
Datum: 29.09.2015
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 3 U 103/15
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2015:0929.3U103.15.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 83 O 26/14

Tenor:

Die Klägerin wird darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das am 23.04.2015 verkündete Urteil der 3. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Köln – 83 O 26/14 – nach § 522 Abs. 2 ZPO durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen.

Gründe: 1

I. 2

Die Parteien streiten über Ansprüche aus übergegangenem Recht verschiedener Versicherungsnehmer der Beklagten, die Schäden aufgrund des Abhandenkommens von Transportgut geltend machen. 3

Die Klägerin ist alleiniger Versicherer verschiedener Kurierdienstunternehmen (im Folgenden Versicherungsnehmer). Die Versicherungsnehmer sind Stationspartner im Kurierverbund der Beklagten, die die Dachgesellschaft des sogenannten L-Verbundes ist, dem mehr als 100 selbständige Logistikunternehmen angeschlossen sind. Zwischen den jeweiligen Logistikunternehmen und der Beklagten besteht ein Kooperationsvertrag, der unter anderem den im landgerichtlichen Urteil im Einzelnen aufgeführten Inhalt hat. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den als Anlage B1 vorgelegten Kooperationsvertrag (Bl. 105 ff d.A.) Bezug genommen. 4

Die Klägerin entschädigte ihre Versicherungsnehmer wegen fünf Transportschäden, und zwar die P B GmbH in Höhe von EUR 19.170,00, die P T GmbH in Höhe von EUR 3.120,00, die H GmbH J in Höhe von EUR 10.000,00, die J courier (Deutschland) Ltd. in Höhe von EUR 5

2.500,00 und EUR 6.000,00. Die hieraus ggf. resultierenden Ersatzansprüche sind auf die Klägerin übergegangen oder an diese abgetreten worden.

Die Klägerin hat behauptet, die Versicherungsnehmer würden von der Beklagten Transportaufträge erhalten und der Beklagten Transportaufträge zu festen Beförderungskosten erteilen. Die Beklagte biete selbständig die fraglichen Transportleistungen an, die Stationspartner seien nur die ausführenden Frachtführer, die Beklagte werde seitens des anliefernden Stationspartners/Logistikunternehmens, wie die Versicherungsnehmer, als Erstfrachtführer mit der (weiteren) Beförderung zum Empfänger beauftragt. Die anliefernden Stationspartner würden an die Beklagte Transportaufträge für die weitere Beförderung ab dem HUP, also insbesondere den Umschlag und die Auslieferung der von ihnen entgegen genommenen Waren erteilen, umgekehrt würden die anliefernden Stationspartner ihrerseits seitens der Beklagten zu fixen Kosten mit der Auslieferung von Sendungen in ihrem Gebiet ab dem HUP beauftragt. Mit der Einspeisung in das L-System erteile der jeweilige übernehmende Stationspartner zugleich zu festen Kosten gemäß Kooperationsvertrag den Transportauftrag für den Umschlag und die Auslieferung an den jeweiligen Empfänger an die Beklagte. Dieses folge aus dem jeweiligen Kooperationsvertrag. Zwischen den einzelnen L-Stationen kämen keine Frachtverträge direkt zustande, dieses stände auch im Widerspruch zu § 1 Abs. 1 des Kooperationsvertrages sowie dem Umstand, dass die Erstfrachtführer keinerlei Möglichkeit hätten, die Auswahl des ausführenden Frachtführers zu beeinflussen oder den ausliefernden Frachtführer selbst zu bestimmen, dies erfolge einzig und allein nach Maßgabe und durch Auftragserteilung der Beklagten. 6

Entsprechend dem vorgenannten Ablauf hätten die o.g. Versicherungsnehmer die Beklagte mit der Beförderung von Paketen an verschiedene Empfänger beauftragt. Die Sendungen seien ordnungsgemäß und unbeschädigt sowie ordnungsgemäß verpackt für den Weiterversand in das Versandsystem der Beklagten eingespeist worden, jedoch im Gewahrsam der Beklagten oder im Gewahrsam der von der Beklagten beauftragten Unterfrachtführerin verloren gegangen. Hieraus ergäben sich die geltend gemachten Schäden, hinsichtlich derer auf das Urteil des Landgerichts Bezug genommen wird. 7

