

# Rattenbefall und Verjährung



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Sojaschrot ist aufgrund seiner natürlichen Beschaffenheit anfällig für Rattenbefall, was in der Regel zum Haftungsausschluss des § 427 I Nr. 4 HGB führt. Für besondere Weisungen im Sinne des § 427 IV HGB zum Schutze des Sojaschrotes ist der Geschädigte darlegungs- und beweisbelastet. Aus der Bezeichnung des Transportgutes als »Sojabohnenschrot als Schüttgut« ergibt sich keine konkludente besondere Anweisung für Schutzmaßnahmen. Rattenteller sind in der Binnenschifffahrt unüblich, da sie den Rattenbefall nicht verhindern können.

Aus dem Zusammenspiel von § 427 I Nr. 4 HGB und § 435 HGB ergibt sich, dass Pflichtverletzungen des Frachtführers im Sinne von § 435 HGB nur solche sein können, die keinen Zusammenhang mit der besonderen Schadensanfälligkeit des Transportgutes haben können. Die Kenntnis des Schiffsführers, dass sich auf seinem Schiff oder Schubleichter bereits vor der Beladung Ratten befanden, kann eine Pflichtverletzung i.S.d. § 435 HGB sein; wird diese Behauptung aufgestellt, trifft den Frachtführer eine sekundäre Darlegungslast.

Die Geltung deutschen Transportrechtes kann zwischen einer schweizer und einer deutschen Partei durch Verweis in den Verlade- und Transportbedingungen des Frachtführers auf die IVTB wirksam vereinbart werden.

Für Ladungsschäden, wie zum Beispiel Verunreinigung von Soja durch Rattenkot, sind die Haftungsvorschriften der §§ 425 ff HGB abschließend, die allgemeinen Regeln, insbesondere § 280 BGB finden keine Anwendung.

Eine Verkürzung der Verjährungsfrist von Güterschäden auf sechs Monate nach Ablieferung der Ladung ist wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wurde. Dies ist der Fall, wenn ein Vertragsentwurf Gegenstand der persönlichen Besprechung war und die Parteien sich verständigt haben, dass eine kurze Verjährungsfrist für Güterschäden ausreiche.

Urteil des Landgerichts Aschaffenburg vom 1. Dezember 2015, Az.: 2 HK O 65/14 (rechtskräftig).

Die Klage wird abgewiesen ...

## Aus dem Tatbestand:

Am 02.01.2013 schlossen die Parteien einen Transportvertrag 2013–2014. In dem in englischer Sprache geschlossenen Transportvertrag ist u. A. Folgendes geregelt: ...

*Es gelten die bekannten, vorliegenden Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen 2007) der B.*

*Ansprüche gegen den Verfrachter verjähren innerhalb von sechs Monaten nach Ablieferung der Ladung. Wir haben unseren Haftungsumfang gemäß § 431 HGB auf zwei Sonderziehungsrechte (SZR) beschränkt ...* In den Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen 2007) der Beklagten heißt es u. A.:

*Nachfolgende Bedingungen sind ausschließlich Grundlage unserer Leistungen*

*1. Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB) des VBW Stand: 22. Februar 2007 mit der Maßgabe der besonderen Bedingungen*

*2. Budapester Übereinkommen über den Vertrag und die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) mit der Maßgabe der IVTB*

*2. Soweit nicht internationales Recht oder ergänzend anwendbares nationales Recht zwingend entgegenstehen, haftet der Frachtführer nicht*

*(...)*

*f) für natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren ausgesetzt sind.*

Auf Seite 13 heißt es unter **§ 20 Verjährung:** *Sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen und Erfüllungsgelhilfen verjähren innerhalb eines Jahres vom Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs, spätestens jedoch vom Zeitpunkt der Ablieferung des Gutes an. Im Falle des Verlustes beginnt die Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen.*

*Auf Seite 14 heißt es unter **§ 24 Anwendbares Recht:** Sollte zwischen den Vertragsparteien eine Regelung des Vertragsstatutes nicht bestimmt worden sein, so gelten a) für Transporte mit Beginn und Ende im selben staatlichen Hoheitsgebiet die dort geltenden innerstaatlichen Gesetze unter Ausschluss des Internationalen Privatrechts; ...*

*Die Klägerin mit Sitz in der Schweiz beauftragte die Beklagte mit Sitz in Aschaffenburg mit dem Transport einer Partie Sojaschrot von Mainz nach Straubing. Die Beklagte wiederum beauftragte ihre Streithelferin mit der Ausführung des Transportauftrages.*

*Unter dem 14.12.2013 erklärte der Schiffsführer des Motorschiffs »C« auf den 3 vorangegangenen Reisen: Zementklinker, KAS-Dünger und Raps geladen zu haben. Reinigungsmaßnahmen seien erfolgt, verbotene Stoffe seien nicht geladen gewesen. Die Beklagte hatte die Ware von insgesamt 2263,412 Tonnen am 15.12.2013 in Mainz übernommen und auf den Koppelverband, bestehend aus dem Motorschiff »C« und dem Schubleichter »D« verladen. er Koppelverband wurde in Regensburg geleichtert Von dem auf dem Motorschiff »C« in Mainz übernommenen Sojaschrot wurden in Regensburg 503,396 Tonnen am 23.12.2013 auf den Schubleichter »B« geladen. Zudem wurden 435,560 Tonnen aus der Barge »D« ebenfalls am 23.12.2013 in die Barge »B« geladen. Der Umschlag in Regensburg erfolgte auf Wunsch und Kosten der Streithelferin, die den Umschlag durch die Firma L organisierte und auch den Schubleichter »B« stellte. Die Ablieferung des Transportgutes erfolgte*

*am 03.01.2014 und 30.01.2014. ei der Löschung der »B« am 03.01.2014 in Straubing wurde eine Verunreinigung der Ware durch Rattenbefall festgestellt ...*

*Die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie einen Betrag von 194.679,03 € ... zu zahlen.*

**Aus den Entscheidungsgründen:** Die verbliebene Ladung auf der »C« und auf der Barge »D« wurde ohne Beanstandung ausgeliefert ...

2. Kein Anspruch aus § 280 BGB Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte aus § 280 BGB besteht bereits aus Rechtsgründen nicht. Vorliegend beauftragte die Klägerin die Beklagte mit dem Transport von Sojaschrot auf einem Binnenschiff von Mainz nach Straubing. Ob die Klägerin von der Beklagten Schadensersatz wegen der Verunreinigung des Transportgutes wegen Rattenkots verlangen kann oder nicht, richtet sich ausschließlich nach den Vorschriften der §§ 425 ff. HGB. Bei den Vorschriften der §§ 425 ff. HGB handelt es sich nämlich im Hinblick auf alle Schäden, die durch Verluste oder Beschädigung des Gutes in der Obhutphase resultieren, um *lex specialis* (Koller, Transportrecht, 7. Auflage, München 2010, Vor. §§ 425 ff. Rz. 2, § 425 Rz. 1) ...

a) Anwendbarkeit deutschen Rechts Deutsches Recht ist gemäß Art. 3 Abs. 1 Rom I-VO anwendbar. Gemäß Art. 1 Abs. 1 Rom I-VO ist vorliegend die Rom I-VO anwendbar, da der Transportvertrag 2013 – 2014 sowie der Frachtvertrag zwischen der Klägerin als schweizer Unternehmen und der Beklagten eine Verbindung zum Recht verschiedener Staaten aufweist. Der Rahmenvertrag wurde für den innerdeutschen und grenzüberschreitenden Gütertransport mit Binnenschiffen ab Mainz getroffen.

b) Keine Abdingbarkeit der §§ 425 ff. HGB Die §§ 425 ff. HGB sind auch nicht durch § 11 Abs. 1 des Transportvertrages 2013 – 2014 in Verbindung mit § 15 Nr. 1, Nr. 2 f) IVBT wirksam

Die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie einen Betrag von 194.679,03 € ... zu zahlen.

## Aus den Entscheidungsgründen:

Die verbliebene Ladung auf der »C« und auf der Barge »D« wurde ohne Beanstandung ausgeliefert ...

