
Datum: 27.02.2009
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 204/07
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2009:0227:3U204.07.00

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 12.11.2007, Az. 5 C 30/06 BSch, unter Zurückweisung der Anschlussberufung der Klägerin und Zurückweisung der weitergehenden Berufung wie folgt abgeändert:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 890,59 Euro nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2005 sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 137 Euro zu zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin 93%, die Beklagte 7%.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch die Beklagte durch Leistung einer Sicherheit in Höhe von 120% des nach dem Urteil zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird zugelassen.

Gründe:

- I. 2
- Die Klägerin verlangt von der Beklagten Zahlung vereinbarter Fracht und zusätzliche Vergütung wegen Reiseverzögerungen infolge Sperrung der F.. 3
- Die Beklagte beauftragte die Klägerin unter dem 06.10.2005 mit dem Transport von ca. 1.100 to. Shredder auf Wasserstand von C. nach L. mit dem MS "R.", wofür eine Fracht von 9,75 Euro je Tonne vereinbart wurde. Wegen der am 11.10.2005 erfolgten Sperrung des G.-F.-Kanals kam man noch vor Beladung des MS "R." überein, dass die Klägerin für die längere Ausweichroute über die F. einen Zuschlag in Höhe von 0,50 Euro je Tonne erhalten sollte, so dass sich die vereinbarte Fracht auf insgesamt 10,25 Euro je Tonne belief. Am 14.10.2005 wurde MS "R." mit 798,914 to. Shredder beladen. Der Tiefgang von MS "R." betrug nach der Beladung 2,02m. Der T.pegel bei M. wies seit dem 12.10.2005 eine deutlich fallende Tendenz auf und betrug am 12.10.2005 150cm, am 13.10.2005 141 cm, am 14.10.2005 133 cm, und fiel zum 15.10.2005 auf 122 cm; auch die Pegel am Oberlauf des T. wiesen – mit Ausnahme des Pegels S., der (nur) am 14.10.2005 um 2 cm gestiegen war, durchweg fallende Pegel auf. Weil ab dem 14./15.10.2005 die F. infolge einer Havarie blockiert war, konnte MS "R." die Reise erst am 29.10.2005 fortsetzen. Inzwischen war der T.pegelstand bei M. weiter gefallen, und zwar zum 16.10.2005 auf 116 cm, am 18.10.2005 auf 105 cm, am 19.10.2005 auf 100 cm, am 20.10.2005 auf 98 cm, und am 21.10.2005 auf 94 cm. In der Folgezeit stieg der Pegel M. bis zum 26.10.2005 wieder bis auf 107 cm an, bevor er erneut sank, und zwar bis auf 90 cm am 29.10.2005. Am 01.11.2005 traf MS "R." in H. ein. Die Klägerin teilte der Beklagten per e-mail mit, dass wegen der gefallenen Pegelstände ein Teil der Ladung, ca. 180 to., geleichtert werden müsse (GA Bl.72). Die Beklagte antwortete darauf, dass man gerne bei der Suche nach Leichtermöglichkeiten behilflich sei, im Moment aber nichts anbieten könne (GA Bl.72). Mit Schreiben vom 04.11.2005 forderte die Klägerin die Beklagte auf, die Kosten der Verzögerung der Reise zu übernehmen, was die Beklagte ablehnte. Am 08.11.2005 wurden aus MS "R." in X. 192,952 to. in MS "I." geleichtert. Die restliche Ladung von 605,962 to. wurde später von der Klägerin bei dem Empfänger in L. abgeliefert. Unter dem 18.11.2005 stellte die Klägerin der Beklagten Rechnung über insgesamt 9.425,30 Euro (GA Bl.53), zahlbar binnen 30 Tagen, auf die die Beklagte 6.515,57 Euro zahlte (GA Bl.105); mit Schreiben vom 22.11.2005 lehnte die Beklagte weiter gehende Zahlungen ab (GA Bl.23, 25). Die Prozessbevollmächtigten der Klägerin forderten die Beklagte vorprozessual mit Schreiben vom 10.03.2006 vergeblich zu weiteren Zahlungen auf und rechneten hierfür mit Kostennote vom 27.06.2006 eine 1,8 Rechtsanwaltsgebühr aus einem Streitwert in Höhe von 6.435 Euro (675 Euro) zuzüglich einer Auslagenpauschale in Höhe von 20 Euro und der gesetzlichen Mehrwertsteuer in Höhe von 16% ab (GA Bl.29).
- Mit ihrer Klage verlangt die Klägerin von der Beklagten restliche Fracht in Höhe von 2.909,73 Euro nebst Zinsen, Ausgleich für 17 Tage Reiseverzögerung zu 495 Euro je Tag, insgesamt 8415,00 Euro nebst Zinsen, sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 413,75 Euro. 5
- Die Klägerin meint, die Sperrung der F. falle in den Risikobereich der Beklagten und behauptet, dass ohne Sperrung der F. die Reise ohne Leichterung hätte erfolgen können. Ihr stehe daher sowohl ein Anspruch auf die restliche vereinbarte Fracht in Höhe von 2.909,73 Euro als auch ein sich aus § 420 Abs.3 HGB ergebender Anspruch auf angemessene Vergütung für die Reiseverzögerung zu. 6

