteur“ nicht hingegen als Frachtführer versichert hat, nicht herangezogen werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nach Nr. 28.1 ADSp für den gesamten Geltungsbereich der ADSp und damit auch für Frachtverträge die Pflicht des Spediteurs zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung vorgesehen ist.

1.4. 5 Soweit sich die Beklagte auf die Ausstellung von Frachtpapieren beruft, kann dies nicht als Indiz zu Gunsten eines Speditionsvertrags gewertet werden, weil die Klägerin von der Existenz entsprechender Frachtunterlagen, an deren Ausstellung sie nicht beteiligt war, keine Kenntnis hatte.

1. 5 Das Gericht vertritt daher in der Folge die Auffassung, dass der Klägerin der von ihr geltend gemachte Anspruch gemäß Ziffer 1. dem Grunde nach zustehen dürfte und beabsichtigt hierüber im Wege eines Grundurteils zu entscheiden.

1. 6 Demgegenüber teilt das Gericht die Bedenken der Beklagten hinsichtlich des von ihr zusätzlich gestellten Feststellungsantrags im Hinblick auf das Feststellungsinteresse. Einer möglichen Geltendmachung von zusätzlichen Schäden könnte die Verjährungsvorschrift nach § 439 BGB entgegengehalten werden.

2. Schadensersatzanspruch der Höhe nach 2.1 2.1.1 Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sind Tatsachen, aus denen die Verpflichtung zum Schadensersatz hergeleitet wird als konkreter Haftungsgrund nach den Grundsätzen des § 286 ZPO nachzuweisen. Lediglich für solche Umstände, die allein für die Entstehung und den Umfang des Schadens von Bedeutung, insbesondere der Berechnung seiner Höhe zugrunde zu legen sind, gilt § 287 ZPO.

Die Frage, ob eine Pflichtverletzung der Beklagten zu einer Behinderung der Klägerin geführt hat, betrifft die haftungsbegründende Kausalität und damit den konkreten Haftungsgrund und ist damit nach den allgemeinen Regeln der Darlegungs- und Beweislast nach § 286 ZPO zu beurteilen. Die Klägerin hat also Angaben zu machen, ob und wann ihre Arbeiten, die nach dem Bauablauf ausgeführt werden mussten, nicht oder nicht wie vorgesehen ausgeführt werden konnten. Denn nur aufgrund einer genauen Beschreibung der Behinderung kann beurteilt werden, inwieweit auf sie zurückzuführende Schäden entstanden sind (vgl. BGH, Urteil vom 24.02.2005, VII ZR 141/03, Rn. 15 ff. – Juris).

Demgegenüber unterliegen die weiteren Folgen einer konkreten Behinderung der Beurteilung nach § 287 ZPO, soweit sie dem durch die Behinderung erlittenen Schaden und damit dem Bereich der haftungsausfüllenden Kausalität zuzuordnen sind. Nach demselben Maßstab ist zu überprüfen, inwieweit ein Verhalten der Beklagten einerseits und dasjenige der Klägerin andererseits einen auf eine Verzögerung zurückzuführenden Schaden verursacht haben. Diese Darlegungserleichterung führt allerdings nicht nur dazu, dass die Klägerin eine aus einer Behinderung abgeleitete Verlängerung möglichst konkret darlegen muss. Vielmehr ist auch insoweit eine baustellenbezogene Darstellung der Ist- und Sollabläufe notwendig, die die Bauzeitverlängerung nachvollziehbar macht. In diesem Zusammenhang ist es nicht ausreichend, pauschale Sollzeiten pauschalen Ist-Zeiten entgegenzustellen und die sich hieraus ergebende Zeitdifferenz mit den Werten wie Zeiteinheit zu multiplizieren. Vielmehr ist differenziert darzustellen, welche Verzögerungen die der Beklagten zuzurechnende Pflichtverletzung zur Folge hatte, welche Maschinen und Arbeitskräfte davon betroffen waren und warum diese nicht anderweitig eingesetzt werden konnten (vgl. Kammergericht Beschluss vom 13. Februar 2009 – 7 U 86/08 Rn. 12 – Juris).

