

Kündigung von Dauerfrachtverträgen



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

§ 415 HGB ist auf Rahmenverträge, die in Form eines Dauerfrachtvertrages über Binnenschifftransporte sich weder auf ein konkretes Schiff, noch einen konkreten Lade- und Löschort beziehen und nur eine grob umrissene Jahrestransportmenge festsetzen, nicht anwendbar. Im Falle einer Kündigung des Rahmenvertrages steht dem Binnenschiffahrtsunternehmen daher keine Fautfracht nach § 415 II HGB zu.

Die unberechtigte und damit unwirksame Kündigung eines solchen Rahmenvertrages ist aber ein Verstoß gegen die Pflicht zur Rücksichtnahme nach § 241 II BGB und begründet deshalb einen Schadenersatzanspruch wegen Verletzung des Frachtvertrages nach § 280 I BGB.

Da eine abstrakte Berechnung der Entschädigung nach § 415 II Nr. 2 HGB nicht in Betracht kommt, ist das Binnenschiffahrtsunternehmen für die Entstehung und konkrete Berechnung der Höhe des entstandenen Schaden darlegungs- und beweispflichtig.

Urteil des Landgerichts Frankenthal (Pfalz) Az.: 2 HK O 5/12 vom 11. Februar 2013 (die Sache wurde in zweiter Instanz durch Vergleich im Sinne des Grundurteiles beendet).

Urteil

1. Der Schadenersatzanspruch der Klägerin wegen Kündigung des Frachtvertrages der Parteien durch die Beklagte ist dem Grunde nach gerechtfertigt.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 126.194,69 € nebst 8 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11. November 2011 zu zahlen. Wegen des weitergehenden Zinsanspruchs aus diesem Betrag wird die Klage abgewiesen.
3. Die Widerklage wird abgewiesen.
4. Die Kostenentscheidung bleibt der Endentscheidung vorbehalten.
5. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Tatbestand

Gründe:

Tatbestand

Die Klägerin (»K«) ist eine belgische Tankschiffsreederei, die mit Tankmotorschiffen unterschiedlichen Typs auf den europäischen Wasserstraßen Binnenschifftransporte durchführt. Die Beklagte (»B«) ist ein Chemieunternehmen, das seine Produkte u.a. mit Binnenschiffen transportieren lässt. Vorliegend nimmt die Klägerin die Beklagte auf Zahlung von Fautfracht in Höhe von 2.850.297,42 €, ersatzweise Schadenersatz und Bezahlung einer Frachtforderung in Höhe von 115.590,29 € sowie Verzugszinsen auf verspätet bezahlte Frachtforderungen in Höhe von 10.604,40 € in Anspruch. Die Beklagte will gegenüber der Frachtforderung mit Gegenansprüchen aufrechnen und verlangt darüber hinaus widerklagend von der Klägerin Schadenersatz wegen Nichterfüllung eines Frachtvertrages der Parteien, den sie mit insgesamt 1.478.952 € beziffert.

Der Streit hat folgenden Hintergrund:

Die Parteien waren seit dem 16./22.Mai 2006 durch einen »Rahmenvertrag für den Transport von flüssigen Gütern in Tankschiffen« verbunden, der Grundlage für einzelne, ab dem 1. Juni 2006 abzuschließende Frachtverträge war. Danach sollten u.a. die im Rahmen von Frachtverträgen zu transportierenden Mengen von der Beklagten möglichst gleichmäßig verteilt über das Vertragsjahr zum Transport zur Verfügung gestellt werden und die Klägerin hatte auf Anforderung der Beklagten geeigneten Schiffsraum zu stellen und die Transporte bevorzugt durchzuführen. Für den Fall, dass die Klägerin im Verlauf der Vertragslaufzeit eines Frachtvertrages mehrmals nicht in der Lage sein sollte, innerhalb der vorgesehenen Frist Schiffsraum zu stellen, sollte die Beklagte zur fristlosen Kündigung des Frachtvertrages berechtigt sein und die Klägerin ihr die daraus entstehenden finanziellen Nachteile vergüten. Auf den Rahmenvertrag und die abzuschließenden Frachtverträge sollte deutsches Recht Anwendung finden.