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 11.324,73 Euro nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 8.415,00 Euro seit dem 23.11.2005 sowie aus weiteren 2.909,73 Euro seit dem 19.01.2005 sowie außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 413,75 Euro zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

8

Die Beklagte meint, die Sperrung der F. falle nicht in ihren Risikobereich; die zu tiefe Abladung und die damit einhergehende Erforderlichkeit der Leichterung des MS "R." gehe zu Lasten der Klägerin. Daher stehe der Klägerin ein Anspruch auf angemessene Vergütung wegen der Reiseverzögerung nicht zu; vielmehr müsse sie sich von ihrer Frachtforderung Abzüge wegen erforderlicher Leichterungskosten (315,90 Euro Fremdkosten zuzüglich MWSt und 260,50 Euro eigene Verwaltungskosten der Beklagten) und wegen teilweiser Nichterfüllung des Frachtauftrages bzw. wegen tatsächlich in entsprechender Höhe angefallener Fremdtransportkosten in Höhe von 1929,52 Euro zuzüglich MWSt gefallen lassen.

9

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes erster Instanz wird auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

10

Das Schifffahrtsgericht hat die Klageforderung im Wesentlichen zuerkannt, soweit die Klägerin Zahlung restlicher Fracht geltend gemacht hat; hinsichtlich des geltend gemachten Liegegeldes hat es die Klage hingegen abgewiesen. Das Schifffahrtsgericht hat ausgeführt, dass § 420 Abs.3 HGB insoweit als Anspruchsgrundlage nicht einschlägig sei, weil die Sperrung der F. nicht in den Risikobereich des Absenders falle. Da sie für den Schiffer als Frachtführer nicht unvorhersehbar, unbeherrschbar und unkalkulierbar gewesen sei, falle sie vielmehr in dessen Risikobereich. Hiervon ausgehend sei die noch ausstehende vereinbarte Fracht gem. § 420 Abs.2 S.1 HGB um 315,90 Euro zu kürzen, weil die Beklagte diesen Betrag für die Leichterung in X. habe aufbringen müssen. Weitere, von der Beklagten wegen der Leichterung geltend gemachte Abzüge seien hingegen nicht gerechtfertigt, weil nicht rechtzeitig dargelegt worden sei, dass der Beklagten tatsächlich weitere Kosten entstanden seien; der mit Schriftsatz vom 16.10.2007 hierzu erfolgte Vortrag sei gem. § 296 Abs.1 ZPO zurückzuweisen. Wegen der weiteren Einzelheiten der Begründung wird auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

11

Die Beklagte begehrt mit ihrer Berufung die vollständige Klageabweisung. Sie meint, hinsichtlich der geleichterten Menge stehe der Klägerin ein Anspruch auf die vereinbarte Fracht nicht zu. § 420 Abs.2 HGB, der insoweit einen anteiligen Anspruch auf Distanzfracht vorsehe, sei nicht einschlägig, da es an einem Beförderungs- oder Ablieferungshindernis fehle. Daher sei die vereinbarte Fracht jedenfalls um den auf die geleichterte Menge entfallenden Anteil von 2.276,21 Euro zu kürzen. Wenn man dennoch § 420 Abs.2 HGB anwende, sei jedenfalls zu berücksichtigen, dass der Transport des geleichterten Teils des Transportgutes für die Beklagte nur insoweit von Interesse gewesen sei, als die ihr entstehenden Gesamttransportkosten nicht die mit der Klägerin vereinbarten Transportkosten überstiegen. Angesichts der bereits erstinstanzlich dargelegten und unter Beweis gestellten Kosten für den Weitertransport der geleichterten Ware von X. nach L. sei daher ein Abzug in Höhe von weiteren 1.929,52 Euro von der Nettofrachtforderung berechtigt. Der entsprechende Vortrag der Beklagten sei auch bereits vor Einreichung des Schriftsatzes vom 16.10.07 ausreichend klar und unter Beweis gestellt gewesen; dieser Schriftsatz enthalte nur eine Stellungnahme zu den Einwendungen der Klägerin aus deren Schriftsatz vom 28.08.07, zugegangen am 19.09.07. Auf etwaige weiter bestehende Unklarheiten im Vortrag der Beklagten habe das Schifffahrtsgericht zudem entgegen § 139 ZPO weder vor noch in der