Die Klägerin hat beantragt, 8
die beklagte Partei zu verurteilen, an die Klägerin 22.830 € sowie weitere 18.500 € insgesamt 9
daher EUR 41.330,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozent aus 6.000 € seit dem 26.03.2013, aus 13.710 € seit dem 26.04.2013, aus 3.120 € seit dem 22.12.2012, aus 10.000 € seit dem 25.04.2013, aus 2.500 € seit dem 24.05.2013, aus 6.000 € seit dem 09.09.2013 zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, 10
die Klage abzuweisen. 11

Die Beklagte hat ihre Passivlegitimation bestritten, weil zwischen ihr und den jeweiligen Stationspartnern kein Frachtvertrag zustande komme. Sie rechne auch gegenüber den Stationspartnern keine Fracht ab; die Abrechnung erfolge vielmehr unter den Stationspartnern über die L Clearinghouse GmbH. Die Frachtverträge kämen zwischen den einzelnen L-Stationen direkt durch Eingabe des jeweiligen Versandauftrages in das L-System zustande. Die Frachtverträge würden mit den anderen Stationspartnern geschlossen, die keine Erfüllungsgehilfen der Beklagten seien. 12

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Der Klägerin stehe gegen die Beklagte kein Anspruch aus abgetretenem oder übergegangenem Recht gemäß §§ 435, 428 HGB, 249 BGB zu, weil die Beklagte nicht passivlegitimiert sei.

Die Behauptung des Abschlusses eines Beförderungsvertrages der jeweiligen Versicherungsnehmerin der Klägerin mit der Beklagten sei unsubstantiiert, weil die Klägerin nicht konkret vortrage, welche (individuellen) Vereinbarungen zustande gekommen seien. Soweit sie sich auf den üblichen Handlungsablauf bei der Übergabe von Sendungen stütze, stünde ihr Vortrag im Widerspruch zu den vorgelegten Unterlagen. Die Beklagte sei entsprechend dem Koordinationsvertrag als Logistikdienstleister tätig. Daher sei sie verpflichtet, die Sortierung der im zentralen Umschlagplatz eingehenden Sendungen sicherzustellen und die ordnungsgemäße Ent- und Beladung der Sendungen an die jeweiligen Linienhalter zu überwachen. Die Beklagte habe sich nur zur Aufrechterhaltung des Transportliniennetzes und des zentralen Umschlagplatzes verpflichtet. Weder enthalte der Koordinationsvertrag eine Regelung in Bezug auf das Zustandekommen von Beförderungsverträgen zwischen der Beklagten und den einzelnen Stationspartnern noch folge ein solches aus den Regelungen im Hinblick auf die Vergütung der Beklagten. Die Beklagte werde für ihre Logistiktätigkeit vergütet, nicht aber für Beförderungsleistungen. 14

Aufgrund der tatsächlichen Abwicklung ergäbe sich nichts anderes, so dass die Beklagte nicht als Fixkostenspediteur anzusehen sein könne. Vielmehr führe die Beklagte die Beförderung nicht auf eigene Rechnung durch. 15

Ein darüber hinaus denkbarer Schadensersatzanspruch gemäß § 280 BGB wegen der der Klägerin obliegenden Pflichten gemäß § 2 (2) des Koordinationsvertrages - jedenfalls in Bezug auf das Schadensereignis Firma P B GmbH wegen Abhandenkommens von Paketen mit Gold in einem Gesamtwert von EUR 19.710,00 - scheide aus, weil von einem Organisationsverschulden der Beklagten nicht ausgegangen werden könne. 16

Die Klägerin wendet sich gegen das die Klage abweisende Urteil mit der Begründung, dass die Beklagte ausweislich der Kooperationsvereinbarung selbstständig Transportleistungen anbiete. Die entsprechenden Auftragserteilungen und deren Ablauf durch die Einspeisung der Beförderungsverträge in das DFÜ-System der Beklagten seien erstinstanzlich unter Beweis gestellt worden. Den entsprechenden Vortrag habe das Landgericht vollständig übergangen. 17

Es komme hinzu, dass die Beklagte ab Eingang HUP den Weitertransport organisiere und hierbei zu festen Kosten als Fixkostenspediteur tätig werde und daher neben dem Frachtführer hafte. Dies ergebe sich auch aus der Entgeltklausel des Kooperationsvertrags, der die Abrechnung nach einer festen Preisliste vorschreibe. 18

Jedenfalls stelle die Beklagte die Sendungen zu Sammelladungen gemäß § 460 HGB zusammen, woraus sich ebenfalls eine Haftung wie ein Frachtführer ergebe. 19

