

# Verkehrssicherungspflicht am Ladeplatz und Verjährung



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

Die Verantwortung für die Schiffbarkeit eines Hafens liegt beim Hafенbetreiber und Eigentümer der Anlegestelle im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht. Auch wenn der Schiffsführer für die Betriebssicherheit des Schiffes verantwortlich ist und sich über die Gewässertiefe bzw. Schiffbarkeit informieren muss, darf er grundsätzlich darauf vertrauen, dass die Wassertiefe der Anlegestelle für die Beladung geeignet ist, erst recht, wenn die Abladung seines Schiffes unterhalb der allgemeinen zulässigen Abladetiefe für die Wasserstraße liegt.

Ein Umschlagbetrieb, der nicht Absender ist, nimmt als Erfüllungsgehilfe die Pflichten des Absenders wahr und ist Dritter auch im Verhältnis zum Ausführenden Frachtführer, so dass Schadenersatzansprüche des Umschlagsbetriebes nur auf deliktische Ansprüche gestützt werden können. Hierfür gilt die Verjährung des § 117 I Nr. 7 BinSchG, nicht die des Artikels 24 CMNI.

Eine verjährungshemmende Zustellung eines Mahnbescheides ist nicht demnächst im Sinne des § 167 ZPO erfolgt, wenn der Kläger trotz erfolgloser Zustellung per Einschreiben mit Rückschein nicht klärt, warum die Zustellung erfolglos war, und deshalb die erfolgreiche Zustellung erst Monate später erfolgt. Ist dem Beklagten die gerichtliche Inanspruchnahme durch einfaches Schreiben weder mitgeteilt noch konkret in Aussicht gestellt worden, besteht keine allgemeine Obliegenheit, sich jederzeit auf die Möglichkeit des Zugangs einer förmlich zugestellten Sendung einzurichten. Die Berufung auf die Verjährung ist deshalb auch nicht rechtsmissbräuchlich im Sinne des § 242 BGB.

*Schiffahrtsobergericht Berlin, Hinweisbeschluss vom 8. Dezember 2022 und Einstellungsbeschluss vom 2. Februar 2023, Az.: 22 U 39/22 BSch (Az.: 233 C 170/21 BSch, Amtsgericht Charlottenburg)*

## Aus den Gründen des Hinweisbeschlusses:

Die Klägerin, die einen an der Spree in Berlin-Spandau gelegenen Entsorgungsbetrieb führt, übernahm die Beladung des Schiffes des Beklagten mit teerhaltigem Asphalt für den Absender. Ausweislich des »Begleitformulars für grenzüberschreitende Verbringungen von Abfällen« vom 6. Dezember 2019 sowie des Konnossements/Ladescheins vom 10. Dezember 2019 war Absender die R. Als Frachtführer war die N beauftragt worden, die die O B.V. (GmbH nach niederländischem Recht) beauftragt hatte, die wiederum den Beklagten unter der Firma »S« mit der Ausführung betraut hatte.

Das MS OSAR verfügt über eine Beladungskapazität von 1.077 t (Abladetiefe 2,51 m). Der Beklagte sollte auf dem Wasserweg 754 t (Abladetiefe knapp 2 m) teerhaltigen Asphalts von Berlin-Spandau nach Rotterdam transportieren. Mit dieser Ladung vermochte das Schiff nicht abzulegen, weil es Grundberührung hatte. Die Schiffsschraube spülte bei durch den Beklagten vermehrtem Schub über mehrere Minuten Sand hinter dem Schiff weg, was zur Unterspülung der Uferböschung bzw. der Spundwand führte. Nach Entladung von ca. 50 t konnte das Schiff schließlich ablegen.

Die Parteien streiten über die Verantwortung für die Beachtung der Abladetiefe bzw. Wassertiefe an der Anlegestelle. Die Klägerin hat behauptet, das Ufer sei zuvor unbeschädigt gewesen. Der Beklagte hat geltend gemacht, es seien schon vor dem streitgegenständlichen Vorfall massive Un-

terspülungen an der Wand vorhanden gewesen ...