12

mündlichen Verhandlung vom 22.10.07 hingewiesen. Schließlich stehe der Beklagten auch ein Aufwendungsersatzanspruch in Höhe von 260,50 Euro wegen des ihr durch die Leichterung entstandenen Verwaltungsaufwandes gem. § 683 BGB iVm §§ 353, 354 HGB zu, so dass sich unter Einschluss der vom Schifffahrtsgericht als berechtigt anerkannten Leichterkosten in Höhe von 315,90 Euro und der gesetzlichen Mehrwertsteuer ein Abzugsbetrag in Höhe der noch offen stehenden Fracht ergebe.

Die Beklagte beantragt, 13

die Klage unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils insgesamt abzuweisen. 14

Die Klägerin beantragt, 15

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen und im Wege der Anschlussberufung, die 16
Beklagte zu verurteilen, an sie 11.324,73 Euro nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten
über dem Basiszinssatz aus 8.415,00 Euro seit dem 23.11.2005 sowie aus weiteren 2.909,73
Euro seit dem 19.01.2005 sowie außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 413,85
Euro zu zahlen.

Die Klägerin verteidigt das Urteil des Schifffahrtsgerichts, soweit die Klageforderung 17
zuerkannt worden ist. Mit ihrer Anschlussberufung macht sie geltend, dass die Sperrung der
F. damals völlig unvorhersehbar gewesen sei und deshalb nicht in den Risikobereich des
Frachtführers fallen könne. Ohne die Sperrung der F. wäre eine Leichterung des MS "R."
angesichts der Pegelstände des T., insbesondere am Pegel M., nicht erforderlich geworden.
Unter normalen Umständen dauere die Reise von C. nach X. nur ca. 5 Tage. Bei derartigen
Reiseverzögerungen sei eine angemessene Entschädigung des Frachtführers schon deshalb
gerechtfertigt, weil sonst die Weisung des Absenders an den Frachtführer, mit dem
beladenen Schiff zu warten, einerseits für den Absender völlig risikolos wäre, andererseits
aber den Schiffer unzumutbar belasten würde.

Die Beklagte verteidigt die Teilklageabweisung und behauptet, die Reise von C. nach X. 18
dauere unter normalen Umständen ca. 7-8 Tage.

Die Beklagte beantragt, 19

die Anschlussberufung der Klägerin zurückzuweisen. 20

Der Senat hat mit Beschluss vom 06.01.2009 im Einverständnis der Parteien das schriftliche 21
Verfahren angeordnet und den Zeitpunkt, bis zu dem Schriftsätze eingereicht werden können,
auf den 30.01.2009 bestimmt. Zur weiteren Ergänzung des Sach- und Streitstandes wird auf
die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

II. 22

Die Berufung der Beklagten ist zulässig und überwiegend begründet, weil der Klägerin der 23
vom Schifffahrtsgericht zuerkannte Anspruch auf restlichen Frachtlohn nur in geringerem
Umfang, nämlich in Höhe von noch 890,59 Euro zusteht; die Anschlussberufung der Klägerin
hat hingegen keinen Erfolg, weil die Klägerin weder Zahlung von Liegegeld verlangen kann
noch einen weiter gehenden Anspruch auf Zahlung vereinbarter Fracht hat.

1. 24

25

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete Berufung der Beklagten ist zulässig und hat auch in der Sache überwiegend Erfolg, denn der Klägerin steht der vom Schifffahrtsgericht zuerkannte Anspruch auf Zahlung der restlichen Fracht nur in Höhe von noch 890,59 Euro zu. Der der Klägerin zustehende Frachtsanspruch belief sich ursprünglich auf insgesamt 7.666,10 Euro, daneben bestand ein Anspruch auf Distanzfracht in Höhe von 55,96 Euro; nachdem die Beklagte hierauf unstreitig bereits 6.515,57 Euro gezahlt, § 362 BGB, und im Übrigen in Höhe von 315,90 Euro wirksam mit Gegenansprüchen aufgerechnet, § 389 BGB, hat, verbleibt eine Forderung in Höhe von noch 890,59 Euro.