Schließlich sei ungeklärt, wie die Auftragsvergabe tatsächlich nach Auffassung des Landgerichts ablaufe. Durch die Eingabe des Auftrags in das System der Beklagten könne ein Vertrag zwischen dem jeweiligen Versicherungsnehmer und der beauftragten Stationspartner nicht zustande kommen. 20

Insbesondere in den Fällen 4 und 5 habe die Versicherungsnehmerin der Klägerin die fragliche Beförderung insgesamt (inkl. Abholung) beauftragt und der Beklagten einen einheitlichen Transportauftrag erteilt. 21

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Köln vom 23.04.2015, 83 O 26/14, zu verurteilen, an die Klägerin 22.830 € sowie weitere 18.500 € insgesamt daher EUR 41.330,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozent aus 6.000 € seit dem 26.03.2013, aus 13.710 € seit dem 26.04.2013, aus 3.120 € seit dem 22.12.2012, aus 10.000 € seit dem 25.04.2013, aus 2.500 € seit dem 24.05.2013, aus 6.000 € seit dem 09.09.2013 zu zahlen. 23

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen. 24 25

Die Beklagte verteidigt das erstinstanzliche Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres Vortrags in erster Instanz. 26

II. 27

Die Berufung der Klägerin hat offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg (§ 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 ZPO). Es ist nicht ersichtlich, dass die angefochtene Entscheidung auf einer Rechtsverletzung beruht (§ 546 ZPO) oder nach § 529 ZPO zugrunde zu legende Tatsachen eine andere Entscheidung rechtfertigen (§ 513 Abs. 1 ZPO). Die Rechtssache hat auch keine grundsätzliche Bedeutung (§ 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 ZPO). Ebenso wenig ist eine Entscheidung des Senats durch Urteil zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung (§ 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 ZPO) oder aus anderen Gründen eine mündliche Verhandlung geboten (§ 522 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 ZPO). 28

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Entscheidung des Landgerichts Bezug genommen. Ergänzend ist im Hinblick auf die Berufungsbegründung folgendes auszuführen: 29

Das Landgericht ist mit Recht davon ausgegangen, dass zwischen der Klägerin und der Beklagten das Frachtrecht keine Anwendung findet, weil zwischen der Klägerin und der Beklagten weder ein Frachtvertrag noch ein Fixkostenspeditionsvertrag zustande gekommen ist (dazu II 1). Auch eine Haftung der Beklagten für die Versendung als Sammelladung gemäß § 460 Abs. 1 HGB hat das Landgericht mit Recht nicht angenommen (dazu II 2). 30

1. Mit Recht ist das Landgericht davon ausgegangen, dass sich die Haftung der Beklagten nicht aus einem Frachtvertrag (§ 407 HGB) oder Speditionsvertrag zu festen Kosten (§ 459 HGB) ergibt. Zwar hat der Spediteur, der zu festen Kosten tätig wird, die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters (§ 459 S. 1 HGB), so dass auch eine Haftung der Beklagten entsprechend dem Frachtführer in Betracht kommt. Der jeweilige Versicherungsnehmer der Klägerin hat jedoch mit der Beklagten weder einen Frachtvertrag noch einen Speditionsvertrag zu festen Kosten abgeschlossen. 31

a) Das Landgericht hat mit Recht die von der Klägerin benannten Zeugen nicht vernommen. Ein Verfahrensfehler ist weder ersichtlich noch vorgetragen. Vielmehr hat das Landgericht den Vortrag der Klägerin hinsichtlich des Ablaufs der Sendungsübergabe im HUB und der Sortierung und Weitergabe an den tatsächlich befördernden Frachtführer sowie die zugrundeliegenden Vereinbarung (mit Recht) als unstrittig angesehen. Es hat hieraus allerdings nicht die von der Klägerin vorgetragene rechtlichen Schlüsse gezogen. Aus der Berufungsbegründung ergibt sich nicht, dass der vom Landgericht zugrunde gelegte unstrittige Tatbestand anders hätte ausfallen können, wenn die von der Klägerin benannten Zeugen vernommen worden wären. 32