Das Amtsgericht Charlottenburg – Schiffahrtsgericht – hat durch am 25. März 2022 verkündetes Urteil die Klage abgewiesen. Der Beklagte sei gemäß §§ 214 BGB, 117 BinSchG berechtigt, die Leistung auf den Schadenersatzanspruch der Klägerin gemäß §§ 3, 7 BinSchG, 823 Abs. 1 BGB zu verweigern. Der Beklagte sei nicht Vertragspartner des Frachtvertrages vom 29. November 2019 und damit nicht Frachtführer gewesen, weshalb § 439 HGB oder Art. 24 CMNI keine Anwendung fänden. Die Verjährung habe gemäß § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG mit dem Schluss des Jahres 2019 begonnen und mit dem Schluss des Jahres 2020 geendet. Die Verjährung sei nicht durch die Zustellung des Mahnbescheids am 14. Juli 2021 gehemmt worden, weil sie nicht demnächst erfolgt sei. Eine Hemmung sei nicht nach § 439 Abs. 3 HGB mit der Erhebung der Ersatzansprüche eingetreten, weil der Beklagte nicht Frachtführer gewesen sei. Die Erhebung der Einrede sei auch nicht treuwidrig. Ein Fall treuwidriger Zugangsverweigerung läge nicht vor. Die Klägerin trage nicht vor, aufgrund welcher Umstände der Beklagte mit dem Zugang eines Einschreibens mit Rückschein hätte rechnen müssen. Eine Ankündigung der Klageerhebung sei nicht erfolgt. Schließlich stehe auch nicht fest, dass der Beklagte das Benachrichtigungsschreiben (zur Abholung des Einschreibens) erhalten habe. Wegen der Einzelheiten der Begründung wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils verwiesen ...

Die Berufung der Klägerin ist offensichtlich unbegründet.

Das Amtsgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen, weil der Beklagte jedenfalls ge-

mäß § 214 Abs. 1 BGB berechtigt ist, wegen Eintritts der Verjährung die Leistung auf etwaige Schadenersatzansprüche der Klägerin nach §§ 3, 7 BinSchG, § 823 Abs. 1 BGB zu verweigern.

1. Die Klägerin stützt die Klage ausschließlich auf die o.g. deliktischen Ansprüche. Vertragliche Ansprüche stünden ihr auch nicht zu, weil sie an dem Frachtverhältnis, das dem Transport des Teers auf dem Schiffsweg zugrunde lag, nicht beteiligt war. Sie trägt – übereinstimmend mit den eingereichten Unterlagen – selbst vor, dass sie nicht Absenderin gewesen sei. Ein Umschlagbetrieb, der nicht Absender ist, nimmt aber lediglich als Erfüllungsgehilfe die Pflichten des Absenders wahr; er ist daher Dritter, dem keine vertraglichen Ansprüche zustehen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15. 6. 1998–18 U 193/97 – NJW-RR 1999, 1123; vgl. ferner Koller, Transportrecht, 10. Aufl., § 412 HGB Rn. 4; Reuschle in: Ebenroth u.a., HGB, 4. Aufl., § 412 Rn. 24; Merkt in: Hopt, HGB, 41. Aufl., § 412 Rn. 1; Schmidt in: Staub, HGB, 5. Aufl., § 412 Rn. 9; Thume in: Münchener Kommentar, HGB, 4. Aufl., § 412 Rn. 5). Dass der Beklagte entgegen der Annahme des Amtsgerichts – ausführender Frachtführer war, bleibt daher irrelevant. Ergänzend wird angemerkt, dass die von dem Beklagten in der Berufungserwiderung erwähnte R sich dem vorliegenden Rechtsstreit nicht zuordnen lässt.

2. Daher ist für die Bestimmung der Verjährung § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG anzuwenden. Eine Gesetzeskonkurrenz zu frachtrechtlichen Vorschriften (hier Art. 24, 2 Abs. 1 S. 1 CMNI [oder § 439 HGB]) besteht nicht und hierüber muss daher nicht entschieden werden, weil die Klägerin nicht vertraglich in die Frachtverhältnisse eingebunden war. Dementsprechend fehlt eine Rechtfertigung für eine analoge Heranzie-

hung des in Art. 24 Abs. 3 CMNI i.V.m. § 439 Abs. 3 HGB (bzw. § 439 Abs. 3 HGB) geregelten Hemmungstatbestandes, der an frachtrechtliche Vorschriften anknüpft.