a. 26

Der Frachtsanspruch der Klägerin beläuft sich auf 7.666,10 Euro. Ausgehend von der vereinbarten Fracht in Höhe von 10,25 Euro netto je Tonne hat die Klägerin Anspruch auf Zahlung in Höhe von 6.211,11 Euro netto für den Transport von 605.962 Tonnen Shredder-Schrott von C. nach L. zuzüglich gesetzlicher Mehrwertsteuer in Höhe von 993,78 Euro und nicht mehrwertsteuerpflichtiger, der Höhe nach unstreitiger Kanalabgaben in Höhe von 461,21 Euro, insgesamt also 7.666,10 Euro. 27

b. 28

Für den Teil der Ladung, der nur bis X. und nicht bis zum vereinbarten Zielort L. transportiert wurde, hat die Klägerin hingegen keinen Anspruch auf die vereinbarte Fracht; der Anspruch auf Distanzfracht beläuft sich lediglich auf 55,96 Euro, weil sich nicht feststellen lässt, dass die infolge eines Beförderungshindernisses vorzeitig beendete Beförderung der Teilladung von C. bis X. für die Beklagte von weiter gehendem Interesse gewesen ist. Gem. § 420 Abs.2 S.1 HGB besteht im Falle vorzeitiger Beendigung der Beförderung infolge eines Beförderungshindernisses kein Anspruch auf die vereinbarte Fracht, sondern nur auf anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung; dieser Anspruch wird zudem gem. § 420 Abs. 2 S.2 HGB beschränkt durch das Interesse des Absenders, wenn das Hindernis dem Risikobereich des Frachtführers zuzuordnen ist. Diese Voraussetzungen sind hier gegeben, ohne dass sich ein den Betrag von 55,96 Euro übersteigendes Interesse der Beklagten an der Beförderung der Teilladung von C. bis X. feststellen ließe. 29

aa. 30

Die Beförderung wurde durch die in X. erfolgte Leichterung hinsichtlich des geleichterten Gutes vorzeitig beendet. 31

bb. 32

Dies geschah auch infolge eines Beförderungshindernisses, denn die Ausführung des Transports war wegen Niedrigwassers nicht mehr so, wie im Vertrag vereinbart, möglich. Ein Beförderungshindernis liegt unter anderem dann vor, wenn der Transport – unabhängig von der Frage eines Verschuldens des Frachtführers - nicht mehr mit dem vereinbarten Beförderungsmittel und/oder innerhalb der vereinbarten Lieferfrist erfolgen kann (vgl. Thume, in: Fremuth-Thume, TransportR, Art.14 CMR Rn4-6). So liegt der Fall hier. Die Klägerin war unstreitig wegen Niedrigwassers nicht in der Lage, die gesamte in C. aufgenommene Ladung mit dem MS "R." in einer Fahrt bis nach L. zu transportieren; sie hätte angesichts des Niedrigwassers vielmehr entweder einen Teil der Ladung in X. auf ein anderes Schiff umladen oder mit MS "R." zwei Mal von X. nach L. fahren müssen. Im ersten Fall wäre nicht mehr ausschließlich das vertraglich vorgesehene Schiff verwendet worden (zu dessen Bedeutung für die Annahme eines Beförderungshindernisses vgl. von Waldstein/Holland, 33

Binnenschifffahrtsrecht, 5.Aufl. 2007, § 419 HGB Rn2); im zweiten Fall wäre die mangels ausdrücklicher Vereinbarung maßgebliche regelmäßige Lieferfrist gem. § 423 HGB überschritten worden (hierzu vgl. Koller, TransportR, 6.Aufl., § 419 HGB Rn4).

cc. 34

Dieses Beförderungshindernis ist dem Risikobereich der Klägerin als Frachtführerin zuzurechnen. In den Risikobereich der Klägerin als Frachtführerin fallen externe Störungsursachen, wenn sie vorhersehbar sind; dies gilt insbesondere für vorhersehbares Niedrigwasser (vgl. von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5.Aufl. 2007, § 412 HGB Rn28; Goette, Binnenschifffahrtsfrachtrecht, § 44 BinSchG a.F. Rn12; Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4.Aufl., § 44 BinSchG a.F. Rn9). Hier war bereits bei Beladung der MS "R." vorhersehbar, dass die Klägerin nicht die gesamte Ladung bis nach L. würde transportieren können. 35