2. Kein Anspruch aus § 280 BGB Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte aus § 280 BGB besteht bereits aus Rechtsgründen nicht. Vorliegend beauftragte die Klägerin die Beklagte mit dem Transport von Sojaschrot auf einem Binnenschiff von Mainz nach Straubing. Ob die Klägerin von der Beklagten Schadensersatz wegen der Verunreinigung des Transportgutes wegen Rattenkots verlangen kann oder nicht, richtet sich ausschließlich nach den Vorschriften der §§ 425 ff. HGB. Bei den Vorschriften der §§ 425 ff. HGB handelt es sich nämlich im Hinblick auf alle Schäden, die durch Verluste oder Beschädigung des Gutes in der Obhutphase resultieren, um *lex specialis* (Koller, Transportrecht, 7. Auflage, München 2010, Vor. §§ 425 ff. Rz. 2, § 425 Rz. 1) ...

a) Anwendbarkeit deutschen Rechts Deutsches Recht ist gemäß Art. 3 Abs. 1 Rom I-VO anwendbar. Gemäß Art. 1 Abs. 1 Rom I-VO ist vorliegend die Rom I-VO anwendbar, da der Transportvertrag 2013 – 2014 sowie der Frachtvertrag zwischen der Klägerin als schweizer Unternehmen und der Beklagten eine Verbindung zum Recht verschiedener Staaten aufweist. Der Rahmenvertrag wurde für den innerdeutschen und grenzüberschreitenden Gütertransport mit Binnenschiffen ab Mainz getroffen.

b) Keine Abdingbarkeit der §§ 425 ff. HGB Die §§ 425 ff. HGB sind auch nicht durch § 11 Abs. 1 des Transportvertrages 2013 – 2014 in Verbindung mit § 15 Nr. 1, Nr. 2 f) IVBT wirksam

abbedungen worden. Nach § 449 Abs. 1 HGB können die Parteien nämlich nur dann von den Vorschriften der §§ 425 – 438 HGB abweichen, wenn sie diese im Einzelnen ausgehandelt haben. Dies ist bei einer Verweisung auf die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der einen Vertragspartei jedoch gerade nicht der Fall.

c) Keine Haftung der Beklagten gemäß §§ 425 Abs. 1, 427 Abs. 1 Nr. 4, 435 HGB  
Zwar ist der Schaden durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme der Beförderung bis zur Ablieferung im Sinne von § 425 Abs. 1 HGB entstanden, doch greift zugunsten der Beklagten der Haftungsausschluss des § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB ein. Hiernach ist der Frachtführer von der Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf die Gefahr zurückzuführen ist, dass die natürliche Beschaffenheit des Gutes besonders leicht zu Schäden führen kann, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund. Zwar hat der Gesetzgeber den Befall mit Schädlingen als Ausschlussgrund nicht ausdrücklich genannt, doch ergibt sich aus der Gesetzesbegründung (BT-Drucksache 13/8445 S. 63), dass der Gesetzgeber insoweit lediglich eine eigenständige Nennung für verzichtbar gehalten hat. Von der natürlichen Beschaffenheit umfasst ist auch der Befall mit Schädlingen und Nagern (OLG Oldenburg, Beschluss vom 23.07.2008, 9 U 36/08, ZfB 2009, Sammlung Seite 2035 ff). Vorliegend handelt es sich bei dem befallenen Produkt um Sojaschrot. Sofern die Klägerin bestreitet, dass Sojaschrot aufgrund der natürlichen Beschaffenheit für den Befall von Ratten anfällig ist und hierfür Sachverständigenbeweis angeboten hat, hat das Gericht aufgrund allgemein bekannter Umstände davon abgesehen. Das Sojaschrot ist als Futtermittel für den Befall mit Ratten anfällig. Wie sich aus den allgemein zugänglichen Internetquellen ergibt handelt es sich bei Sojaschrot um ein Produkt, das durch Zerkleinerung aus Sojabohnen gewonnen wird und das als Tierfutter für Geflügel, Rinder, Schweine und Haustiere Verwendung findet (de.wikipedia.org zu »Sojaschrot«).

Zu »Ratten« heißt es in Wikipedia (de.wikipedia.org): »Ratten sind Allesfresser, die eine große Vielfalt an pflanzlicher und tierischer Nahrung zu sich nehmen. Die meisten Arten bevorzugen Samen, Körner, Nüsse und Früchte, ergänzen den Speiseplan aber mit Insekten und anderen Kleintieren. Es gibt aber auch Arten, die vorwiegend fleischliche Kost verzehren. Wanderratten beispielsweise sind vorwiegend Fleischfresser, zu ihrer Beute zählen Vögel und deren Eier, kleine Säugetiere und andere Wirbeltiere und auch Fische. Die Arten, die in der Nähe des Menschen leben, finden ihre Nahrung häufig in Vorratslagern, auf Feldern oder im Abfall. Haus- und Wanderratten können nicht nur alles fressen, was Menschen essen, sondern noch zusätzliche Stoffe wie Pelze, Seife, Papier und Bienenwachs.«

Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass das Sojaschrot durch Ratten befallen wurde und dadurch nicht mehr – wie ursprüng-

lich vorgesehen – eingesetzt werden konnte, wodurch der Klägerin ein Schaden entstand. Damit hat sich aber gerade der Schaden verwirklicht, der vom Haftungsausschluss des § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB erfasst werden sollte. Besondere Weisungen im Sinne von § 427 Abs. 4 HGB hat die Klägerin nicht substantiiert vorgetragen, obwohl sie hierfür darlegungs- und beweispflichtig gewesen wäre, worauf das Gericht hingewiesen hat. Von einem besonderen Schutz im Sinne von § 427 Abs. 4 HGB kann nur dann gesprochen werden, wenn der Frachtführer ein über dem Sicherheitsniveau des Normaltransports liegenden Schutz zu gewähren verspricht (Koller, a. a. O., § 427 Rn. 80). Die Parteien haben die Schutzmaßnahmen konkret zu vereinbaren bzw. der Absender hat im Detail anzuweisen (Koller, a. a. O., § 427 Rz. 80).

Aus dem schriftlichen Transportvertrag 2013 – 2014 ergeben sich keine Hinweise für besondere Weisungen. Das Transportgut wird darin lediglich als »Sojabohnenschrot als Schüttgut« angegeben. Soweit die Klägerin meint, diese ergäben sich konkludent aus dem Transportvertrag folgt das Gericht dieser Ansicht nicht, da in dem Vertrag gerade keine besonderen Anweisungen gegeben wurden.

Die Klägerin kann sich auch nicht auf § 435 HGB berufen ... Aus dem Zusammenspiel von § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB und § 435 HGB ergibt sich, dass Pflichtverletzungen des Frachtführers im Sinne von § 435 HGB nur solche sein können, die keinen Zusammenhang mit der besonderen Schadensanfälligkeit des Transportgutes haben können. Auf die Frage, wie die Ratten auf den Schubleichter gekommen sind, kann es daher nach Ansicht der Kammer nicht ankommen.

Sofern die Klägerin behauptet, die Beklagte bzw. deren Erfüllungsgehilfen hätten die Ladeluken nicht geschlossen, bleibt schon nach dem Sachvortrag der Klägerseite offen, wie die Ratten auf den Schubleichter gelangten, also ob eine eventuelle Pflichtverletzung kausal gewesen wäre. Denkbar ist es nämlich, dass die Ratten mit der Ladung auf den Schubleichter kamen, dort bereits vorhanden waren oder bei dem Ladevorgang auf den Schubleichter kamen. Auch die Anbringung von Rattentellern hätte den Rattenbefall nicht verhindern können. Anders als bei Seeschiffen können die Ratten nämlich auch – unabhängig von den Festmacherleinen – vom Hafengelände auf das Binnenschiff springen (vgl. hierzu auch Schiffsgerichtsgericht Duisburg-Ruhrort, Urteil vom 27.03.2006, 5 C 6/05 BSch, ZfB 2008, Sammlung Seite 1969).

Einziger Vortrag der Klägerin, wonach der Schubleichter bereits vor der Beladung mit Sojaschrot von Ratten befallen gewesen wäre, was dem Schiffsführer bekannt gewesen sei, stellt eine Behauptung dar, die zu einem Wegfall der Haftungsbeschränkung gemäß § 435 HGB hätte führen können. Entgegen der Ansicht der Klägerseite ist die Beklagte bzw. die Streithelferin insoweit ihrer sekundären Darlegungslast nachgekommen. Die Klägerin hat aufgrund der Beweisaufnahme nicht nachweisen können,

dass bereits vorab ein Rattenbefall vorlag, was der Schiffsführer gewusst habe ...