Unter Geltung des beschriebenen Rahmenvertrages schlossen die Parteien am 25.August 2010 einen Frachtvertrag über den Schiffstransport von 500.000 Tonnen Naphta mit einer Mengenabweichung von +/-20 % in der Wahl der Beklagten für die Zeit vom 1. September 2010 bis 31. Dezember 2013.

Zwischen den Parteien bestand Einigkeit, dass die Transporte fast ausschließlich zwischen Ludwigshafen/Mannheim und den großen Seehäfen in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA) stattfinden würden. Die Disposition der einzelnen Transporte erfolgte telefonisch oder per e-mail, wobei die Beklagte in der Regel mit einer Vorlaufzeit von drei Tagen bei der Klägerin Transportraum anforderte.

Dementsprechend führte die Klägerin für die Beklagte ab Oktober 2010 zahlreiche Schiffstransporte aus. Wegen der Einzelheiten insoweit wird auf die Anlage K 17 Bezug genommen.

Mit e-mail der Beklagten vom 25. Februar 2011 teilte diese der Klägerin mit, im Zeitraum von Ende April bis Anfang Juni 2011 werde einer ihrer Steamcracker einer Revision unterzogen, weshalb in diesem Zeitraum mit entsprechend reduzierten Naphta-Zufuhren nach Ludwigshafen/Mannheim zu rechnen sei.

Ab Mitte Mai 2010 herrschte extremes Niedrigwasser auf dem Rhein, was dazu führte, dass die Ladekapazitäten der von der Klägerin zum Transport eingesetzten Schiffe teilweise nur zu rund 25 % ausgenutzt werden konnten.

Unterdessen forderte die Beklagte mit ihren e-mails vom 16., 17., 23., 24. und 25.Mai 2011 die Klägerin zur Stellung von Transportkapazitäten auf.

Mit weiterer e-mail der Beklagten vom 30.Mai 2011 erbat diese »dringend schiffsraum für transporte naphta ab rotterdam nach LU« und teilte mit »crackerabstellung ist beendet«.

In der Folgezeit kam es zu einer Stornierung eines für den 12.Juni 2011 vorgesehenen Transportes durch die Beklagte, worauf die Klägerin mit e-mail vom 9. Juni 2011 ankündigte, Fautfracht geltend zu machen, was sie später mit ihrer Rechnung vom 26.Juli 2011 auch tat. In Reaktion auf die e-mail der Klägerin vom 9. Juni 2011 antwortete die Beklagte mit ihrer e-mail vom gleichen Tage, die die Klägerin am 10. Juni 2011 beantwortete.

Ab 14. Juni 2011 bot die Klägerin, die den letzten Transport für die Beklagte am 9. Juni 2011 ausgeführt hatte, der Beklagten täglich per e-mail Transportraum an. Mit e-mail der Beklagten vom 16. Juni 2012 schlug diese einen Besprechungstermin am 30. Juni 2011 vor mit den Themen »Überzeugendes Konzept der K, wie künftig die Vertragserfüllung sichergestellt wird« und »Kompensation der B durch Nichterfüllung der Vertragsmengen seitens K«. Gleichzeitig kündigte sie an, bis zu einer Klärung dieser Punkte werde sie »von einer weiteren Beschäftigung der K absehen.«

Tatsächlich fand am 30. Juni 2011 ein Gespräch der Parteien statt, dessen Inhalt die Beklagte in einem Schreiben vom 4. Juli 2011 aus ihrer Sicht zusammenfasste.

Anfang August 2011 bestanden offene Frachtforderungen der Klägerin gegen die Beklagte in Höhe von 115.589,79 €. Mit Schreiben vom 10. August 2011 erklärte die Beklagte gegenüber diesen Forderungen die Aufrechnung mit eigenen Gegenforderungen in Höhe von 209.534,00 € wegen »Mehraufwendungen, entstanden aus der Nichterfüllung der vertraglich vereinbarten Transportmengen im Zeitraum vom 06. März 2011 bis 29. Mai 2011«.