(1) 36

Der Pegel M. ist schon am 18.10.2005 und damit zu einem Zeitpunkt, zu dem MS "R." auch bei ungehindertem Reiseverlauf diesen noch nicht hätte erreichen können, unter 112 cm gefallen. Damit, dass dies geschehen würde, war angesichts der fallenden Pegelstände am Oberlauf des T. auch bereits bei Beladung des MS "R." zu rechnen. Aus den für den Zeitraum vom 10.10.2005 bis zum 21.10.2005 vorgelegten, unstreitig gebliebenen Pegelständen ergibt sich, dass der Wasserstand am Pegel M. bei Beladung des MS "R." am 14.10.2005 bereits seit dem 10.10.2005 ständig gefallen war, so dass auch mit weiter fallendem Wasser gerechnet werden musste, zumal auch die Pegelstände am Oberlauf (mit einer einzigen, vernachlässigenswerten Ausnahme) keine steigende Tendenz aufwiesen. Da für die Fahrt bis M. unstreitig mindestens fünf Tage erforderlich waren, musste daher ohne weiteres mit einem Fallen des Pegels unter 122cm und auch unter 112 cm gerechnet werden. Dies gilt ungeachtet der später tatsächlich eingetretenen, nicht vorhersehbaren Sperrung der F., denn bereits ab dem 16.10.2005 war der Pegel M. unter 122cm und am 18.10.2005 unter 112 cm gefallen. 37

(2) 38

Bei einer unstreitigen Abladetiefe von 2,02m (vgl. Anlage B1 zum Schriftsatz der Beklagten vom 27.10.2006) war ein Passieren des Pegel M. bei weniger als 112 cm Pegelstand jedoch nicht mehr gefahrlos möglich. Dies hat die Klägerin vorprozessual nicht anders gesehen, wie sich aus der von der Beklagten (GA Bl.72) vorgelegten, inhaltlich unstreitigen e-mail der Klägerin ergibt, in der davon die Rede ist, dass (nur) 0,80m auf den Pegel M. geladen werden durften. Soweit die Klägerin demgegenüber im vorliegenden Rechtsstreit behauptet und unter Sachverständigenbeweis gestellt hat, dass bezogen auf den GLW 2002 bei einer garantierten Fahrrinnentiefe von 1,90 m gefahrlos 1,10m zuzüglich Pegel M. in cm abgeladen werden könne (GA Bl.81), geht sie fehl. Die Klägerin lässt bei ihrer Berechnung den erforderlichen Sicherheitsabstand zur garantierten Fahrwassertiefe außer Acht. Das ist, ohne dass es insoweit der Einholung eines Sachverständigengutachtens bedürfte, nicht zulässig, denn ein Schiff darf stets nur so tief abgeladen werden, dass ein hinreichender Sicherheitsabstand zwischen seinem Boden und der Mindesttiefe des Fahrwassers – bei dem entgegen der von der Klägerin in der Berufungsinstanz geäußerten Ansicht der Klägerin (GA Bl.231) gerade nicht davon ausgegangen werden kann, dass die garantierte Fahrrinnentiefe stets noch um diesen Sicherheitsabstand überschritten wird - vorhanden ist (BGH, Urt. v. 07.07.1980, II ZR 19/79, VersR 1980, 1045. Diesen Sicherheitsabstand hat der Senat in früheren Entscheidungen mehrfach mit 30 cm bemessen, teils aber auch 20 cm für ausreichend 39

erachtet (vgl. Nachweise bei Bemm/ von Waldstein, T.chiffahrtspolizeiverordnung, 3.Auflage, § 1.06 T.chPVO Rn7). Ausgehend von einer garantierten Fahrrinnentiefe von unstreitig 1,90m und einem GLW am Pegel M. von 0,80m (vgl. auch die Angaben in WESKA 2004, A 791) errechnet sich danach die maximal zulässige Abladetiefe wie folgt:

Mindestfahrrinnentiefe 190cm – GLW 80cm + Tagespegel – 20-30cm Flottwasser; bei einem Pegel unter 112 cm war damit eine Abladung von 2,02m oder mehr ausgeschlossen. 40

dd. 41

Dass der Transport des in X. geleichterten Gutes bis X. für die Beklagte von Interesse war, lässt sich nur in Höhe eines Betrages von 55,96 Euro feststellen. Dass ein Betrag in Höhe von 55,96 Euro erspart wurde, ergibt sich daraus, dass die von der Beklagten für den Transport von X. nach L. nach eigenen Angaben tatsächlich aufgewendeten Kosten von 1.929,52 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer in diesem Umfang geringer waren als der Frachtauspruch der Klägerin für den Transport der geleichterten Teilladung von C. nach L., der bezogen auf die Teilladung von 192,952 Tonnen zu je 10,25 Euro netto bei 1.977,76 Euro netto und damit um 55,96 Euro brutto höher als der letztlich aufgewendete Betrag lag. Dass die Beklagte höhere Kosten dadurch erspart hat, dass sie die geleichterte Teilmenge nur noch von X. nach L. und nicht mehr von C. nach L. transportieren lassen musste, hat die nach der Gesetzesfassung des § 420 Abs.2 S.2 HGB darlegungs- und beweispflichtige Klägerin (vgl. Koller, TransportR, 6.Aufl., § 420 HGB Rn23) nicht dargetan. Auf entsprechenden Hinweis des Senats hat sie vielmehr mit Schriftsatz vom 02.01.2009 erklärt, hierzu nicht näher vortragen zu können. 42