2.1. 2 Im Rahmen der Berechnung eines Anspruchs wegen Bauzeitverzögerung sind hierbei auch von der anderen Seite verursachte Verzögerungen zu berücksichtigen. Es ist in jedem Fall von der Klägerin darzulegen, wie der Bauablauf tatsächlich geplant war, welche Teilleistungen sie in welchen Zeiträumen erbringen wollte und wie der jeweilige Arbeits- und Maschineneinsatz erfolgen sollte. Dem ist der tatsächliche Bauablauf unter Darstellung der Auswirkungen durch die behauptete Pflichtverletzung gegenüber zu stellen. Die Darstellung muss insbesondere auch die Beurteilung ermöglichen, ob die angesetzten Zeiten mit den von der Preiskalkulation vorgesehenen Mitteln eingehalten werden konnten und ob die Baustelle auch tatsächlich mit ausreichend Arbeitskräften besetzt war. Zu berücksichtigen sind auch Umstände, die gegen eine Behinderung sprechen können, wie etwa die Möglichkeit, einzelne Verpflichtungen vorzuziehen oder die Arbeitskräfte anderweitig einzusetzen. Es ist insgesamt eine konkrete bauablaufbezogene Darstellung mit Berücksichtigung von Ausgleichsmaßnahmen erforderlich (vgl. hierzu OLG Köln, Urteil vom 28. Januar 2014 – 24 U 199/12 Rn. 24 – Juris).

2.1. 3 Hinsichtlich des Gerätestillstandschadens ist es im Rahmen einer konkreten Schadensberechnung nicht zulässig, ohne Rücksicht auf den geplanten Bauablauf einerseits und den tatsächlichen Bauablauf andererseits davon auszugehen, dass jedes Gerät genauso lange, wie die Stillstandszeit dauerte, auf der Baustelle länger verbleiben musste, als es dort hätte verbleiben müssen, wenn der Stillstand nicht eingetreten wäre. Die Möglichkeit, dass das Gerät nach Wiederaufnahme der Arbeiten kürzer genutzt wurde oder aufgrund einer Obliegenheitsverletzung der Klägerin nicht kürzer zum Einsatz gekommen ist, als dies möglich gewesen wäre, kann im Rahmen einer konkreten Schadensberechnung nicht vernachlässigt werden. Auf die konkrete Darlegung der Verlängerung des Einsatzes jedes Gerätes auf der Baustelle kann also nicht verzichtet werden.

2. 2 Unter Anwendung der vorstehenden Grundsätze begegnet die bisherige Schadensberechnung durch die Klägerseite den von der Beklagtenseite und von Seiten des Streitverkündeten dargestellten Bedenken. Im Einzelnen:

2.2. 1 Die Beklagtenseite weist nach Auffassung des Gerichts berechtigterweise darauf hin, dass bereits die Darstellung der Soll-Situation unter Berücksichtigung der vertraglichen Grundlagen Bedenken begegnet. Für das Gericht ist genauso wenig, wie für die Beklagten nachvollziehbar, auf welcher Grundlage die mit der Klageschrift vorgelegten Kalkulationen hinsichtlich der durchzuführenden Transporte bzw. der zu transportierenden Container (Anlage K 10) einerseits und der kalkulierten Mann-Stunden (Anlage K 11) andererseits erfolgte.

Die Beklagtenseite weist insoweit zu Recht darauf hin, dass der Behauptung, eine entsprechende Kalkulation habe vor Beginn der Arbeiten auf Klägerseite vorgelegen, die vertraglichen Grundlagen zu widersprechen scheinen, wonach eine konkrete Auftragsmenge überhaupt nicht festgesetzt war und damit auch überhaupt nicht abgesehen werden konnte, in welchem tatsächlichen und zeitlichen Umfang Transportleistungen bzw. Vorleistungen der Klägerin notwendig werden würden.

2.2. 2 Die Klägerseite bleibt darüber hinaus auch eine Erklärung dafür schuldig, warum sie in der vorgelegten Kalkulation in den Kalenderwochen 33 bis 35 von einer lediglich reduzierten Containerleistung pro Woche von 40 Containern ausgegangen ist.

Ausweislich der (im nachhinein erbrachten) Begründung für die Reduzierung ist diese darauf zurückzuführen, dass die jeweils tiefer liegenden Schichten erst auf eine nach wie vor bestehende Kontamination untersucht werden mussten, um danach zu entscheiden, ob eine weitere Entsorgung durchgeführt werden sollte. Warum dies bereits im Vorhinein den Kalenderwochen 33 bis 35 zugeordnet wurde, erscheint für das Gericht nicht nachvollziehbar.