3. Die Verjährungsfrist von einem Jahr begann mit Ablauf des Jahres 2019 (§ 117 Abs. 2 BinSchG) und endete deshalb mit Ablauf des Jahres 2020. Der Schadenersatzanspruch der Klägerin war sofort fällig. Die Wortwahl »entstanden« (§ 199 Abs. 1 Nr. 1 BGB) und »fällig« (117 Abs. 2 BinSchG) wird im Wesentlichen gleichbedeutend verwendet (vgl. Henrich in: BeckOK BGB, Stand: 01.08.2022, § 199 Rn. 4; Schmidt-Räntsch in: Erman, BGB, 16. Aufl.; § 199 Rn. 3) und unterscheidet im Rahmen der sonst geltenden Schadeneinheit nur hinsichtlich etwaiger Spätfolgen (vgl. Grothe in: Münchener Kommentar, BGB, 9. Aufl., § 199 Rn. 4; Schmidt-Räntsch in: Erman, BGB, 16. Aufl.; § 199 Rn. 9), die hier nicht vorliegen. Deliktische Schadenersatzansprüche entstehen daher mit dem Schadenseintritt bzw. werden mit ihm fällig (vgl. Grothe in: Münchener Kommentar, BGB, 9. Aufl., § 199 Rn. 9). Soweit formuliert wird, dass bereits die Möglichkeit der Erhebung einer Feststellungsklage genügt (BGH, Urteil vom 21.05.2019 – II ZR 340/18 – Rn. 13), ist dies dementsprechend nicht vom Feststellungsinteresse abhängig, weil auch eine unzulässige Feststellungsklage den Eintritt der Verjährung hemmt (BGH, Urteil vom 9. Dezember 2010 – III ZR 56/10 –, juris Rn. 13; Ellenberger in: Palandt, BGB, 81. Aufl., § 204 Rn. 5). Vielmehr wird klargestellt, dass die Bezifferbarkeit des Schadens nicht erforderlich ist (vgl. Henrich in: BeckOK BGB, Stand: 01.08.2022, § 199 Rn. 5; Schmidt-Räntsch in: Erman, BGB, 16. Aufl.; § 199 Rn. 3; Ellenberger in: Palandt, BGB, 81. Aufl., § 199 Rn. 3).

4. Die Einreichung der Klageerweiterung mit der Anspruchsbegründung vom 3. November 2021 konnte die Verjährung gemäß §§ 209, 204 Abs. 1 Nr. 3 BGB deshalb für den erweiterten Teil nicht mehr hemmen.

5. Die Einreichung des Antrages der Klägerin auf Erlass eines Mahnbescheids vom 13. August 2020 konnte die Verjährung für den dort bezifferten Antrag ebenfalls nicht hemmen, weil dem Beklagten der Mahnbescheid nicht wirksam zugestellt worden ist und der spätere Zugang des – die falsche Anschrift aufführenden – Mahnbescheids nicht demnächst (§ 167 ZPO) erfolgte.

Das Amtsgericht hat – von der Berufung unangegriffen – zu Recht ausgeführt, dass der erst Monate später (unter der falschen Anschrift über den Nachmieter des Beklagten) erfolgte tatsächliche Zugang nicht ohne der Klägerin anrechenbares mitwirken des Verschulden so spät und daher nicht demnächst im Sinne von § 167 ZPO erfolgte. Auf die zutreffenden Ausführungen des Amtsgerichts wird Bezug genommen. Der

Klägerin war der Rückbrief-Umschlag in Ablichtung am 15. Dezember 2020 zugegangen. Aus den darauf angebrachten Aufklebern ließ sich der maßgebliche Vermerk ohne Weiteres ermitteln. Daraus ergab sich, dass das Einschreiben gegen Rückschein innerhalb der Aufbewahrungsfrist nicht abgeholt worden war. Dass die Zustellung wegen einer unzutreffenden Anschrift gescheitert wäre, ist nicht ersichtlich. Wenn die Klägerin Klärungsbedarf gesehen hätte, hätte sie bei dem Mahngericht anfragen können und müssen. Es war offensichtlich, dass das Mahngericht keine weitere Handlung ohne Stellungnahme der Klägerin vornehmen wollte. Der Ermittlung einer neuen Anschrift bedurfte es aber jedenfalls ohnehin nicht.

6. Die Erhebung der Einrede ist auch nicht als rechtsmissbräuchlich (§ 242 BGB) anzusehen, weshalb der Beklagte sich nicht so behandeln lassen muss, als sei der Mahnbescheid im November 2020 wirksam zugestellt worden.

Auf die zutreffenden Ausführungen des Amtsgerichts wird zunächst verwiesen. Es besteht keine allgemeine Obliegenheit, sich jederzeit auf die Möglichkeit des Zugangs einer förmlich zugestellten Sendung einzurichten. Aus der Korrespondenz ergab sich keine Ankündigung einer gerichtlichen Inanspruchnahme. Eine bezifferte Forderung war nicht geltend gemacht worden. Die von der Klägerin angesprochene Dauer von Zustellungen an Binnenschiffer vermag der Senat nicht nachzuvollziehen. Es fehlt der konkrete Bezug zum vorliegenden Sachverhalt. Die Dauer der Zustellung ist nicht maßgeblich, sondern der Umstand, ob der Beklagte mit einer solchen rechnen musste. Die Klägerin war nicht gehindert, dem Beklagten zuvor die gerichtliche Inanspruchnahme durch einfaches Schreiben mitzuteilen oder konkret in Aussicht zu stellen ...