43

c. 44

Aufrechenbare Gegenansprüche der Beklagten bestehen (nur) in Höhe der vom Schifffahrtsgericht bereits berücksichtigten Leichterungskosten in Höhe von 315,90 Euro. 45

aa. 46

Die Leichterungskosten in Höhe von 315,90 Euro gehen, wie bereits das Schifffahrtsgericht mit Recht festgestellt hat, zu Lasten der Klägerin, weil das Beförderungshindernis in ihren Risikobereich fällt. In einem solchen Fall hat der Frachtführer die Aufwendungen für die im Interesse des Verfügungsberechtigten liegenden zumutbaren Maßnahmen ersatzlos auf sich zu nehmen, § 419 Abs.4 HGB (vgl. Koller, Transportrecht, 6.Aufl., § 419 HGB Rn53); ergreift der Frachtführer die gebotenen Maßnahmen nicht, so stellen sich die vom Absender insoweit getätigten Aufwendungen als nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag gem. §§ 683, 677, 670 BGB erstattungsfähiger Aufwand dar. Dass diese Kosten tatsächlich angefallen sind, ist, wie bereits das Schifffahrtsgericht mit Recht festgestellt hat (und auch von der Anschlussberufung nicht weiter angegriffen wird), hinreichend belegt. Nicht erstattet verlangen kann die Beklagte hingegen die angefallene Mehrwertsteuer, da sie zum Vorsteuerabzug berechtigt ist. 47

bb. 48

Die von der Beklagten in Höhe von 260,50 Euro geltend gemachten Verwaltungskosten sind nicht erstattungsfähig. Die Kosten einer Schadensbearbeitung durch eigene Mitarbeiter stellen sich grundsätzlich weder als Schaden im Sinne des § 249 BGB dar (vgl. Palandt- 49

Heinrichs § 249 BGB Rn41), noch können sie hier nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag erstattet verlangt werden. Dabei kann dahinstehen, ob nicht dem mit e-mail vom 03.11.2005 erfolgten Angebot der Beklagten, man sei "gerne bereit bei der Suche nach Leichtertermöglichkeiten zu helfen" schon eine fehlende Absicht, Ersatz zu verlangen, mangels Hinweises auf eine Vergütungspflicht entnommen werden kann, die gem. § 685 BGB etwaige Aufwendungsersatzansprüche aus Geschäftsführung ohne Auftrag von vornherein ausschließt. Denn jedenfalls zählt die Besorgung eines Schiffes für Dritte nicht erkennbar zu den Bestandteilen der gewerblichen Tätigkeit der Beklagten (zu diesem Erfordernis vgl. K. Schmidt, in: MüKo-HGB, § 354 HGB Rn7), die selbst nicht Spediteur im Sinne der § 453 ff. HGB ist und hier nur die Versendung von Gütern im eigenen Interesse organisiert hat, so dass der eigene Zeitaufwand der Beklagten und ihrer Mitarbeiter insoweit nach allgemeinen Grundsätzen nicht erstattungsfähig ist (Palandt-Sprau, § 683 BGB Rn8).

cc. 50

Die von der Beklagten für den Transport von X. nach L. aufgewendeten Transportkosten in Höhe von 1.929,52 Euro netto sind ebenfalls weder als Schaden noch nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag erstattungsfähig. Da die Klägerin hinsichtlich der geleichterten Teilladung keinen Anspruch auf die vereinbarte Fracht hat, käme die Annahme eines Schadens oder erstattungsfähiger Aufwendungen der Beklagten nur insoweit in Betracht, als dargetan wäre, dass die behaupteten Aufwendungen für den Transport von X. nach L. diejenigen Aufwendungen überstiegen, die die Beklagte ohnehin für einen Transport von C. nach L. hätte tätigen müssen. Daran fehlt es, denn die Beklagte hatte mit der Klägerin für den Transport von C. nach L. eine Fracht vereinbart, die bezogen auf die vorliegende Teilladung von 192,952 Tonnen zu je 10,25 Euro netto bei 1.977,76 Euro netto und damit höher als der letztlich aufgewendete Betrag lag. 51