Lediglich ergänzend wird ausgeführt, dass die Beklagte zudem berechtigt ist, die Leistung gemäß § 214 Abs. 1 BGB zu verweigern. Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben. Ein etwaiger Schadensersatzanspruch gemäß § 425 Abs. 1 HGB ist jedenfalls verjährt. Gemäß § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB verjähren die Ansprüche aus einer Beförderung grundsätzlich in einem Jahr, wobei die Verjährungsfrist mit dem Ablauf des Tages beginnt, an dem das Gut abgeliefert wurde. Die Ablieferung des Sojaschrots erfolgte vorliegend am 03.01.2014, so dass die Verjährungsfrist am 04.01.2013, 0:00 Uhr, begann. Nach § 11 des zwischen den Parteien geschlossenen Transportvertrags 2013 – 2014 verjähren die Ansprüche gegen den Verfrachter jedoch bereits innerhalb von sechs Monaten nach Ablieferung der Ladung. Diese abweichende Regelung zu § 439 Abs. 1 HGB ist gemäß § 439 Abs. 4 BGB auch wirksam.

Nach § 439 Abs. 4 HGB kann die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlusts und Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist durch eine Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragspartnern getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden. Nach der Beweisaufnahme ist die Kammer davon überzeugt, dass die Regelung unter § 11 des Transportvertrages zwischen den Parteien im Einzelnen ausgehandelt wurde ...

Insbesondere der von der Klägerseite benannte Zeuge Y hatte noch eine konkrete Erinnerung an die Vertragsverhandlungen im Jahr 2000. Der Zeuge hat im Termin am 03.11.2015 ausgesagt, er sei auf Seiten der Klägerin an den Vertragsverhandlungen zum allerersten Vertrag zwischen den Parteien beteiligt gewesen. Die Vertragsverhandlungen seien so abgelaufen, dass die Beklagte der Klägerin einen Vertragsentwurf zugeschiedt habe. Diesen sei die Klägerin sodann akribisch durchgegangen, anschließend habe es eine persönliche Besprechung gegeben, in der die Parteien jeden einzelnen Punkt des Vertrages durchgegangen seien und sich auf einen Vertragstext geeinigt hätten. Die Verjährungsfrist sei auch erörtert und akzeptiert worden. Die Klägerin habe keine Bedenken gehabt, diesen Passus zu akzeptieren. Über den Passus sei diskutiert worden. Natürlich sei darüber keine unendlich lange Diskussion geführt worden. Sie hätten sich gefragt, ob die Verjährungsfrist ausreiche und seien zu dem Schluss gekommen, dass sie der Klägerin ausreiche ...

Unter Berücksichtigung der 6-monatigen Verjährungsfrist, die am 04.01.2014 begann, endete die Verjährungsfrist am 03.07.2014, 24:00 Uhr, und unter Berücksichtigung der Hemmung vom 06.01.2014 bis 08.01.2014 von 2 Tagen am 05.07.2014, 24:00 Uhr. Die erst am 30.12.2014 eingereichte und dann am 09.02.2014 zugestellte Klage konnte keine Hemmung gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB mehr bewirken ...

Urteil des Landgerichts Aschaffenburg vom 1. Dezember 2015, Az.: 2 HK O 65/14 (rechtskräftig).

Tatbestand

Am 02.01.2013 schlossen die Parteien einen Transportvertrag 2013 – 2014 (Ref.-Nr. 13-00001). In dem in englischer Sprache geschlossenen Transportvertrag ist u. A. Folgendes geregelt:

#### § 1 Transportgegenstand

A überträgt und B übernimmt den Transport von Sojabohnenschrot als Schüttgut von Mainz nach 1. Anlegestellen an Main und Donau mit einer Jahresmenge von 175.0000 t +/- 20 % 2 Anlegestellen an Rhein, Neckar und Mosel mit einer Jahresmenge von 90.000 t +/- 20 % (...)

#### § 3 Laufzeit

Dieser Vertrag wird bindend für den Zeitraum vom 01. Januar 2013 bis 31. Dezember 2013 geschlossen. Er verlängert sich jeweils um ein Kalenderjahr, es sei denn ein Vertragspartner kündigt den Vertrag mit einer Frist von drei Monaten zum Ende der Vertragslaufzeit schriftlich (erstmalig möglich zum 31. Dezember 2013). (...)

#### § 8 Kleinwasserzuschlag

(...)

Für Bestimmungsorte unterhalb der Schleuse Straubing gilt der Kleinwasserzuschlag am Pegel Pfelling nicht, wenn bei A Mainz auf Tiefgang Main (2,50 m) geladen werden kann. Kann das Schiff den vorgesehenen Bestimmungsort aufgrund von Niedrigwasser nicht erreichen, gehen anfallende Leichtergebühren und Liegegelder zu Lasten von A bzw. deren Kunden. (...)

#### § 11 Durchführung des Transports

Es gelten die bekannten, vorliegenden Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen 2007) der B..

Ansprüche gegen den Verfrachter verjähren innerhalb von sechs Monaten nach Ablieferung der Ladung. Wir haben unseren Haftungsumfang gemäß § 431 HGB auf zwei Sonderziehungsrechte (SZR) beschränkt.

Für unsere Speditionsleistungen gelten die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) in jeweils neuester Fassung. Es wird darauf hingewiesen, dass die Haftung des Frachtführers für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes gemäß Paragraph 23 dieser Bedingungen im Regelfall auf 5 Euro je kg Rohgewicht begrenzt ist und im Falle von Gütertransportverträgen mit multimodalen Verkehrsträgern sowie darüber hinaus im Falle von größeren Verlusten auf 2 Sonderziehungs-

rechte je kg beschränkt ist.

(...)

#### § 13 Erfüllungsort

Erfüllungsort ist Aschaffenburg.

#### § 14 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Aschaffenburg.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Anlage B 1 und die deutsche Übersetzung Bezug genommen.

In den Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen 2007) der Beklagten heißt es u. A.:

Nachfolgende Bedingungen sind ausschließlich Grundlage unserer Leistungen

1. Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB) des VBW Stand: 22. Februar 2007 mit der Maßgabe der besonderen Bedingungen

2. Budapester Übereinkommen über den Vertrag und die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) mit der Maßgabe der IVTB

3. Verordnung über die Lade- und Löszeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt (Lade- und Löszeitverordnung – BinSchLV) Stand: 23. November 1999

Auf Seite 6 unter § 6 Wahl der Fahrzeuge und Transportwege, Umladungs- und Leichterrecht heißt es u. A.:

3. Der Frachtführer ist berechtigt, die Güter ganz oder teilweise in andere Schiffe zu überladen, zu leichtern oder zu löschen, und/oder in Lagerhäuser oder auf Land zu lagern, sofern es nach den Umständen oder dem Interesse des Schiffes oder der Ladung erforderlich erscheint. Die Ladungsbeteiligten haften dem Frachtführer für die dadurch entstandenen Mehrkosten als Gesamtschuldner.

4. Das Umladen, Leichtern oder Löschen in Schiffe oder Lagerhäuser geschieht namens, auf Rechnung und Gefahr der Ladungsbeteiligten.

5. In den Fällen gemäß Abs. 3 und 4 obliegt die Aufrechterhaltung eines durchgehenden Versicherungsschutzes den Ladungsbeteiligten.

Auf den Seiten 11 – 12 heißt es unter § 15 Haftung des Frachtführers

1. Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

2. Soweit nicht internationales Recht oder ergänzend anwendbares nationales Recht zwingend entgegen-

stehen, haftet der Frachtführer nicht (...)

f) für natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweise Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren ausgesetzt sind.

3. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verhalten des Absenders oder des Empfängers oder ein besonderer Mangel des Gutes mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit diese Umstände zu dem Schaden beigetragen haben.

Auf Seite 13 heißt es unter § 20 Verjährung: Sämtliche Ansprüche gegen den Frachtführer, seine Hilfspersonen und Erfüllungsgehilfen verjähren innerhalb eines Jahres vom Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs, spätestens jedoch vom Zeitpunkt der Ablieferung des Gutes an. Im Falle des Verlustes beginnt die Verjährung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen.