7. Lediglich ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Senat dazu neigt, die Verantwortung für die Schiffbarkeit des Hafens der Klägerin als Hafenbetreiberin und Eigentümerin der Anlagestelle zuzuordnen. Es mag zutreffen, dass – auch außerhalb der frachtrechtlichen Vorschriften – der Binnenschiffer für die Betriebssicherheit verantwortlich ist und sich bspw. über die Gewässertiefe bzw. Schiffbarkeit informieren muss. Dies gilt aber nicht für eine Ladestelle, für deren Sicherung der Eigentümer bzw. Betreiber im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht verantwortlich ist. Hier darf der Schiffer grundsätzlich darauf vertrauen, dass die Wassertiefe der Anlagestelle für die Beladung und die damit naturgemäß verbundene Absenkung des Frachtschiffes geeignet ist. Deshalb muss der Betreiber sicherstellen, dass auf eine geringere als die für Beladevorgänge erforderliche Tiefe hingewiesen wird. Es kann nicht von den jeweiligen Schiffern er-

wartet werden, stets wiederkehrend die Tiefe zu ermitteln, während die Klägerin dies nur einmal ermitteln müsste und durch Beschilderung und Markierung allen anliegenden Schiffern mitteilen könnte. Die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung sieht im Übrigen für den Ruhlebener Altarm in § 21.02 Nr. 1.1.9 eine zulässige Abladetiefe von 2,50 m vor, so dass der Beklagte mit einer deutlichen Abweichung – wie sie vorliegend gegeben gewesen sein muss – auch nicht rechnen musste ...

*Der 22. Zivilsenat des Schiffahrtsobergerichtes hat nachdem die Klägerin die Berufung nicht zurückgenommen hat, diese mit Beschluss vom 2. Februar 2023 durch einstimmige Entscheidung zurückgewiesen (d.Red.).*

#### **Anmerkung:**

*Es gibt eine langjährige schiffahrtsrechtliche Rechtsprechung zum Rechtsverhältnis zwischen Umschlagsbetrieb und Schiff beim Laden und Löschen. Nach richtiger Auffassung wird dem Umschlagsvertrag zwischen dem Umschlagsbetrieb und seinem Auftraggeber Schutzwirkung zugunsten des zu beladenen oder zu löschenden Schiffes zugesprochen. Kommt es zu Schäden am Schiff durch fehlerhaften Umschlag, dann haftet der Umschlagsbetrieb vertraglich (dazu zuletzt Moselschiffahrtsgericht St. Goar, ZfB 2022, Sammlung Seite 2767 m.w.N.). Im vorliegenden Fall ist die Konstellation genau umgekehrt, die Umschlagstelle verlangt Ersatz wegen angeblicher Fehler der Schiffsbesatzung für Schäden an Land. Zutreffend hat das Schiffahrtsobergericht Berlin dazu ausgeführt, dass es jedenfalls keine frachtvertragliche Rechtsbeziehung zwischen Umschlagsbetrieb und Schiff gibt, der deshalb Dritter im Verhältnis zum Schiff und dessen Auftraggeber ist. Allerdings könnte man analog zur Rechtsprechung zur drittschützenden Wirkung des Umschlagsvertrages argumentieren, dass auch der Frachtvertrag zwischen ausführendem Frachtführer und Absender Schutzwirkung zugunsten des Umschlagsbetriebes entfaltet. Diese Frage hat das Schiffahrtsobergericht Köln nicht behandelt, weil sie im Prozess von den Parteien nicht thematisiert worden war.*

*Interessant sind auch die Ausführungen zur Verkehrssicherungspflicht im Hafen (dazu zuletzt Schiffahrtsgericht Regensburg, ZfB 2022, Sammlung Seite 2783 ff) und zur Verjährung und deren Hemmung (Schiffahrtsgericht Bremen, ZfB 2021, Sammlung Seite 2700 ff). Die Rechtsprechung stellt hohe Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Rechtsanwaltes bei der Überwachung der alsbaldigen Zustellung.*