- b) Das Landgericht hat unter Berücksichtigung des von der Klägerin geschilderten Ablaufs und den vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Versicherungsnehmern und der Beklagten mit Recht angenommen, dass weder ein Frachtvertrag (§ 407 HGB) noch ein Speditionsvertrag zu festen Kosten (§ 459 HGB) zustande gekommen ist. 33
- Die Frage, ob die Parteien die Versendung von Gütern gegen einen bestimmten Satz (Betrag) der Frachtkosten abgesprochen haben, richtet sich nach der Auslegung (§§ 133, 157 BGB) der vertraglichen Vereinbarungen der Parteien. 34
- Ein Speditionsvertrag ist anzunehmen, wenn der Spediteur – im Gegensatz zum Frachtführer – keinen Erfolg in Form einer vollendeten Ortsveränderung schuldet, sondern als Hauptpflicht nur die Organisation der Beförderung und ggf. die Verwahrung des Guts anzusehen ist (vgl. Koller, Transportrecht, 8. Aufl., § 453 HGB Rn. 3). Der Spediteur haftet allerdings dann wie ein Frachtführer, wenn ein bestimmter Betrag als Vergütung vereinbart ist, der Kosten für die Beförderung einschließt. Entscheidend ist, ob sich aus der Art der Vergütungsabrede ergibt, dass der Spediteur die Beförderung im Wesentlichen auf eigene Rechnung und nicht auf Rechnung des Versenders durchführen soll (vgl. OLG Hamburg, Urteil vom 11.01.2007 – 6 U 66/06, TranspR 2007, 253; BGH, Urteil vom 21.01.1999 – I ZR 158/96, TranspR 1999, 164). 35
- Der Grund für die Gleichstellung des Fixkostenspediteurs mit einem Frachtführer ergibt sich aus dem Zweck der Vorschriften des § 459 HGB, der darin besteht, einen Spediteur, der sein eigentliches Arbeitsgebiet verlässt, also nicht nur Güterversendungen durch Frachtführer für fremde Rechnung im eigenen Namen besorgt (§ 453 Abs. 1 HGB), sondern Frachtverträge für eigene Rechnung schließt, in seinen Rechten und Pflichten wie einen Frachtführer zu behandeln. Seine Rechtsstellung ist in diesen Fällen derjenigen eines Frachtführers so weit angenähert, dass kein Grund besteht, ihn anders zu behandeln als einen Unternehmer, der als Hauptfrachtführer die Beförderung des Gutes im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen übernimmt, aber mit der Durchführung des Transports einen Dritten beauftragt (vgl. BGH, TranspR 1999, 164, mwN). 36
- Die Absprache über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten, durch den zugleich die eigentliche speditionelle Tätigkeit mit abgegolten wird, erfordert nach einhelliger Auffassung in Rechtsprechung und Literatur nicht, dass ein Gesamtbetrag vereinbart wird. Es genügt vielmehr, dass die Vertragsparteien sich über ein festes Entgelt je Beförderungseinheit oder Transportabschnitt einigen (vgl. BGH, TranspR 1999, 164, mwN). 37
- Ausgehend vom Zweck des § 459 HGB ist entscheidend, dass ein Spediteur, der verspricht, seine Leistungen gegen Zahlung einer festen Vergütung zu erbringen, für eigene Rechnung handelt und sich in dem typischen Konflikt zwischen der gegenüber dem Versender bestehenden Interessenwahrungspflicht und seinem wirtschaftlichen Eigeninteresse befindet, der nach dem Willen des Gesetzgebers gerade durch die Anwendung des jeweils einschlägigen Frachtrechts gelöst werden soll (vgl. BGH, TranspR 1999, 164). 38
- Im Streitfall kann nicht angenommen werden, dass die Beklagte selbst als Frachtführer anzusehen ist oder sie sich der Stellung eines Frachtführers soweit angenähert hat, dass es gerechtfertigt erscheint, ihr gemäß § 459 HGB die Rechte und Pflichten eines solchen aufzuerlegen. 39
- Zunächst kann nicht angenommen werden, dass die Beklagte selbst als Frachtführer tätig geworden ist. Denn sie schuldet nach dem Rahmenvertrag unter Berücksichtigung des tatsächlichen Ablaufs der Beförderungen nicht den Erfolg der vereinbarten Ortsveränderung. Gegenstand des Rahmenvertrages ist ausdrücklich, dass die Beklagten als 40

Logistikdienstleister mit im L-Verbund selbstständig operierenden Kurierdienstleistern umfassende Kurier-, Express- und Postdienstleistungen anbietet. Weiter wird in der Präambel des Rahmenvertrages wörtlich folgendes ausgeführt:

„Hierzu unterhält L ein in der Bundesrepublik Deutschland und benachbarte europäische Länder umfassendes Transportliniennetz und einen zentralen Umschlagplatz („HUB“). Diesen Transportlinienverbund, mit dem die einzelnen Stationspartner untereinander vernetzt werden, erweitert L nach eigenem Ermessen mit dem Ziel, ein möglichst flächendeckendes Angebot mit festen Konditionen sowie zuverlässiger und schneller Abholung bzw. Ablieferung von Sendungen durch die Stationspartner zu gewährleisten. ...“ 41

Diese vertragliche Vereinbarung kann nicht dahin verstanden werden, dass die Beklagte sich selbst verpflichtet, Transportleistungen vorzunehmen. Vielmehr wird ausdrücklich insoweit auf die Kooperation mit den Stationspartnern abgestellt, die den eigentlichen Transport zu übernehmen haben. Dieses Ergebnis wird auch aus dem weiteren Rahmenvertrag deutlich. In diesem werden die Pflichten der Beklagten im Einzelnen festgelegt. Die Verpflichtung, eine Sendung an einen anderen Ort zu verbringen, enthält der Rahmenvertrag nicht. Vielmehr bestehen die Pflichten der Beklagten darin, dafür Sorge zu tragen, „dass die von den Stationspartnern eingesammelten Sendungen an den zentralen Umschlagplatz („HUB“) angeliefert werden. Ferner übernimmt L am zentralen Umschlagplatz die Sortierung der eingehenden Sendungen und deren Bereitstellung zur Abholung durch die von L AG eingesetzten Linienhalter“. 42

Der Wortlaut dieser Vereinbarung spricht gegen den Abschluss eines Frachtvertrages, weil eine Ortsveränderung des Gutes gerade nicht geschuldet wird. Bereits nach dem Wortlaut schuldet die Beklagte die Bereitstellung zur Abholung durch die Linienhalter, also die Organisation des Transports. 43

Auch die Verpflichtung der Beklagten, das Transportliniennetz aufrecht zu erhalten, spricht nicht für den Abschluss eines Frachtvertrages. Vielmehr deutet der Wortlaut darauf hin, dass die Beklagte die Organisation des Weitertransports zu übernehmen hat, was einem Speditionsvertrag gemäß § 453 HGB entspricht. Auch die Verpflichtung zur Bereithaltung der Sendung zur Abholung, die auch ein Aufbewahrungsmoment enthält, spricht für den Abschluss eines solchen Vertrages. Schließlich spricht die Art der Vergütung der Leistungen der Beklagten dafür, dass ein Frachtvertrag nicht abgeschlossen wird. Denn die Beklagte wird nach § 5 des Rahmenvertrages nicht für die Transportleistung der Waren an einen bestimmten Ort vergütet, sondern für die zur Organisation dieser Leistung erforderlichen Tätigkeiten, was ebenfalls dem Speditionsvertrag entspricht. 44

Dass die Aufträge durch den jeweiligen Versicherungsnehmer der Beklagten in das DFÜ-System der Beklagten eingegeben werden, vermag kein anderes Ergebnis zu begründen. Denn Gegenstand eines Speditionsauftrags ist gerade die Organisation des Transports, so dass die Beklagte über die entsprechenden Daten verfügen musste, um ihre Pflichten zur Organisation des Transports zu erfüllen. 45

Dieses Ergebnis wird auch dadurch bestätigt, dass die Beklagte selbst kein Entgelt für den jeweiligen Transport erhält, sondern dieses über eine Tochter der Beklagten zwischen den einzelnen Stationspartnern abgerechnet wird. Soweit die Klägerin Gegenteiliges behauptet, widerspricht ihr Vortrag der schriftlichen Vereinbarung im Rahmenvertrag, der die Art der Abrechnung zwischen den einzelnen Stationspartnern ausdrücklich regelt. Dass der Rahmenvertrag geändert oder angepasst wurde, hat die Klägerin nicht dargelegt. 46

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen kann auch nicht angenommen werden, die Beklagte habe einen Speditionsvertrag zu festen Kosten abgeschlossen. Denn der für die Abgrenzung wesentliche Konflikt (s.o.), dass der Fixkostenspediteur ein Interesse daran hat, möglichst günstige Leistungen zu erhalten, um – bei einer fest vereinbarten Zahlung vom Auftraggeber – einen möglichst hohen Gewinn zu erwirtschaften, liegt nicht vor. Vielmehr ist lediglich vereinbart, dass die Kosten der jeweiligen (Weiter-) Beförderung der einzelnen Stationspartner untereinander feststehen.