Auf Seite 14 heißt es unter § 24 Anwendbares Recht:

Sollte zwischen den Vertragsparteien eine Regelung des Vertragsstatutes nicht bestimmt worden sein, so gelten

a) für Transporte mit Beginn und Ende im selben staatlichen Hoheitsgebiet die dort geltenden innerstaatlichen Gesetze unter Ausschluss des Internationalen Privatrechts;

b) für alle sonstigen Transporte das Recht des Staates, in dem der Frachtführer seinen Geschäftssitz hat, unter Ausschluss des Internationalen Privatrechts.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Anlage K 4 Bezug genommen.

Die Klägerin mit Sitz in der Schweiz beauftragte die Beklagte mit Sitz in Aschaffenburg mit dem Transport einer Partie Sojaschrot von Mainz nach Straubing. Die Beklagte wiederum beauftragte ihre Streithelferin mit der Ausführung des Transportauftrages. Unter dem 14.12.2013 erklärte der Schiffsführer des Motorschiffs »C« auf den 3 vorangegangenen Reisen: Zementklinker, KAS-Dünger und Raps geladen zu haben. Reinigungsmaßnahmen seien erfolgt, verbotene Stoffe seien nicht geladen gewesen.

Die Beklagte hatte die Ware von insgesamt 2263,412 Tonnen am 15.12.2013 in Mainz übernommen und auf den Koppelverband, bestehend aus dem Motorschiff »C« und dem Schubleichter »D« verladen.

Der Koppelverband wurde in Regensburg geleichtert. Von dem auf dem Motorschiff »C« in Mainz übernommenen Sojaschrot wurden in Regensburg 503,396 Tonnen am 23.12.2013 auf den Schubleichter »D« geladen. Zudem wurden 435,560 Tonnen aus der Barge »D« ebenfalls am 23.12.2013 in die Barge »B« geladen. Der Umschlag in



Regensburg erfolgte auf Wunsch und Kosten der Streithelferin, die den Umschlag durch die Firma L organisiert und auch den Schubleichter »B« stellte. Die Ablieferung des Transportgutes erfolgte am 03.01.2014 und 30.01.2014. Bei der Löschung der »B« am 03.01.2014 in Straubing wurde eine Verunreinigung der Ware durch Rattenbefall festgestellt.

Mit Schreiben vom 06.01.2014 machte die Klägerin die Beklagte für den Schaden haftbar.

Mit E-Mail vom 08.01.2014 teilte die Beklagte gegenüber der Klägerin Folgendes mit:

Sehr geehrte Frau G, wir müssen Ihre Haftbarhaltung ablehnen. Es liegt ein Haftungsausschluß gem. § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB vor. Danach ist die Haftung des Frachtführers ausgeschlossen, wenn die Beschädigung auf die Gefahr der natürlichen Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen ist, die besonders leicht zu Schäden führt. Das Einwirken von Ungeziefer oder Nagetieren ist so ein Fall, denn wo Agrargüter gelagert oder transportiert werden befinden sich nahezu immer Nagetiere.

Ebenfalls ist nicht auszuschließen, dass eventuelle Ratten beim Laden in die Ware gelangten.

Ungeachtet dessen haben wir den ausführenden Frachtführer aufgefordert seine Frachtführerhaftpflichtversicherung zu verständigen.

Beigefügt übersenden wir Ihnen das Grundsatzurteil vom 23.07.2008.

(...)

Die verbliebene Ladung auf der »C« und auf der Barge »D« wurde ohne Beanstandung ausgeliefert.

Nach dem von der Fa. W eingeholten Privatgutachten des Sachverständigenbüros T vom 25.04.2014 betrug der durch den Rattenbefall an der beanstandeten Ladung verursachte Schaden 194.679,03 €, bestehend aus einem Warenschaden in Höhe von 167.218,79 €, Untersuchungskosten in Höhe von 185 €, Liegegeld für die Barge »B« in Höhe von 23.458 € sowie einer Kostenpauschale in Höhe von 3.817,24 €. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das Privatgutachten in englischer Sprache und die deutsche Übersetzung Bezug genommen.

Mit E-Mail vom 04.07.2014 lehnte der P & I – Versicherer der Beklagten eine Haftung ab.

Die Klägerin meint, dass ihr ein Anspruch gegen die Beklagte aus § 425 HGB zustehe, jedenfalls aus § 280 BGB. Die Ladung sei während des Gewahrsams durch die Beklagte auf dem Schubleichter »B« mit Ratten befallen worden. Während des Umschlags auf die Barge »B« müssten Ratten in die Ladung gelangt sein. Dies ergebe sich daraus, dass die Teilladungen auf der MS »C« und der Barge »D« ohne Beanstandung ausgeliefert worden sei.

Bei Übernahme der Partie Sojaschrot durch die Beklagte sei die Ladung noch nicht mit Ratten oder anderem Ungeziefer befallen gewesen.

Sie ist der Ansicht, die Vorschrift des § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB greife nicht. Die Vermutungsregelung des § 427 Abs. 2 HGB gelte für die Beklagte nicht, denn § 15 IVTB 2007 enthalte eine solche Vermutungsregelung nicht. Es werde mit Nichtwissen bestritten, dass der Rattenbefall auf die natürliche Beschaffenheit des Transportgutes zurückzuführen sei. Es werde bestritten, dass Sojaschrot die natürliche Beschaffenheit habe, derzufolge sie Einwirkungen von Ratten ausgesetzt sei.

Die Beklagte könne sich auch deshalb nicht auf § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB berufen, weil diese angewiesen gewesen sei, dafür Sorge zu tragen, dass der Laderaum der verwendeten Transportmittel frei von Verunreinigung, insbesondere auch von tierischen Exkrementen habe sein müssen. Es werde bestritten, dass die Beklagte die »B« entsprechend den Hygieneanforderungen vor der Verladung habe untersuchen und reinigen lassen. Eine besondere Weisung, dass Ratten nicht an die Ware gelangen dürften, sei nicht erteilt worden. Sämtliche nach Übernahme der Ladung vorgenommenen Umladungen und Umschläge seien allein im Organisationsbereich und Haftungszeitraum der Beklagten erfolgt, insbesondere der Umschlag und die Verladung auf die Barge »B«. Die Beklagte sei ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Wegen des nach § 435 HGB zu vermutenden qualifizierten Verschuldens könne sich die Beklagte daher ohnehin auf keinerlei Haftungsbefreiungen berufen.

Die Schiffe seien nicht frei von irgendwelchen Nagetieren bzw. Ungeziefer gewesen. Die »B« habe den Hygieneanforderungen nicht entsprochen. Die Beklagte habe die »B« vor der Verladung nicht untersuchen und reinigen lassen. Es habe ein Rattenbefall vorgelegen, der auch durch Abtragen der oberen 50 cm der Ladung nicht habe beseitigt werden können. Es habe sich um einen ganz erheblichen Rattenbefall gehandelt, der sich nur dadurch erklären lasse, dass die »B« von vornherein nicht sauber gewesen sei. Dem Schiffsführer sei bei der Beladung bekannt gewesen, dass sich Ratten auf dem Schubleichter »B« befunden hätten.

Weder die Beklagte noch die Streithelferin hätten ausreichende Sicherheitsvorkehrungen gegen den Rattenbefall getroffen. Insbesondere die Ladeluken seien nicht geschlossen gewesen. Die Beklagte hätte sog. Rattenteller und Rattenfallen verwenden müssen. Bei Rattentellern handele es sich um ein preisgünstiges und effektives Mittel, um Ratten daran zu hindern, über Festmacherleinen an Bord zu gelangen. Jedenfalls treffe die Beklagte ein Mitverschulden an der Schadensentstehung gemäß § 425 Abs. 2 HGB. Die Schadenanfälligkeit eines Transportgutes entbinde den

Frachtführer nicht von seiner üblichen Ladungsfürsorgepflicht. Tiere an Bord und in der Ladung seien kein unvermeidbares Naturereignis).