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main*

Schiffahrtsobergericht Berlin, Hinweisbeschluss vom 8. Dezember 2022 und Einstellungsbeschluss vom 2. Februar 2023, Az.: 22 U 39/22 BSch (Az.: 233 C 170/21 BSch, Amtsgericht Charlottenburg)

hat der 22. Zivilsenat des Kammergerichts durch den Vorsitzenden Richter am Kammergericht, die Richterin am Amtsgericht und den Richter am Kammergericht am 08.12.2022 beschlossen:

Der Senat weist darauf hin, dass er nach dem Ergebnis der Vorberatung beabsichtigt, die Berufung durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen. Die Klägerin erhält Gelegenheit, zu den genannten Gründen bis zum 12. Januar 2023 Stellung zu nehmen.

### Gründe

Die Klägerin begehrt von dem Beklagten als Schiffseigner und Schiffsführer des MS OSAR wegen der beim ersten Ablegeversuch am 10. Dezember 2019 verursachten Unterspülung des in ihrem Eigentum stehenden Ufers am Ruhlebener Altarm in Berlin-Spandau Schadenersatz in Höhe von 115.420,44€.

Die Klägerin, die einen an der Spree in Berlin-Spandau gelegenen Entsorgungsbetrieb führt, übernahm die Beladung des Schiffes des Beklagten mit teerhaltigem Asphalt für den Absender. Ausweislich des »Begleitformulars für grenzüberschreitende Verbringungen von Abfällen« vom 6. Dezember 2019 sowie des Konnossements/Ladescheins vom 10. Dezember 2019 war Absender die R. Als Frachtführer war die N beauftragt worden, die die O B.V. (GmbH nach niederländischem Recht) beauftragt hatte, die wiederum den Beklagten unter der Firma »S« mit der Ausführung betraut hatte.

Das MS OSAR verfügt über eine Beladungskapazität von 1.077 t (Abladetiefe 2,51 m). Der Beklagte sollte auf dem Wasserweg 754 t (Abladetiefe knapp 2 m) teerhaltigen Asphalts von Berlin-Spandau nach Rotterdam transportieren. Mit dieser Ladung vermochte das Schiff nicht abzulegen, weil es Grundberührung hatte. Die Schiffsschraube spülte bei durch den Beklagten vermehrtem Schub über mehrere Minuten Sand hinter dem Schiff weg, was zur Unterspülung der Uferböschung bzw. der Spundwand führte. Nach Entladung von ca. 50 t konnte das Schiff schließlich ablegen.

Die Parteien streiten über die Verantwortung für die Beachtung der Abladetiefe bzw. Wassertiefe an der Anlegestelle. Die Klägerin hat behauptet, das Ufer sei zuvor unbeschädigt gewesen. Der Beklagte hat geltend gemacht, es seien schon vor dem streitgegenständlichen Vorfall mas-

sive Unterspülungen an der Wand vorhanden gewesen.

Der Beklagte hat ferner die Einrede der Verjährung erhoben. Insoweit streiten die Parteien über die anzuwendende Vorschrift, die Hemmung und ob der Beklagte die wirksame Zustellung des ursprünglichen Mahnbescheides (mit seiner Wohnanschrift) vom 6. Oktober 2020 über »Schadenersatz aus Unfall/Vorfall gem. Kostenvoranschlag Angebot 20-0160/3 vom 11.08.20 64.728,81 €« durch Nichtabholen des Einschreibens mit Rückschein im November 2020 arglistig verhindert hätte. Der nach Rückfrage bei der Klägerin auf eine nicht mehr aktuelle Anschrift geänderte Mahnbescheid wurde an den Nachmieter des Beklagten am 14. Juli 2021 ausgehändigt. Der Rückschein ist nicht von dem Beklagten unterzeichnet worden. Die Klägerin hat die Klage mit am 3. November 2021 bei Gericht eingegangener Anspruchsbegründung erweitert und rechnet nunmehr konkret auf der Grundlage der »Schlußrechnung vom 5. Oktober 2021 über 100.979,54 € brutto (Instandsetzungskosten) sowie der Rechnung vom 23. August 2021 über 1.972,00 € brutto (statische Berechnung) ab. Sie fordert ferner für Eigenaufwand durch von ihr eingesetzte Mitarbeiter weitere 12.468,90 €.