Mit Schreiben vom 1. September 2011 kündigte die Beklagte den Frachtvertrag der Parteien »gemäß § 7 Nr.1« des Rahmenvertrages vom Mai 2006 mit sofortiger Wirkung mit der Begründung, die Klägerin sei »im Verlauf der Vertragslaufzeit des Frachtvertrags mehrmals seit März 2011 nicht in der Lage« gewesen, »innerhalb der vorgesehenen Frist Schiffsraum zu stellen«.

Die Klägerin ist im Wesentlichen der Auffassung, sie habe ihre Verpflichtungen aus den Verträgen der Parteien erfüllt und alle ihr von Beklagten angedienten und übergebenen Transportmengen vertragsgemäß transportiert. Die Einstellung der Vertragserfüllung und die Beendigung des Vertragsverhältnisses seien alleine auf interne Dispositionsschwierigkeiten auf Seite der Beklagten und in deren Risikosphäre begründet. Die Beklagte habe den Frachtvertrag bereits mit ihrem Schreiben vom 16. Juni 2011 aufgesagt und damit gekündigt und diese Kündigung am 1. September 2011 wiederholt. Entgegen ihrer Behauptung sei die Beklagte auch niemals gezwungen gewesen, Ersatzschiffraum wegen ihrer – der Klägerin – fehlenden Transportbereitschaft zu beschaffen. Der streitgegenständliche Frachtvertrag der Parteien sei ein solcher im Sinne des § 407 HGB mit der Folge, dass sie Fautfracht gem. § 415 Abs. 2 Ziff. 2 HGB in Höhe von 2.850.297,42 € verlangen könne. Jedenfalls schulde ihr die Beklagte Schadensersatz wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages.

Die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 3.241.502,07 € nebst 8 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz hieraus seit dem 14. Oktober 2011 sowie vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 6.370,00 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatz-Überleitungsgesetz hieraus seit Klagezustellung zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie bringt im Wesentlichen vor, sie habe den Frachtvertrag mit der Klägerin zu Recht fristlos gekündigt, weil diese entgegen ihren – der Beklagten – Anforderungen stets zu wenig oder verspätet

Schiffsraum zur Verfügung gestellt habe und sie daher gezwungen gewesen sei, am Spotmarkt für zusätzlich teureren Transportraum für Naphta einzuchartern. Vertragsverletzungen ihrerseits habe es nicht gegeben. Die Stornierung des für den 12. Juni 2011 vorgesehenen Transports habe seinen Grund in einem unvorhersehbaren und kurzfristigen Cracker-Ausfall gehabt. Eventuelle Schadensersatzansprüche der Klägerin könnten auch nicht auf § 415 HGB gestützt werden, weil es sich bei dem Vertragsverhältnis der Parteien um einen Dauerfrachtvertrag handle, auf den diese Bestimmung keine Anwendung finde. Die Frachtforderungen der Klägerin seien durch Aufrechnung mit ihrer Schadensersatzforderung wegen der Eincharterung zusätzlichen Schiffsraumes erloschen.

Die Klägerin sei verpflichtet, ihr – der Beklagten – den ihr aus der Nichterfüllung des Frachtvertrages der Parteien entstandenen Schaden zu ersetzen, weil sie während der Vertragslaufzeit ihrer Verpflichtung zur Gestellung geeigneten Schiffraumes nicht nachgekommen und deshalb die anderweitige Eincharterung notwendig geworden sei und nach Vertragsbeendigung die Eindeckung der mit der Klägerin vereinbarten Transportkapazitäten bei anderen Anbietern habe vorgenommen werden müssen. Ihr Schaden belaufe sich bis einschließlich Februar 2012 auf einen Betrag von insgesamt 1.478.952 € gemäß der Anlage B 17 a, so dass ihr nach Abzug der aufgerechneten Frachtforderung ein Schadenbetrag von 1.363.361,71 € verbleibe. Die Beklagte beantragt widerklagend, die Klägerin zu verurteilen, an sie 1.362.361,71 € zzgl. 5 %-Punkte Zins über Basiszinssatz ab Zustellung der Widerklage zu zahlen.

Die Klägerin beantragt, die Widerklage abzuweisen.