Durch Rattenteller hätte jedenfalls der Umfang des Rattenbefalls verringert werden können. Die Beklagte sei dazu verpflichtet gewesen, während des mehrtägigen Transports den Zustand der Ware zu kontrollieren. Bei einer derartigen Kontrolle hätten ihr Rattenspuren auf der Oberfläche der Ladung auffallen müssen und sie hätte Schadensabwehrmaßnahmen zeitnah ergreifen können.

Die Schadenshöhe betrage 194.679,03 €. Die Klägerin meint, die Gutachterkosten seien ersatzfähig, da der Einsatz des Gutachters zur Schadenminderung erforderlich gewesen sei.

Die Klägerin bestreitet, dass der Transportauftrag 2013 – 2014 Grundlage des streitgegenständlichen Transportes sei. Sie bestreitet, dass es sich bei der getroffenen Vereinbarung um eine im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarung im Sinne von § 439 Abs 4 HGB handele. Mit nicht nachgelassenem Schriftsatz vom 17.11.2015 äußert die Klägerin die Rechtsansicht, bei der Beibehaltung der 6-monatigen Verjährungsfrist im Rahmenvertrag handele es sich um ein Redaktionsversehen bzw. um eine gegen § 449 Abs. 1 HGB verstoßende AGB-Klausel.

Die Beklagte verweise auf ihrer Homepage auf ihre allgemeinen Geschäftsbedingungen. In Teil 1 seien die Internationalen Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVBT) des VBW 2007 abgedruckt, in der nach § 20 IVBT 2007 eine Verjährungsfrist von 1 Jahr gelte.

Die Klägerin behauptet, der englische Vertragstext zu § 11 des Contract of transportation sei nicht richtig übersetzt worden. Die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie einen Betrag in Höhe von 194.679,03 € nebst 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 06.01.2014 zu zahlen.

Die Beklagte und die Streithelferin beantragen, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint, dass die Haftung gemäß § 15 Ziffer 2 f IVTB 2007 in Verbindung mit § 427 Abs. 1 Ziffer 4 HGB ausgeschlossen sei.

Sie bestreitet zudem die Höhe der Klageforderung. Die Streithelferin meint, dass allenfalls eine Haftung für Wertersatz gemäß § 429 HGB bestanden hätte. Maßgebend sei insoweit allenfalls der Wertunterschied des unbeschädigten zum geschädigten Gut am Ort und zur Zeit der Übernahme geschuldet und nicht die vom Sachverständigen ermittelten Werte am Bestimmungsort. Im Übrigen seien weder die Untersuchungskosten noch eine Kostenpauschale zu zahlen.

Die Beklagte gehe davon aus, dass sich die Ratten nicht bereits an Bord der Schiffe befunden hätten, sondern mit der Ware an Bord der Schiffe gelangt sei. Soweit im Übrigen keine Reklamation erfolgt sei, bedeute dies lediglich, dass keine Ratten bemerkt worden seien.

Die Ratten könnten auch nicht auf andere Weise während der Liegezeiten der Schiffe an Bord gekommen seien, da die Luken sämtlich jeweils rattendicht verschlossen worden seien, nachdem die Beladung der Schiffe bzw. die Umladung in den Schubleichter »B« erfolgt gewesen sei. Während der Beladung und Umladung der Ware sei stets Schiffspersonal anwesend gewesen, das den Lade- bzw. Entlade- und Umladevorgang überwacht habe, so dass auch dabei keine Ratte an Bord gelangt sein könne. Sowohl der Koppelverband »C«/»D« als auch der Schubleichter »B« seien vor der Beladung mit Sojaschrot jeweils auf das Sorgfältigste inspiziert und für in Ordnung befunden worden. Insbesondere seien die Schiffe frei von irgendwelchen Nagetieren und Ungeziefer gewesen.

Die Streithelferin ist der Ansicht, die Vorschrift des § 427 HGB sei gemäß § 449 Abs. 1 HGB nicht dispositiv, so dass es auf die Vereinbarung von Verlade- und Transportbedingungen nicht ankomme.

Sie behauptet, zwischen ihr und der Beklagten sei freies Leichtern vereinbart gewesen, was bedeute, dass sowohl die Kosten für die Leichterung als auch die Organisation für die Leichterung durch den Auftragnehmer zu übernehmen seien. Der Koppelverband C / D sei in Regensburg wegen Niedrigwasser geleichtert worden.

Die Streithelferin behauptet ferner, Sojaschrot sei so lecker, dass Ratten einfach nicht widerstehen könnten. Ratten seien so clever, dass man sie nicht daran hindern könne, ein Schiff oder das Lager an Land zu entern.

Genau diese Beweggründe seien der Grund für den Gesetzgeber gewesen, von der Obhutshaftung für den Fall des § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB, dessen klassischer Fall der Rattenbefall sei, eine definitive Ausnahme zu machen. Für diese Fälle gebe es keine Obhutshaftung, ja noch nicht einmal eine Verschuldenshaftung.

Besondere Reinheitsanforderungen an den Laderaum seien im vorliegenden Fall gerade nicht vereinbart gewesen. Die Streithelferin bestreitet, dass die transportierenden Schiffe vor Beladung verunreinigt gewesen seien, was im Übrigen durch die Absenderseite bei der Beladung hätte gerügt werden müssen.

Die Streithelferin behauptet ferner, dass der Schubleichter »B« folgende Vorreisen gehabt habe: 04.11. – 17.11.2013, 18.11. – 01.12.2013 und 02.12. – 16.12.2013 Rapssaat, lose, von Ungarn nach A, Straubing. Der Schubleichter »B« sei am 16.12.2013 nach dem Löschen in Straubing mit dem Mo-

torschiff »S« im leeren Zustand nach Regensburg gebracht und dort zur Beladung vorgelegt worden. Der Schiffsführer, der Zeuge M, habe weder auf der »S« noch auf der »B« Ratten oder Rattenspuren entdeckt.

In Regensburg sei ein Teil der Ladung aus dem Schubverband »C« in den Schubleichter »B« umgeschlagen worden. Die Beladung sei in Anwesenheit des verantwortlicher Schiffsführer des Schubverbandes »C« A erfolgt. Anschließend sei dieser Schubleichter »B« mit dem Schubboot »W«, verantwortlicher Schiffsführer I, nach Straubing verschoben worden. Weder vor, noch während oder nach dem Umschlag seien irgendwelche Ratten bemerkt worden.

Der Schubleichter sei besenrein gewesen und habe über Lukendeckel verfügt, die unverzüglich nach dem Beladen geschlossen und erst kurz vor dem Löschen wieder geöffnet worden seien. Einen Rattenbefall habe es (zuvor) nicht gegeben.

Die Beklagte und die Streithelferin erheben die Einrede der Verjährung, wobei sie sich auf § 11 Abs. 2 des Transportvertrages zwischen den Parteien beziehen, wonach die Ansprüche zwischen den Parteien innerhalb von 6 Monaten nach Ablieferung des Transportgutes verjähren.

Die Beklagte behauptet insoweit, der Auftrag sei auf Grundlage des Transportvertrages geschlossen worden. Die 6-monatige Verjährungsfrist sei im Einzelnen ausgehandelt worden. Die bereits vor dem Jahr 2000 bestehende Zusammenarbeit zwischen den Parteien sei im Jahr 2000 durch Unterzeichnung des Frachtvertrages schriftlich fixiert worden. Der Unterzeichnung des Frachtvertrages seien umfangreiche Verhandlungen zwischen den Zeugen W und Y vorangegangen. Jede einzelne Vertragsbestimmung sei ausführlich erörtert worden, bevor jede einzelne Vertragsbestimmung, u. A. die Verjährungsfrist sodann schriftlich fixiert worden sei. Im Laufe der Zeit bis heute seien die jeweils für 2 Jahre abgeschlossenen Verträge lückenlos verlängert worden, die Vertragsbestimmungen besprochen und auf den aktuellen Stand gebracht worden. Im Jahr 2012 sei bei der Klägerin eine neue Regelung in Kraft getreten, wonach alle Verträge in englischer Sprache gefasst werden sollten. Die deutsche Fassung sei von der Klägerin selbst ins Englische übersetzt worden, so dass der Rahmenvertrag vom 02.01.2013 aus der Feder der Klägerin selbst stamme.