Wegen des weiteren Parteivorbringens erster Instanz, der dort gestellten Anträge sowie des Ablaufs des Mahnverfahrens wird auf den Tatbestand des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

Das Amtsgericht Charlottenburg – Schiffahrtsgericht – hat durch am 25. März 2022 verkündetes Urteil die Klage abgewiesen. Der Beklagte sei gemäß §§ 214 BGB, 117 BinSchG berechtigt, die Leistung auf den Schadenersatzanspruch der Klägerin gemäß §§ 3, 7 BinSchG, 823 Abs. 1 BGB zu verweigern. Der Beklagte sei nicht Vertragspartner des Frachtvertrages vom 29. November 2019 und damit nicht Frachtführer gewesen, weshalb § 439 HGB oder Art. 24 CMNI keine Anwendung fänden. Die Verjährung habe gemäß § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG mit dem Schluss des Jahres 2019 begonnen und mit dem Schluss des Jahres 2020 geendet. Die Verjährung sei nicht durch die Zustellung des Mahnbescheides am 14. Juli 2021 gehemmt worden, weil sie nicht demnächst erfolgt sei. Eine Hemmung sei nicht nach § 439 Abs. 3 HGB mit der Erhebung der Ersatzansprüche eingetreten, weil der Beklagte nicht Frachtführer gewesen sei. Die Erhebung der Einrede sei auch nicht treuwidrig. Ein Fall treuwidriger Zugangsverweigerung läge nicht vor. Die Klägerin trage nicht vor, aufgrund welcher Umstände der Beklagte mit dem Zugang eines Einschreibens mit Rückschein hätte rechnen müssen. Eine Ankündigung der Klageer-

hebung sei nicht erfolgt. Schließlich stehe auch nicht fest, dass der Beklagte das Benachrichtigungsschreiben (zur Abholung des Einschreibens) erhalten habe. Wegen der Einzelheiten der Begründung wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils verwiesen.

Gegen das ihr am 28. März 2022 zugestellte Urteil hat die Klägerin am 19. April 2022 Berufung eingelegt und diese – nach Fristverlängerung um einen Monat – am 30. Juni 2022 (der 28. Mai 2022 war ein Samstag) begründet.

Die Klägerin macht geltend, zu ihren Gunsten seien die Hemmungstatbestände in Art. 24 Abs. 3 CMNI und § 439 Abs. 3 HGB anzuwenden.

Das Amtsgericht habe trotz des eigentlich übereinstimmenden Parteivortrages die vorgelegten Beförderungsdokumente fehlinterpretiert. Danach sei der Beklagte über das Befrachtungsunternehmen N und über die O B.V. mit dem Transport beauftragt worden und ausführender Frachtführer gewesen. Sie – die Klägerin – sei als Entsorgungsbetrieb Abfallerzeuger und Ladestelle der für den Transport bestimmten Güter, aber nicht Auftraggeber des Beklagten bzw. frachtrechtlicher Absender gewesen. Sie meint, sie könne neben der Auftraggeberin des Beklagten sowohl frachtrechtliche als deliktische Ansprüche gegen den Beklagten geltend machen und sich daher im Hinblick auf ihr Forderungsschreiben vom 27. April 2020 auf die Hemmung der Verjährung nach Art. 24 Abs. 3 CMNI und § 439 Abs. 3 HGB stützen.

Sie ist ferner der Meinung, § 117 BinSchG würde in seinem Anwendungsbereich die Anwendung des Hemmungstatbestandes des § 439 Abs. 3 HGB auch nicht ausschließen.

Jedenfalls sei das Verhalten des Beklagten als treuwidrige Zugangsvereitelung zu bewerten, weshalb die Berufung auf die Einrede der Verjährung eine unzulässige Rechtsausübung darstelle. Insoweit wiederhole sie zunächst ihr erstinstanzliches Vorbringen: Der Beklagte habe als Binnenschiffer Vorkehrungen dafür zu treffen und gegebenenfalls eine Vertretung zu organisieren, damit ihm an seiner amtlichen Wohnsitzadresse rechtsicher zugestellt werden könnte. Ihr und ihrem Prozessbevollmächtigten sei aus der von dem Mahngericht übersandten Ablichtung des Rückbriefs, auf dem u.a. der Vermerk »Niet afgehaald, retour afzender« aufgeführt sei, nicht erkennbar gewesen, was einer förmlichen Zustellung entgegenstanden haben könnte. Nur deshalb sei es notwendig geworden, eine alternative Zustelladresse ausfindig zu machen.

Der Beklagte habe gewusst, dass er kurzfristig mit der Zustellung entweder eines gerichtlichen Mahnbescheides oder aber einer Klageschrift rechnen musste. Deshalb hätte es ihm obliegen sicherzustellen, dass er unter seiner amtlichen Wohnadresse förmliche Zustellungen erhalten könne.