Zur Ergänzung des Tatbestandes wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze und die von ihnen zu den Akten gereichten Unterlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Klage und Widerklage, die beide zulässig sind, führen in der Sache zu einem Grundurteil über die Schadensersatzansprüche der Klägerin sowie einem der Klage stattgebenden Teilurteil hinsichtlich der Frachtgeld – und Zinsforderung der Klägerin und einer Abweisung der widerklagend geltend gemachten Schadensersatzforderung der Beklagten.

Im Einzelnen gilt dazu Folgendes:

Die Klägerin kann von der Beklagten dem Grunde nach gem. § 280 Abs.1 BGB Schadensersatz wegen Verletzung des Frachtvertrages der Parteien verlangen. Die Beklagte hat diesen Vertrag fristlos gekündigt ohne dazu aufgrund des Rahmenvertrages der Parteien vom 16./22. Mai 2006 berechtigt gewesen zu sein.

Auch die unberechtigte Kündigung oder Rücktrittserklärung ist Pflichtverletzung im Sinne des § 280 Abs.1 BGB (vgl. dazu Palandt BGB, 70. Aufl., Rdnr. 26 zu § 280 m.w.N.). Eine Vertragspartei, die ein Gestaltungsrecht ausübt, das nicht besteht, verletzt ihre Pflicht zur Rücksichtnahme nach § 241 Abs.2 BGB. Danach hat jede Vertragspartei auf die Rechte, Rechtsgüter und Interessen des anderen Teils Rücksicht zu nehmen. Zu diesen Rechten und Interessen gehört auch das Interesse des Schuldners, nicht in weitergehendem Umfang in Anspruch genommen zu werden als in dem Vertrag vereinbart. Wie der Gläubiger von dem Schuldner die uneingeschränkte Herbeiführung des Leistungserfolges beanspruchen kann, darf der Schuldner von dem Gläubiger erwarten, dass auch er die Grenzen des Vereinbarten einhält (BGH NJW 2009, 1262).

Nach diesen Maßstäben war die fristlose Kündigung der Beklagten nicht nur sachlich unbegründet sondern auch im Sinne von § 280 Abs.1 S.1 BGB pflichtwidrig. § 7 Nr. 1 des Rahmenvertrages bestimmt, dass die Beklagte zur fristlosen Kündigung eines Frachtvertrages berechtigt sein sollte, wenn die Klägerin im Verlauf der Vertragslaufzeit des Vertrages mehrmals nicht in der Lage war, innerhalb der vorgesehenen Frist Schiffsraum zu stellen. Diese Voraussetzungen waren nach dem Dafürhalten der Kammer bis zur fristlosen Kündigung durch die Beklagte nicht erfüllt. Soweit die Beklagte mit ihren als Anlagenkonvolut B 1 vorgelegten, per e-mail geführten Schriftverkehr der Parteien zu belegen versucht hat, dass von der Klägerin bereits seit Oktober 2010 zu wenig Schiffsraum gestellt worden sei, ist ihr dies nicht gelungen.

Die Klägerin hat mit der Anlage K 17 eine Aufstellung der durchgeführten Transporte vorgelegt und dazu – im Wesentlichen unwidersprochen – vorgebracht, alle ihr von der Beklagten angedienten und übergebenen Transportmengen seien bis zur Mitteilung der Beklagten vom 16. Juni 2011 vertragsgemäß transportiert worden. Der Hinweis der Beklagten auf angebliche Vertragsstörungen bereits im Oktober 2010 geht fehlt. Diese waren nämlich nicht von der Klägerin zu vertreten. Nach deren unwidersprochen gebliebenen Vorbringen hatte die Beklagte Anfang Oktober 2010 mitgeteilt, es werde zu ganz erheblichen Reduzierungen der Transportmengen kommen und ungeachtet dessen Mitte Oktober angekündigt, es werde maximaler Schiffsraum benötigt. Nach dem Dafürhalten der Kammer war dieses Verhalten der Beklagten widersprüchlich mit der Folge, dass sie daraus nichts für sie Günstiges herleiten kann.

Auch der Vorgang im Februar 2011 belegt nicht, dass die Klägerin zu wenig Schiffsraum zur Verfügung gestellt hätte. Nach der bis dahin unstreitig beiderseits flexibel gehandhabten Abstimmung über La-

determine durfte die Klägerin, nachdem die Disposition der Beklagten ab Freitag 17 Uhr bis Montag 8 Uhr weder telefonisch noch per e-mail erreichbar ist, von einem Einverständnis der Beklagten mit der Verschiebung eines Ladetermins um zwei Tage ausgehen.