Die Klageschrift, die am 30.12.2014 bei Gericht einging und deren Kostenvorschuss am 23.01.2015 eingezahlt wurde, ist der Beklagten am 09.02.2015 zugestellt worden. Die Streithelferin ist dem Rechtsstreit am 12.03.2015 auf Seiten der Beklagten beigetreten.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch uneidliche Vernehmung der Zeugen M, W, E

und Y. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird Bezug genommen auf das Protokoll der Sitzung vom 03.11.2015.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die zwischen den Parteien und der Streithelferin gewechselten Schriftsätze und die zu den Akten gereichten Unterlagen Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet.

### A. Zulässigkeit der Klage

Die Klage ist zulässig.

#### I. Internationale Zuständigkeit

Das Landgericht Aschaffenburg ist gemäß Art. 1 Nr. 1 des Lugano-Übereinkommens (ABl. EU Nr. L 339 S. 3) in Verbindung mit Art. 71 der Brüssel I – VO (Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22.12.2000) international zuständig, da die Beklagte in Aschaffenburg, Deutschland, ihren Sitz hat.

#### II. Sachliche, örtliche und funktionelle Zuständigkeit

Die Kammer für Handelssachen des Landgerichts Aschaffenburg ist gemäß §§ 71 Abs. 1, 23 Nr. 1, 95 Nr. 1 VVG, §§ 12, 17 Abs. 1 ZPO auch sachlich, örtlich und funktionell zuständig.

Eine Zuständigkeit des Schiffahrtsgerichts gemäß § 2 Abs. 1 b) BinSchGerG liegt nicht vor, da vorliegend keine Ansprüche wegen Beschädigungen geltend gemacht werden, die ein Schiffer während der Fahrt oder beim Abladen anderen verursacht hat, sondern ein Ladungsschaden.

### B. Begründetheit der Klage

Die Klage ist unbegründet. Der Klägerin steht gegen die Beklagte kein Anspruch auf Schadensersatz wegen der Verunreinigung von Sojaschrot durch Ratten zu.

#### I. Hauptanspruch

1. Kein Anspruch aus Art. 16 Abs. 1, 18 Abs. 1 d), Abs. 2 des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte auf Schadensersatz gemäß Art. 16 Abs. 1, 18 Abs. 1 d), Abs. 2 CMNI besteht nicht.

Nach Art. 16 Abs. 1 CMNI haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferzeit entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

Gemäß Art. 25 Abs. 1 Rom I-VO (Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.06.2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht) ist das CMNI grundsätzlich anwendbar.

Nach Art. 25 Abs. 1 Rom I-VO berührt die Rom I-VO nicht die Anwendung internationaler Übereinkommen, denen ein oder mehrere Mitgliedsstaaten zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung angehören und die Kollisionsnormen für vertragliche Schuldverhältnisse enthalten. Bei dem CMNI handelt es sich um einen völkerrechtlichen Vertrag, zu deren Vertragsstaaten sowohl Deutschland als auch die Schweiz gehören (Koller, a. a. O., Art. 2 CMNI Rz. 2).

Allerdings ist das CMNI gemäß Art. 2 Abs. 1 CMNI auf den hier zu beurteilenden Transport nicht anwendbar.

Nach Art. 2 Abs. 1 CMNI ist das Übereinkommen auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden.

Zwar sieht der Rahmenvertrag 2013/2014 grenzüberschreitende Transporte von Mainz bis zu den im Transportvertrag 2013 – 2014 genannten Anlegestellen Main/Donau auch in Österreich, der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarn vor. Bei dem vorliegenden, tatsächlich zur Ausführung gebrachten Transport handelte es sich jedoch lediglich um einen innerstaatlichen Transport von Mainz nach Straubing mit der Folge, dass das CMNI gemäß Art. 2 Abs. 1 Satz 2 CMNI keine Anwendung findet.

## 2. Kein Anspruch aus § 280 BGB

Ein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte aus § 280 BGB besteht bereits aus Rechtsgründen nicht.

Vorliegend beauftragte die Klägerin die Beklagte mit dem Transport von Sojaschrot auf einem Binnenschiff von Mainz nach Straubing. Ob die Klägerin von der Beklagten Schadensersatz wegen der Verunreinigung des Transportgutes wegen Rattenkots verlangen kann oder nicht, richtet sich ausschließlich nach den Vorschriften der §§ 425 ff. HGB.

Bei den Vorschriften der §§ 425 ff. HGB handelt es sich nämlich im Hinblick auf alle Schäden, die durch Verluste oder Beschädigung des Gutes in der Obhutsphase resultieren, um *lex specialis* (Koller, Transportrecht, 7. Auflage, München 2010, Vor. §§ 425 ff. Rz. 2, § 425 Rz. 1).

## 3. Kein Anspruch aus §§ 425 Abs. 1, 427 Abs. 1 Nr. 4, 435 HGB

Die Klägerin kann von der Beklagten auch keine Zahlung von 194.679,03 € gemäß §§ 425 Abs. 1, 427 Abs. 1 Nr. 4, 435 HGB verlangen.

### a) Anwendbarkeit deutschen Rechts

Deutsches Recht ist gemäß Art. 3 Abs. 1 Rom I-VO anwendbar.

Gemäß Art. 1 Abs. 1 Rom I-VO ist vorliegend die Rom I-VO anwendbar, da der Transportvertrag 2013 – 2014 sowie der Frachtvertrag zwischen der Klägerin als schweizer Unternehmen und der Beklagten eine Verbindung zum Recht verschiedener Staaten aufweist. Der Rahmenvertrag wurde für den innerdeutschen und grenzüberschreitenden Gütertransport mit Binnenschiffen ab Mainz getroffen.

Nach Art. 3 Abs. 1 Rom I-VO unterliegt der Vertrag dem von den Parteien gewählten Recht, wobei sich die Rechtswahl ausdrücklich, eindeutig aus den Bestimmungen des Vertrages oder aus den Umständen des Falles ergeben muss.

Vorliegend haben die Parteien unter § 11 Abs. 1 des Transportvertrages 2013 – 2014 die Verlade- und Transportbedingungen der Beklagten vereinbart. Diese sehen in § 24 a) der Internationalen Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschiffahrt (IVBT) Folgendes vor:

»Sollte zwischen den Vertragsparteien eine Regelung des Vertragsstatuts nicht bestimmt worden sein, so gelten für Transporte mit Beginn und Ende im selben staatlichen Hoheitsgebiet die dort geltenden innerstaatlichen Gesetze unter Ausschluss des internationalen Privatrechts«

Vorliegend sollte das Sojaschrot von Mainz nach Straubing transportiert werden, so dass es sich um einen innerstaatlichen Transport handelte, auf den die Parteien nach ihrer Vereinbarung deutsches Recht anwenden wollten, was von den Parteien in dem Rechtsstreit auch nicht im Streit steht.

### b) Keine Abdingbarkeit der §§ 425 ff. HGB

Die §§ 425 ff. HGB sind auch nicht durch § 11 Abs. 1 des Transportvertrages 2013 – 2014 in Verbindung mit § 15 Nr. 1, Nr. 2 f) IVBT wirksam abbedungen worden.

Nach § 449 Abs. 1 HGB können die Parteien nämlich nur dann von den Vorschriften der §§ 425 – 438 HGB abweichen, wenn sie diese im Einzelnen ausgehandelt haben. Dies ist bei einer Verweisung auf die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der einen Vertragspartei jedoch gerade nicht der Fall.

### c) Keine Haftung der Beklagten gemäß §§ 425 Abs. 1, 427 Abs. 1 Nr. 4, 435 HGB

Zwar ist der Schaden durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme der Beförderung bis zur Ablieferung im Sinne von § 425 Abs. 1 HGB entstanden, doch greift zugunsten der Beklagten der Haftungsausschluss des § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB ein.

Hiernach ist der Frachtführer von der Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf die Gefahr zurückzuführen ist, dass die natürliche Beschaffenheit des Gutes besonders leicht zu Schäden führen kann, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund. Zwar hat der Gesetzgeber den Befall mit Schädlingen als Ausschlussgrund nicht ausdrücklich genannt, doch ergibt sich aus der Gesetzesbegründung (BT-Drucksache 13/8445 S. 63), dass der Gesetzgeber insoweit lediglich eine eigenständige Nennung für verzichtbar gehalten hat. Von der natürlichen Beschaffenheit umfasst ist auch der Befall mit Schädlingen und Nagern (OLG Oldenburg, Beschluss vom 23.07.2008, 9 U 36/08, ZfB 2009, Sammlung Seite 2035 ff).