Soweit das Amtsgericht anmerke, es seien keine Gründe ersichtlich, warum er noch nach mehreren Monaten mit einer Zustellung hätte rechnen müssen, berücksichtige es nicht die Höhe der Forderung, die Erinnerung mit Schreiben vom 6. Juli 2020 und den Umstand, dass sowohl die Haftpflichtversicherung als auch der Beklagte seinen jetzigen Prozessbevollmächtigten nach Erhalt des Forderungsschreibens zeitnah mandatierten. In der Binnenschiffahrtsbranche sei üblich und bekannt, dass Zustellungen oftmals viele Wochen und Monate in Anspruch nehmen könnten. Binnenschiffahrer würden ihre Wohnsitzadressen oft über Wochen und Monate nicht aufsuchen. Auch ein unabsichtliches Verhindern der Zustellung könne unter besonderen Umständen rechtsmissbräuchlich sein. Dies sei hier der Fall.

Sie meint ferner, dass der Beginn der Verjährung Fälligkeit voraussetze, was die Möglichkeit einer zulässigen Feststellungsklage voraussetze. Das Feststellungsinteresse könne überhaupt erst mit der ablehnenden Mall der Haftpflichtversicherung vom 11. März 2020 begründet gewesen sein. Die Verjährung habe daher erst Ende 2020 begonnen.

#### Die Klägerin beantragt,

1. das Urteil des Amtsgerichts Charlottenburg – Schiffahrtsgericht – vom 25.03.2022 (Az. 233 C 170/21 BSch) auf ihre Berufung hin abzuändern,
2. den Beklagten zu verurteilen, an sie einen Betrag in Höhe von 100.979,54 € brutto nebst Zinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,
3. den Beklagten zu verurteilen, an sie einen Betrag in Höhe von 1.972,00 € brutto nebst Zinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,
4. den Beklagten zu verurteilen, an sie einen Betrag in Höhe von 12.468,90 € brutto nebst Zinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,
5. den Beklagten zu verurteilen, an sie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 2.729,50 € brutto nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem

Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Der Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Er behauptet erneut, die Klägerin habe mit der N Rheinschiffahrts-Gesellschaft mbH den Frachtvertrag geschlossen.

Er meint, er habe nicht mit der Zustellung einer Klageschrift gerechnet oder rechnen müssen. Es seien keine weiteren Zahlungsaufforderungen oder eine Klageandrohung erfolgt. Weder sei ein Verklarungsantrag nach § 11 BinSchG noch eine schiffahrtsübliche kontradiktorische Taxierung oder eine Einladung zur Schadensbesichtigung erfolgt.

Eine allgemeine Obliegenheit zur Postüberwachung bestünde nicht. Das Schriftstück sei bereits nach fünf Tagen wieder an den Absender zurückgeschickt worden. In dieser Zeit sei er nicht zu Hause gewesen.

Hemmung und Verjährung richteten sich nicht nach frachtrechtlichen Vorschriften, weil unstreitig kein Vertrag zwischen den Parteien bestünde. Streitgegenständlich seien weder Güter- noch Verspätungsschäden und auch keine Ansprüche gegen den Vertragspartner R. §§ 117 f. BinSchG seien spezielle Vorschriften, weshalb sich eine analoge Anwendung des Rechtsgedankens des § 439 HGB verbiete.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens im Berufungsverfahren wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze Bezug genommen.

II.

Die Berufung der Klägerin ist offensichtlich unbegründet.

Das Amtsgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen, weil der Beklagte jedenfalls gemäß § 214 Abs. 1 BGB berechtigt ist, wegen Eintritts der Verjährung die Leistung auf etwaige Schadenersatzansprüche der Klägerin nach §§ 3, 7 BinSchG, § 823 Abs. 1 BGB zu verweigern.

1. Die Klägerin stützt die Klage ausschließlich auf die o.g. deliktischen Ansprüche. Vertragliche Ansprüche stünden ihr auch nicht zu, weil sie an dem Frachtverhältnis, das dem Transport des Teers auf dem Schiffsweg zugrunde lag, nicht beteiligt war. Sie trägt – übereinstimmend mit den eingereichten Unterlagen – selbst vor, dass sie nicht Absenderin gewesen sei. Ein Umschlagbetrieb, der nicht Absender ist, nimmt aber lediglich als Erfüllungsgeschilfe die Pflichten des Ab-