Zu einer fristlosen Kündigung des Vertragsverhältnisses der Parteien war die Beklagte auch nicht aufgrund der Vorgänge im Mai und Juni 2011 berechtigt. Die Kammer pflichtet der Klägerin darin bei, dass sich die Beklagte treuwidrig (§ 242 BGB) verhalten hat, nachdem sie im Zusammenhang mit der Cracker-Revision im Mai 2011 zunächst langfristige angekündigt hatte, im Mai würden erheblich unterdurchschnittliche Transportmengen anfallen, entgegen dieser Ankündigung dann aber mit ihren e-mails ab 16. Mai 2011 Transportkapazitäten anforderte, obgleich die Crackerabstellung tatsächlich erst am 30. Mai 2011 beendet war, was die Beklagte mit e-mail vom gleichen Tage der Klägerin mitteilte. Unstreitig wurden in der Folgezeit mehrere von der Klägerin zum Transport angeordnete Schiffe von der Beklagten abgelehnt und Aufträge storniert oder Angebote der Klägerin, Transporte durchzuführen, von ihr nicht beantwortet. Angesichts dieses eigenen vertragswidrigen Verhaltens der Beklagten konnte sie sich von dem Vertrag mit der Klägerin nicht durch fristlose Kündigung lösen.

Die Klägerin kann sonach von der Beklagten wegen der unberechtigten Kündigung dem Grund nach Schadensersatz verlangen.

Der Beklagten ist nach Auffassung der Kammer indes darin beizupflichten, dass die Klägerin ihre Ansprüche nicht der frachtrechtlichen Vorschrift des § 415 HGB zur Fautfracht entnehmen kann. Nach § 415 HGB ist der Absender zur jederzeitigen Kündigung des Frachtvertrages berechtigt mit der Folge, dass der Frachtführer entweder die vereinbarte Fracht unter Abzug sämtlicher Ersparnisse oder anderweitiger Erwerbsmöglichkeiten (§ 415 Abs.2 Nr. 1 HGB) oder ein Drittel der vereinbarten Fracht als Fautfracht (§ 415 Abs.2 Nr.2 HGB) verlangen kann.

Unter Fautfracht versteht man eine gesetzlich festgelegte Kündigungsentschädigung, die weder Leistungsentgelt noch Schadensersatz ist. Ein Vorzug dieser pauschalen Ausgleichsmethode liegt darin, dem Frachtführer den Schadensnachweis zu ersparen und das Haftungsrisiko des Absenders zu begrenzen. Der Frachtführer

hat nach der Kündigung in jedem Falle eine ganz bestimmte Entschädigungssumme zu erwarten, die beide Vertragsparteien bereits bei Abschluss des Frachtvertrages kennen. Dies führt zu Planungs-, Kalkulations- und letztlich auch zu Rechtssicherheit zwischen den Parteien (vgl. Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 2. Aufl., Rdnr. 12 zu § 415 m.w.N.).

Nach den von der Beklagten zitierten und wohl als herrschend zu bezeichnenden Meinungen in der Literatur (v.Waldstein/Holland, Binnenschiffrechts, Rd.-Nr. 2 zu § 415 HGB und Fremuth/Thume, Transportrecht, Rdnr. 7 zu § 415 HGB) scheidet indes auf Dauerfrachtverträge wie den vorliegend streitgegenständlichen Vertrag der Parteien eine Anwendung des § 415 HGB aus. Dieser Auffassung schließt sich die Kammer an. Der Vertrag der Parteien legt lediglich eine grob umrissene Jahrestransportmenge fest und bezieht sich weder auf ein konkretes Schiff noch einen konkreten Lade- und Löschart, und das Frachttgelt ist nicht verbindlich bestimmt.