2.2. 3 Soweit sich die Klägerseite hinsichtlich der Schadensaufstellung darauf beruft, dass die Verladung ohne den Vorfall am 12.09.2018 beendet gewesen wäre, während sie tatsächlich zum 26.09.2018 beendet war und deswegen für den Zeitraum 13. bis 26.09.2018 Personal- und Gerätekosten geltend machen will, ist nicht nachvollziehbar, warum der letzte, die Verladung beendende Transport nicht bereits, wie es nach den vertraglichen Grundlagen möglich war, am 24.09.2018 durchgeführt wurde.

Für das Gericht erscheint es auch erläuterungsbedürftig, warum in den Kalenderwochen 33 bis 35, in denen jeweils nur 36 Container abtransportiert wurden, nicht der bis dahin aufgelaufene Transportrückstand durch Einsatz eines weiteren Zuges entweder in der 33. Kalenderwoche am 13.08.2018 oder in der 34. Kalenderwoche am 20.08.2018 kompensiert wurde.

2.2. 4 Soweit die Klägerin einen Mittellohn von 41,24 € je Stunde behauptet und sich hierzu auf die Anlage K 12 bezieht, kann dieser der behauptete Mittellohn, der sich u.a. aus einem Durchschnittslohn von 15,69 € je Stunde für Bauvorarbeiter, Baufacharbeiter und Bauwärter zusammensetzen soll, nicht nachvollzogen werden.

2.2. 5 Die Beklagtenseite weist zutreffenderweise darauf hin, dass nicht sämtliche von der ARGE der Klägerin in Rechnung gestellten Kosten automatisch auch den Rang einer Schadensposition im Verhältnis der Parteien zueinander einnehmen können. Vielmehr müssen sich die der Klägerin gegenüber geltend gemachten, von dieser bislang noch nicht bezahlten Kosten auch an den vorstehend genannten Grundsätzen messen lassen. Sofern die Klägerin unter Anwendung der vorstehenden Grundsätze unberechtigterweise Schadenersatzforderungen der ARGE erfüllt haben sollte, kann sie diese nicht automatisch ihrerseits von der Beklagten ersetzt verlangen.

2.2. 6 Soweit sich die Kläger hilfsweise zur Schadenshöhe auf das von ihr eingeholte Sachverständigengutachten beruft, dürfte die Bezugnahme als solche nicht ausreichend sein.

2.2. 7 Die von der Klägerin geltend gemachten Kosten der Gutachtenserstattung dürften insofern problematisch sein, als nicht die darin ermittelten Kosten zur Grundlage des geltend gemachten Schadensersatzanspruchs gemacht worden sind, sondern die Schadensermittlung aufgrund der Kalkulation der Klägerin erfolgt ist und es damit fraglich scheint, ob das eingeholte Gutachten zur Rechtsverfolgung zweckmäßig war.

3.

3. 1 Das Gericht weist darauf hin, dass die Anlage K 14 bislang nicht vorliegt.

3. 2 Das Gericht gibt der Klägerin insoweit auf, die Anlage K 14 vorzulegen, die Anlage K 13 in lesbarer Form vorzulegen und die in der Klage auf Seite 19 enthaltene Tabelle ebenfalls in lesbarer Form vorzulegen.

3. 3 Der Klägerseite wird weiter aufgegeben, vorzutragen, zu welchem Zeitpunkt die vorgelegten Kalkulationen K 10 und K 11 vorgenommen wurden und zusätzlich zu erläutern, was unter dem Begriff „Schleusen“ in der Kalkulation K 11 zu verstehen ist.

4. Den Parteien wird Gelegenheit eingeräumt, zu der vom Gericht geäußerten Rechtsauffassung zum Haftungsgrund und zu der Schadenshöhe und zu der in Aussicht gestellten Vorgehensweise (Erlass eines Grundurteils) binnen 4 Wochen Stellung zu nehmen. Es wird angeregt, innerhalb der Stellungnahmefrist dem Übergang ins schriftliche Verfahren nach § 128 Abs. 2 ZPO zuzustimmen, um eine ansonsten notwendige weitere mündliche Verhandlung zu vermeiden.