Vorliegend handelt es sich bei dem befallenen Produkt um Sojaschrot. Sofern die Klägerin bestreitet, dass Sojaschrot aufgrund der natürlichen Beschaffenheit für den Befall von Ratten anfällig ist und hierfür Sachverständigenbeweis angeboten hat, hat das Gericht aufgrund allgemein bekannter Umstände davon abgesehen. Das Sojaschrot ist als Futtermittel für den Befall mit Ratten anfällig.

Wie sich aus den allgemein zugänglichen Internetquellen ergibt handelt es sich bei Sojaschrot um ein Produkt, das durch Zerkleinerung aus Sojabohnen gewonnen wird und das als Tierfutter für Geflügel, Rinder, Schweine und Haustiere Verwendung findet (de.wikipedia.org zu »Sojaschrot«).

Zu »Ratten« heißt es in Wikipedia (de.wikipedia.org):

»Ratten sind Allesfresser, die eine große Vielfalt an pflanzlicher und tierischer Nahrung zu sich nehmen. Die meisten Arten bevorzugen Samen, Körner, Nüsse und Früchte, ergänzen den Speiseplan aber mit Insekten und anderen Kleintieren. Es gibt aber auch Arten, die vorwiegend fleischliche Kost verzehren. Wanderratten beispielsweise sind vorwiegend Fleischfresser, zu ihrer Beute zählen Vögel und deren Eier, kleine Säugetiere und andere Wirbeltiere und auch Fische. Die Arten, die in der Nähe des Menschen leben, finden ihre Nahrung häufig in Vorratslagern, auf Feldern oder im Abfall. Haus- und Wanderratten können nicht nur alles fressen, was Menschen essen, sondern noch zusätzliche Stoffe wie Pelze, Seife, Papier und Bienenwachs.«

Zwischen den Parteien ist unstrittig, dass das Sojaschrot durch Ratten befallen wurde und dadurch nicht mehr – wie ursprünglich vorgesehen – eingesetzt werden konnte, wodurch der Klägerin ein Schaden entstand.

Damit hat sich aber gerade der Schaden verwirklicht, der vom Haftungsausschluss des § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB erfasst werden sollte.

Besondere Weisungen im Sinne von § 427 Abs. 4 HGB hat die Klägerin nicht



substantiiert vorgetragen, obwohl sie hierfür darlegungs- und beweispflichtig gewesen wäre, worauf das Gericht hingewiesen hat. Von einem besonderen Schutz im Sinne von § 427 Abs. 4 HGB kann nur dann gesprochen werden, wenn der Frachtführer ein über dem Sicherheitsniveau des Normaltransports liegenden Schutz zu gewähren verspricht (Koller, a. a. O., § 427 Rz. 80). Die Parteien haben die Schutzmaßnahmen konkret zu vereinbaren bzw. der Absender hat im Detail anzuweisen (Koller, a. a. O., § 427 Rz. 80).

Aus dem schriftlichen Transportvertrag 2013 – 2014 ergeben sich keine Hinweise für besondere Weisungen. Das Transportgut wird darin lediglich als »Sobjabohnenschrot als Schüttgut« angegeben. Soweit die Klägerin meint, diese ergäben sich konkludent aus dem Transportvertrag folgt das Gericht dieser Ansicht nicht, da in dem Vertrag gerade keine besonderen Anweisungen gegeben wurden.

Die Klägerin kann sich auch nicht auf § 435 HGB berufen. Hiernach gelten die im ersten Unterabschnitt (§§ 407 – 450 HGB) und im Frachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 HGB genannte Person vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat.

Leichtfertig handelt, wer grundlegende, auf der Hand liegende Sorgfaltspflichten verletzt, naheliegende Überlegungen nicht anstellt, sich über Bedenken in Betracht von Gefahren hinwegsetzt, die sich jedem aufdrängen müssen (Koller, a. a. O., § 435 Rz. 6). Dabei muss die Handlung oder das Unterlassen den Schaden im Sinne der allgemeinen Kausalitätsregeln verursacht haben (Koller, a. a. O., § 435 Rz. 2).

Aus dem Zusammenspiel von § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB und § 435 HGB ergibt sich, dass Pflichtverletzungen des Frachtführers im Sinne von § 435 HGB nur solche sein können, die keinen Zusammenhang mit der besonderen Schadensanfälligkeit des Transportgutes haben können. Auf die Frage, wie die Ratten auf den Schubleichter gekommen sind, kann es daher nach Ansicht der Kammer nicht ankommen.

Sofern die Klägerin behauptet, die Beklagte bzw. deren Erfüllungsgehilfen hätten die Ladelukten nicht geschlossen, bleibt schon nach dem Sachvortrag der Klägerseite offen, wie die Ratten auf den Schubleichter gelangten, also ob eine eventuelle Pflichtverletzung kausal gewesen wäre. Denkbar ist es nämlich, dass die Ratten mit der Ladung auf den Schubleichter kamen, dort bereits vorhanden waren oder bei dem Ladevorgang auf den Schubleichter kamen. Auch die Anbringung von Rattentelern hätte den Rattenbefall nicht verhindern können. Anders als bei Seeschiffen können die Ratten nämlich auch – unab-

hängig von den Festmacherleinen – vom Hafengelände auf das Binnenschiff springen (vgl. hierzu auch Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Urteil vom 27.03.2006, 5 C 6/05 BSch, ZfB 2008, Sammlung Seite 1969).

Einzig der Vortrag der Klägerin, wonach der Schubleichter bereits vor der Beladung mit Sojaschrot von Ratten befallen gewesen wäre, was dem Schiffsführer bekannt gewesen sei, stellt eine Behauptung dar, die zu einem Wegfall der Haftungsbeschränkung gemäß § 435 HGB hätte führen können.

Entgegen der Ansicht der Klägerseite ist die Beklagte bzw. die Streithelferin insoweit ihrer sekundären Darlegungslast nachgekommen.

Die Klägerin hat aufgrund der Beweisaufnahme nicht nachweisen können, dass bereits vorab ein Rattenbefall vorlag, was der Schiffsführer gewusst habe.

Vielmehr steht für das Gericht nach der Vernehmung des Zeugen M fest, dass der Schubleichter »B« am 16.12.2013 bei der Ankunft in Regensburg leer und mit Wasser ausgewaschen worden war. Der Schiffsführer konnte sich auch noch daran erinnern, dass er die Mannschaft anschließend in die Weihnachtspause entlassen hatte. Er hatte das Ergebnis des Reinigungsvorgangs auch zuvor nochmals überprüft, da er mit der Arbeit zuvor nicht zufrieden gewesen war. Bei der nochmaligen Überprüfung sei dann alles 100 %-ig gewesen. Im 76 m langen, von vorne bis hinten einsehbaren Laderaum aus Stahl sei gar nichts mehr gewesen, insbesondere nichts Essbares mehr. Ein Rattenbefall sei ihm nicht bekannt gewesen, er habe auch keine Ratten an Bord gesehen. Es habe auch bei früheren Transporten keine Beanstandungen wegen Rattenbefalls gegeben.

Die Aussage des Zeugen M war glaubhaft. Bedenken gegen die Glaubwürdigkeit des Zeugen ergaben sich nicht, wobei das Gericht nicht übersieht, dass der Schiffsführer ein Interesse an dem Ausgang des Rechtsstreits haben könnte.

Entgegen der Ansicht der Klägerseite im nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 17.11.2015 musste der Zeuge A nicht vernommen werden. Soweit die Klägerin die Vernehmung des Zeugen A im Schriftsatz vom 11.09.2015 beantragt hatte bezog sich dies auf nicht entscheidungserhebliche Tatsachen, worauf das Gericht mit Verfügung vom 14.09.2015 hingewiesen hatte. Zu den entscheidungserheblichen Tatsachen hatte die Klägerin jedoch nur den Zeugen M als Zeugen benannt. Der Klägerin wurde auch Gelegenheit gegeben, zu dem Schriftsatz der Streithelferin vom 09.10.2015 Stellung zu nehmen, ohne dass in der Folgezeit weitere Zeugen benannt wurden.