d. 52

Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten besteht lediglich in Höhe von 137,00 Euro. Der Anspruch ergibt sich aus §§ 280 Abs.1, Abs.2, 286 BGB, wobei eine Mahnung hier angesichts der von der Beklagten vorgenommenen Kürzung der Rechnung der Klägerin vom 18.11.2005 und dem Inhalt des jegliche weiteren Ansprüche der Klägerin ausdrücklich ablehnenden Schreiben der Beklagten vom 22.11.2005 entbehrlich war, § 286 Abs.2 Nr.3 BGB. Der Höhe nach erweist sich der Anspruch ausgehend von einem Streitwert in Höhe von 890,59 Euro nur in Höhe von 137,00 Euro als begründet (1,8-Rechtsanwaltsgebühren – wegen besonderer Schwierigkeit der Rechtslage - zu je 65 Euro zuzüglich 20 Euro Auslagenpauschale); nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes findet eine Kürzung der geltend gemachten vorprozessualen Kosten insoweit nicht statt (BGH, Urt. v. 07.03.2007, VIII ZR 86/06, VersR 2007, 1098). 53

e. 54

Der Zinsanspruch ergibt sich, soweit ein Anspruch auf restliche Fracht besteht, aus §§ 286 Abs.3, 288 Abs.2 BGB, wobei Zinsbeginn jedoch erst der 19.12.2005 sein kann; bei der Angabe "19.1.2005" im Antrag (GA Bl.47) und im Urteil des Schifffahrtsgerichts kann es sich ausweislich der auf die Rechnungstellung am 18.11.2005 Bezug nehmenden Begründung nur um einen Übertragungsfehler handeln. 55

2. 56

57

Die gem. § 524 ZPO zulässige, insbesondere fristgerecht gem. § 524 Abs.2 S.2 ZPO erhobene Anschlussberufung der Klägerin hat keinen Erfolg, denn der Klägerin steht weder der insoweit weiter verfolgte Anspruch auf Zahlung von Liegegeld (dazu a. und b.) noch ein weiter gehender Anspruch auf die vereinbarte Fracht (dazu c.) zu.

a.

58

Ansprüche der Klägerin nach § 420 Abs.3 HGB sind nicht begründet. Nach dieser Vorschrift gebührt dem Frachtführer neben der Fracht eine angemessene Vergütung, wenn nach Beginn der Beförderung eine Verzögerung eintritt, deren Gründe dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Die Sperrung des Schifffahrtsweges aufgrund eines durch Dritte verursachten Schiffsunfalls zählt aber nicht zur Risikosphäre des Absenders (vgl. SchOG Köln, Urt. v. 28.10.2008, 3 U 55/07, BinSchiff 2008, Nr.12, 74 ff.).

59

Neben Verzögerungen, die der Absender verschuldet hat, fallen in seinen Risikobereich die Umstände, für die er gemäß § 414 HGB haftet, sowie alle Verzögerungsursachen, die seiner Sphäre entspringen. Bereits der Wortlaut der - insoweit von § 412 Abs.3 HGB abweichenden - Gesetzesfassung spricht dafür, dass Umstände, die für den Absender weder vorhersehbar noch beherrschbar sind, jedenfalls nicht in dessen Risikobereich fallen (vgl. von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 420 Rz. 13). Hätte der Gesetzgeber solche Umstände, die ebenso wenig für den Frachtführer vorhersehbar oder beherrschbar sind, dem Risikobereich des Absenders zurechnen wollen, so hätte er wie in § 412 Abs.3 HGB und § 419 Abs.1 HGB die Formulierung gewählt, dass die Gründe für die Verzögerung nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind. Die unterschiedliche Formulierung in § 412 Abs.3 HGB und § 419 Abs.1 HGB einerseits und § 420 Abs.3 HGB andererseits lässt nach Auffassung des Senats nur den Schluss zu, dass nicht ausnahmslos jeder nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnende Verzögerungsgrund zu einem Anspruch des Frachtführers nach § 420 Abs.3 HGB führen soll.