Kommt sonach eine Berechnung des Schadens nach § 415 Abs. 2 Nr.2 HGB nicht in Betracht, ist die Klägerin verpflichtet, ihren konkreten Schaden dazutun und unter Beweis zu stellen, was sie mit ihren Schriftsätzen vom 9. Februar 2012 und vom 4. Oktober 2012 getan hat. Sie beziffert dabei, von der Beklagten bestritten, ihren Schaden auf mindestens 1.743.052 €. Ob diese Schadensberechnung zutrifft, bedarf einer aufwändigen Beweiserhebung, was es angezeigt erscheinen lässt, zunächst gem. § 304 ZPO durch ein Zwischenurteil über den Grund zu entscheiden.

Im Hinblick auf die weitergehenden Ansprüche der Klägerin und die widerklagend geltend gemachten Ansprüche der Beklagten hält es die Kammer für sachgerecht, durch Teilurteil gem. § 301 Abs. 1 ZPO zu entscheiden.

Unstreitig begründet sind dem Grunde und der Höhe nach die Frachtforderung der Klägerin über 115.590,29 € und ihre Verzugszinsforderung über 10.604,40 €. Soweit die Beklagte gegenüber diesen Forderungen mit einer eigenen Gegenforderung in Höhe von 209.534 € gemäß ihrem Schreiben vom 10. August 2011 aufrechnen will, geht ihre Aufrechnung ins Leere. Die Beklagte begründet ihre Gegenforderung mit dem angeblichen Erfordernis der Ancharterung von Ersatztransportraum wegen fehlender Transportbereitschaft der Klägerin von März bis Mai 2011. Nach dem unwidersprochen gebliebenen Vorbringen der Klägerin hat die Beklagte in

den Monaten März und April 2011 fehlenden Schiffsraum nicht reklamiert, und die Situation im Mai 2011 war geprägt durch das Niedrigwasser des Rheins und die vorstehend bereits erörterte Ankündigung der Steamcracker-Revision, die die Klägerin zu Annahme berechtigten, die ihr abgeforderten Transporte würden sich deutlich reduzieren.

Die Klägerin kann demzufolge mangels wirksamer Aufrechnung von der Beklagten die Zahlung von insgesamt 126.194,69 € verlangen.

Der Zinsanspruch insoweit folgt aus §§ 291, 288 Abs.2 BGB. Wegen des weitergehenden Zinsbegehrens (Zinsen ab 14. Oktober 2011) musste die Klage mangels Vortrages der Klägerin zum Zinszeitpunkt abgewiesen werden.

Die Widerklage der Beklagten ist demgegenüber unbegründet. Schadensersatzansprüche gegen die Klägerin wegen von dieser verweigerter Transporte bestehen weder aus § 1 Ziff.4 noch aus § 7 Ziff.1 des Rahmenvertrages der Parteien und sind auch nicht nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 281, 280 BGB begründet. Soweit die Beklagte angebliche Schäden für Zeiträume nach der von ihr erklärten fristlosen Kündigung geltend macht, scheidet Ersatzansprüche schon deshalb aus, weil, wie vorstehend ausgeführt, die fristlose Kündigung nach dem Dafürhalten der Kammer unberechtigt und sie deshalb selbst dafür verantwortlich war, dass die Klägerin für sie keine Transporte mehr ausgeführt hat.

Darüber hinaus hat die Klägerin aufgezeigt, dass die Beklagte auch vor der von ihr erklärten Kündigung regelmäßig auf dem Spotmarkt zusätzliche Transporte vergeben hatte, ohne diese Transporte bei der Klägerin einzufordern. Daneben kann auch nicht außer Betracht bleiben, dass unstreitig die Ankündigungen der Beklagten betreffend ihren Transportbedarf gegenüber der Klägerin teilweise widersprüchlich waren und sie von ihr eine Flexibilität gefordert hat, die den Vorgaben in § 1 Nr. 1 des Rahmenvertrages der Parteien, wonach die zu transportierenden Mengen seitens der Beklagten »möglichst gleichmäßig verteilt über das Vertragsjahr« zur Verfügung gestellt werden sollten, nicht entsprach. Nicht außer Betracht bleiben kann auch, dass unstreitig in keinem einzigen Fall ein zwischen den Parteien festgelegter Ladetermin »fix« geschlossen wurde und Fristsetzungen zu keinem Zeitpunkt erfolgten. Vor diesem Hintergrund musste die Widerklage erfolglos bleiben.