Die Durchführung einer weiteren Beweisaufnahme durch Augenschein oder Einholung eines Sachverständigengutachten

war nicht geboten, da insoweit Anknüpfungstatsachen fehlten, worauf das Gericht zumindest hinsichtlich des Sachverständigengutachtens bereits hingewiesen hatte.

Gründe, die zu einer Wiederöffnung der Verhandlung gemäß § 156 Abs. 2 ZPO Veranlassung geben würden, hat die Klägerin nicht dargetan. Soweit die Klägerin nach Schluss der mündlichen Verhandlung entgegen § 296 a BGB einen weiteren Beweis Antrag gestellt hat, hat die Kammer aufgrund der Konzentrationsmaxime davon abgesehen, nochmals gemäß § 156 Abs. 1 ZPO die Verhandlung wiederzueröffnen, zumal es im Ergebnis – wegen der Verjährung – auch nicht darauf angekommen wäre.

Entgegen der Ansicht der Klägerseite sind die Voraussetzungen des § 425 Abs. 2 HGB vorliegend nicht mehr zu prüfen, da die Vorschrift lediglich den Rechtsgedanken des § 254 BGB aufgreift (Koller, a. a. O., § 425 Rz. 1).

Lediglich ergänzend wird ausgeführt, dass die Beklagte zudem berechtigt ist, die Leistung gemäß § 214 Abs. 1 BGB zu verweigern. Die Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben.

Ein etwaiger Schadensersatzanspruch gemäß § 425 Abs. 1 HGB ist jedenfalls verjährt.

Gemäß § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB verjähren die Ansprüche aus einer Beförderung grundsätzlich in einem Jahr, wobei die Verjährungsfrist mit dem Ablauf des Tages beginnt, an dem das Gut abgeliefert wurde. Die Ablieferung des Sojaschrots erfolgte vorliegend am 03.01.2014, so dass die Verjährungsfrist am 04.01.2013, 0:00 Uhr, begann.

Nach § 11 des zwischen den Parteien geschlossenen Transportvertrags 2013 – 2014 verjähren die Ansprüche gegen den Verfrachter jedoch bereits innerhalb von sechs Monaten nach Ablieferung der Ladung.

Diese abweichende Regelung zu § 439 Abs. 1 HGB ist gemäß § 439 Abs. 4 BGB auch wirksam.

Nach § 439 Abs. 4 HGB kann die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlusts und Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist durch eine Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragspartnern getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden. Nach der Beweisaufnahme ist die Kammer davon überzeugt, dass die Regelung unter § 11 des Transportvertrages zwischen den Parteien im Einzelnen ausgehandelt wurde.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Transportvertrag 2013 – 2014 um einen fortlaufenden Vertrag handelt, dessen Ursprünge auf eine Vereinbarung aus

dem Jahr 2000 zurückgehen und der jeweils im 2-Jahresrhythmus aktualisiert wurde, wobei die 6-monatige Verjährungsfrist bereits von Beginn an in den Verträgen enthalten war.

Maßgebend ist insoweit, ob die Verjährungsfristbestimmung im Ursprungsvertrag ausgehandelt wurde oder nicht.

Die Übernahme einer vorformulierten Klausel kann auf einem Aushandeln im Einzelnen beruhen, wenn derjenige, der die Klausel ins Spiel gebracht hat, nachdrücklich seine ernsthafte Bereitschaft bekundet hat, die Abweichungen zu erörtern und die Klausel inhaltlich ernsthaft zum Gegenstand von Verhandlungen gemacht hat (Koller, Transportrecht, 7. Auflage, München 2010, § 449 HGB Rn. 46 und § 439 Rn. 51, BGH, Urteil vom 09.10.1986, VII ZR 245/85 = juris Rn. 11). Das Aushandeln muss grundsätzlich auf einen konkreten Vertrag bezogen sein, sei es auch ein Rahmenvertrag. Werden bei späteren Verträgen aufgrund einer Verständigung der Parteien früher ausgehandelte Regelungen erneut in den Vertrag aufgenommen, so sind diese ebenfalls im Einzelnen ausgehandelt, wenn die beiderseitige reale Möglichkeit der Einflussnahme bestand (Koller, a. a. O., § 449 Rn. 43).

Nach Vernehmung der beklagtenseits benannten Zeugen W und E sowie des klägerseits benannten Zeugen K ist das Gericht davon überzeugt, dass es sich bei der Regelung der kurzen Verjährung in § 11 des Transportvertrages um eine im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarung handelt. Insbesondere der von der Klägerseite benannte Zeuge Y hatte noch eine konkrete Erinnerung an die Vertragsverhandlungen im Jahr 2000. Der Zeuge hat im Termin

am 03.11.2015 ausgesagt, er sei auf Seiten der Klägerin an den Vertragsverhandlungen zum allerersten Vertrag zwischen den Parteien beteiligt gewesen. Die Vertragsverhandlungen seien so abgelaufen, dass die Beklagte der Klägerin einen Vertragsentwurf zugesandt habe. Diesen sei die Klägerin sodann akribisch durchgegangen, anschließend habe es eine persönliche Besprechung gegeben, in der die Parteien jeden einzelnen Punkt des Vertrages durchgegangen seien und sich auf einen Vertragstext geeinigt hätten. Die Verjährungsfrist sei auch erörtert und akzeptiert worden. Die Klägerin habe keine Bedenken gehabt, diesen Passus zu akzeptieren. Über den Passus sei diskutiert worden. Natürlich sei darüber keine unendlich lange Diskussion geführt worden. Sie hätten sich gefragt, ob die Verjährungsfrist ausreiche und seien zu dem Schluss gekommen, dass sie der Klägerin ausreiche. Diese Aussage wird bestätigt durch die Aussage des Zeugen W, der die Vertragsverhandlungen ebenso beschreibt. Nach Übersendung des Vertragsentwurfs sei über das Ganze gesprochen worden und es seien auch Sachen geändert worden. Auch die Verjährungsfrist sei besprochen worden.

Die Aussage der Zeugin R war dagegen hinsichtlich der ursprünglichen Vertragsverhandlungen unergiebig, da sie erst seit 2002 bei der Beklagten als Speditionskaufrau beschäftigt ist. Die Zeugin konnte jedoch bestätigen, dass die letzte Fassung in englischer Sprache von der Klägerseite vorgegeben war.

Entgegen der Ansicht der Klägerseite lag ein Verhandeln der Verjährungsfrist im Einzelnen vor, auch wenn die ursprüngli-

che Verjährungsfrist im Vertragsentwurf im Ergebnis so beibehalten wurde, denn die Parteien gingen die Punkte Schritt für Schritt durch, wobei die Änderungswünsche der Klägerin durchaus Berücksichtigung fanden. Von einem Stellen der Vertragsbedingungen ohne reale Einwirkungsmöglichkeit der Klägerseite kann daher nach der Beweisaufnahme keine Rede sein.

Soweit die Regelung zur Verjährungsfrist in der Folge beibehalten wurde, obwohl die Verjährungsfrist in den IVBT auf ein Jahr abgeändert wurde, liegt entgegen der Klägeransicht kein Widerspruch vor, denn insoweit gilt nach § 305 b BGB der Vorrang der Individualabrede.

Unter Berücksichtigung der 6-monatigen Verjährungsfrist, die am 04.01.2014 begann, endete die Verjährungsfrist am 03.07.2014, 24:00 Uhr, und unter Berücksichtigung der Hemmung vom 06.01.2014 bis 08.01.2014 von 2 Tagen am 05.07.2014, 24:00 Uhr.

Die erst am 30.12.2014 eingereichte und am 09.02.2014 zugestellte Klage konnte keine Hemmung gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB mehr bewirken.

II. Nebenforderungen  
Mangels Hauptanspruchs besteht auch kein Zinsanspruch gemäß §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

III. Prozessuale Nebenentscheidungen  
Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs. 1 Satz 1, 101 Abs. 1, 709 Satz 1 und Satz 2 ZPO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 43 Abs. 1, 48 Abs. 1 GKG, §§ 2, 3 ZPO.