60

Auch die Entstehungsgeschichte der Vorschrift stützt diese Auffassung. Der historische Gesetzgeber hat § 428 Abs.2 S.1 HGB a. F., § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. als Vorbild für die neu geschaffene Regelung des § 420 Abs.3 HGB angesehen (Koller, Transportrecht, 6.Aufl., § 420 HGB Rn26). Nach den genannten Vorschriften kam eine Erhöhung der vereinbarten Vergütung wegen nicht in den Risikobereich des Absenders fallender Umstände nicht in Betracht. So bestimmte § 428 Abs.2 HGB a. F. abweichend vom allgemeinen Leistungsstörungenrecht lediglich ein Rücktrittsrecht des Absenders, nicht aber besondere Ansprüche des Frachtführers im Falle von Beförderungshindernissen, deren Nachteile vielmehr grundsätzlich zu seinen Lasten gingen (vgl. Schlegelberger-Geßler, § 428 HGB a. F. Rz.12). Gemäß § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. war der Schiffer verpflichtet, bei zeitweiligen Hindernissen sein Schiff länger als an sich vorgesehen zur Verfügung zu stellen (vgl. Goette, Binnenschifffahrtsfrachtrecht 1995, § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. Rz.1; Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Aufl. 1991, § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. Rz.3), und zwar ohne dass hierfür ein Ausgleich vorgesehen war. Dass der Gesetzgeber hieran etwas ändern wollte, ist nicht ersichtlich. Soweit § 420 Abs.3 HGB der sog. "Sphären-Gedanke" (vgl. Fremuth-Thume, Transportrecht, § 420 HGB Rz.20 f.) zugrunde liegt, kann dieser nur eingreifen, wenn das Risiko jedenfalls für den Absender besser vorhersehbar oder besser beherrschbar ist als für den Frachtführer (vgl. Heymann-Schlüter, Kommentar zum HGB, § 420 HGB Rz.11); das ist hier aber gerade nicht der Fall. Auch eine an Sinn und Zweck orientierte Auslegung der Neuregelung führt nicht zu einem anderen Ergebnis. Nach allgemeinen werkvertraglichen Grundsätzen schuldet der Frachtführer den Erfolg grundsätzlich unabhängig von etwaigen Leistungerschwerungen, die der Absender nicht zu

61

vertreten hat.

b.	62
Der Zahlungsanspruch ist auch nicht über eine Vertragsanpassung wegen Störung der Geschäftsgrundlage gemäß §§ 313, 314 BGB begründet. Die Vorschriften sind nicht anwendbar, wenn sich ein Risiko verwirklicht, das die Vertragspartei selbst zu tragen hat (vgl. BGH, Urt. v. 21.09.2005, XII ZR 66/03, NJW 2006, 899 ff.). Ein Anspruch auf Vertragsänderung könnte nur dann begründet sein, wenn der Klägerin unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, insbesondere der vertraglichen oder gesetzlichen Risikoverteilung, das Festhalten am unveränderten Vertrag nicht zugemutet werden könnte. Das ist hier jedoch nicht der Fall. Wie oben ausgeführt, gebührt dem Frachtführer keine zusätzliche Vergütung für eine Verzögerung, deren Gründe nicht dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Diese gesetzliche Risikoverteilung zu Lasten des Frachtführers schließt regelmäßig die Möglichkeit aus, sich bei Verwirklichung des Risikos - hier Sperrung des Schifffahrtswegs infolge Schiffsunfalls - auf den Wegfall der Geschäftsgrundlage zu berufen. Die Parteien hätten ohne Weiteres eine andere Risikoverteilung individualvertraglich vornehmen können oder - wie in der Binnenschifffahrt nicht unüblich - die Geltung der Internationalen Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB) vereinbaren können. Haben die Parteien hingegen die gesetzliche Risikoverteilung gewählt, so könnte allenfalls eine krasse Unbilligkeit zu einem Anspruch auf Vertragsanpassung führen. Hierfür reicht eine - abstrakt immer vorhersehbare - Sperrung des Schifffahrtswegs infolge eines Schiffsunfalls jedenfalls dann nicht aus, wenn diese Sperrung nicht mehr als 14 Tage andauert.	63
c.	64
Wie sich bereits aus dem oben zu 1. Ausgeführten ergibt, stehen der Klägerin ein weiter gehender Anspruch auf die vereinbarte Fracht und ein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten nicht zu.	65
3.	66
Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr.10, 711, 709 S.2 ZPO.	67
4.	68
Die Revision wird wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen, § 543 Abs.2 S.1 ZPO. Welche Umstände im Sinne des § 420 HGB der Sphäre des Absenders zuzuordnen sind, ist streitig und bislang ebenso wenig höchstrichterlich geklärt wie die Frage der Anwendung der allgemeinen Regeln über den Wegfall der Geschäftsgrundlage neben § 420 Abs.3 HGB (vgl. Koller, Transportrecht, § 420 HGB Rn26; § 412 HGB Rn53 ff.; SchOG Karlsruhe, TranspR 02, 348 ff; SchG Mannheim, TranspR 02, 351 ff.). Eine höchstrichterliche Klärung dieser für die Praxis, insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrt, bedeutsamen Fragen erscheint dem Senat erforderlich.	69
	70