Gegen die Annahme eines Speditionsvertrages spricht auch, dass die Beklagte für ihre Leistungen gemäß § 5 des Rahmenvertrags und der dortigen Regelung Provisionen erhalten sollte und ihren Gewinn daher nicht durch die Differenz zwischen der von ihr erhaltenen fixen Gebühr und der von ihr abzuführenden Frachtvergütung erwirtschaften musste (vgl. hierzu BGH, TranspR 1999, 164; OLG Hamburg, TranspR 2007, 253). Allein dass die Höhe der Vergütung von vorne herein feststand und sich aus einer Preisliste ergab, bedeutet nicht, dass diese – wie für die Annahme eines Fixkostenspeditionsvertrages erforderlich – der Beklagten zugutekommt. 48

Schließlich ergibt sich aus der Vereinbarung der Verrechnung der Außenstände über die L Clearinghouse GmbH (§ 5 des Rahmenvertrages) und der Tatsache, dass gemäß § 3 Nr. 6 des Rahmenvertrages „der Stationspartner verpflichtet (ist), dem Abrechnungssystem über die L Clearinghouse GmbH beizutreten und den betreffenden Zahlungsverkehr mit anderen Stationspartnern bzw. der L über die L Clearinghouse GmbH abzuwickeln“, eine Verpflichtung zur Abrechnung der jeweiligen Frachtleistungen. Eine solche Abrechnungsverpflichtung spricht gegen die Annahme eines Fixkostenspeditionsvertrages (vgl. BGH, TranspR 1999, 164), weil eine Einzelabrechnung in diesem Fall nicht erforderlich wäre, zumal nicht ersichtlich ist, was die jeweiligen Stationspartner untereinander abrechnen sollten, wenn nicht die Vergütung für die jeweilige (Weiter-) Beförderung. 49

Entgegen der Ansicht der Berufung wird vor dem Hintergrund der vorstehenden Darlegungen auch deutlich, wie der Auftragsvergabe zwischen den jeweiligen Stationspartnern zustande kommt. Denn Aufgabe der Beklagten als Spediteur im Sinne des § 453 HGB war es gerade, den (Weiter-) Transport zu organisieren und im eigenen oder fremden Namen die entsprechenden Ausführungsgeschäfte abzuschließen (vgl. Koller aaO, § 453 Rn. 4). 50

Soweit die Berufung geltend macht, in den Fällen 4 und 5 habe die Versicherungsnehmerin der Klägerin für die fragliche Beförderung insgesamt einen einheitlichen Transportauftrag erteilt, der auch die Abholung des Gutes bei dem jeweiligen Kunden beinhaltete, ergibt sich hieraus nichts anderes. Für die von der Beklagten übernommene Organisation des Transports im Sinne eines Speditionsvertrags (§ 453 HGB) macht es keinen Unterschied, ob der einzelne Stationspartner die jeweilige Sendung selbst bei der Beklagten im „HUB“ abliefern oder Gegenstand des Speditionsauftrags auch die Organisation der Abholung ist. 51

2. Die Beklagte haftet nicht wie ein Frachtführer, weil sie die Versendung des Gutes zusammen mit Gut eines anderen Versenders auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrags bewirkt hat (§ 460 HGB). 52

Die Voraussetzung, dass der Vertrag auf eigene Rechnung der Beklagten abgeschlossen wurde (vgl. Koller aaO, § 460 Rn. 6), ist entsprechend den Darlegungen unter Ziffer II 1 nicht gegeben. 53

3. Eine Haftung der Beklagten aufgrund eines Speditionsvertrags gemäß § 453 Abs. 1, §§ 454, 461 HGB hat die Klägerin nicht dargelegt. Es ist nicht vorgetragen oder ersichtlich, dass 54

die Beklagte Pflichten aus dem möglicherweise bestehenden Speditionsvertrag verletzt haben könnte; hierauf stützt die Klägerin ihre Ansprüche auch nicht.

III.

55

Die Klägerin erhält Gelegenheit, zu diesem Hinweis binnen drei Wochen ab Zugang dieses Beschlusses Stellung zu nehmen (Eingang bei Gericht). Auf die Möglichkeit der Rücknahme der Berufung zum Zweck der Ersparnis eines Teils der im zweiten Rechtszug anfallenden Gerichtsgebühren (statt 4 fallen nur 2 Gerichtsgebühren an - Nr. 1222 KV zu § 3 II GKG) wird ausdrücklich hingewiesen.

56