senders wahr; er ist daher Dritter, dem keine vertraglichen Ansprüche zustehen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15. 6. 1998–18 U 193/97 – NJW-RR 1999, 1123; vgl. ferner Koller, Transportrecht, 10. Aufl., § 412 HGB Rn. 4; Reuschle in: Ebenroth u.a., HGB, 4. Aufl., § 412 Rn. 24; Merkt in: Hopt, HGB, 41. Aufl., § 412 Rn. 1; Schmidt in: Staub, HGB, 5. Aufl., § 412 Rn. 9; Thume in: Münchener Kommentar, HGB, 4. Aufl., § 412 Rn. 5). Dass der Beklagte entgegen der Annahme des Amtsgerichts – ausführender Frachtführer war, bleibt daher irrelevant. Ergänzend wird angemerkt, dass die von dem Beklagten in der Berufungserwiderung erwähnte R sich dem vorliegenden Rechtsstreit nicht zuordnen lässt.

2. Daher ist für die Bestimmung der Verjährung § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG anzuwenden. Eine Gesetzeskonkurrenz zu frachtrechtlichen Vorschriften (hier Art. 24, 2 Abs. 1 S. 1 CMNI [oder § 439 HGB]) besteht nicht und hierüber muss daher nicht entschieden werden, weil die Klägerin nicht vertraglich in die Frachtverhältnisse eingebunden war. Dementsprechend fehlt eine Rechtfertigung für eine analoge Heranziehung des in Art. 24 Abs. 3 CMNI i.V.m. § 439 Abs. 3 HGB (bzw. § 439 Abs. 3 HGB) geregelten Hemmungstatbestandes, der an frachtrechtliche Vorschriften anknüpft.

3. Die Verjährungsfrist von einem Jahr begann mit Ablauf des Jahres 2019 (§ 117 Abs. 2 BinSchG) und endete deshalb mit Ablauf des Jahres 2020. Der Schadenersatzanspruch der Klägerin war sofort fällig. Die Wortwahl »entstanden« (§ 199 Abs. 1 Nr. 1 BGB) und »fällig« (§ 117 Abs. 2 BinSchG) wird im Wesentlichen gleichbedeutend verwendet (vgl. Henrich in: Beck-OK BGB, Stand: 01.08.2022, § 199 Rn. 4; Schmidt-Räntsch in: Erman, BGB, 16. Aufl.; § 199 Rn. 3) und unterscheidet im Rahmen der sonst geltenden Schadeneinheit nur hinsichtlich etwaiger Spätfolgen (vgl. Grothe in: Münchener Kommentar, BGB, 9. Aufl., § 199 Rn. 4; Schmidt-Räntsch in: Erman, BGB, 16. Aufl.; § 199 Rn. 9), die hier nicht vorliegen. Deliktische Schadenersatzansprüche entstehen daher mit dem Schadenseintritt bzw. werden mit ihm fällig (vgl. Grothe in: Münchener Kommentar, BGB, 9. Aufl., § 199 Rn. 9). Soweit formuliert wird, dass bereits die Möglichkeit der Erhebung einer Feststellungsklage genügt (BGH, Urteil vom 21.05.2019 – II ZR 340/18 – Rn. 13), ist dies dementsprechend nicht vom Feststellungsinteresse abhängig, weil auch eine unzulässige Feststellungsklage den Eintritt der Verjährung hemmt (BGH, Urteil vom 9. Dezember 2010 – III ZR 56/10 -, juris Rn. 13; Ellenberger in: Palandt, BGB, 81. Aufl., § 204 Rn. 5). Vielmehr wird klar gestellt, dass die Bezifferbarkeit des Schadens nicht erforderlich ist (vgl. Hen-

rich in: BeckOK BGB, Stand: 01.08.2022, § 199 Rn. 5; Schmidt-Räntsch in: Erman, BGB, 16. Aufl.; § 199 Rn. 3; Ellenberger in: Palandt, BGB, 81. Aufl., § 199 Rn. 3).

4. Die Einreichung der Klageerweiterung mit der Anspruchsbegründung vom 3. November 2021 konnte die Verjährung gemäß §§ 209, 204 Abs. 1 Nr. 3 BGB deshalb für den erweiterten Teil nicht mehr hemmen.

5. Die Einreichung des Antrages der Klägerin auf Erlass eines Mahnbescheids vom 13. August 2020 konnte die Verjährung für den dort bezifferten Antrag ebenfalls nicht hemmen, weil dem Beklagten der Mahnbescheid nicht wirksam zugestellt worden ist und der spätere Zugang des – die falsche Anschrift aufführenden – Mahnbescheids nicht demnächst (§ 167 ZPO) erfolgte.

Das Amtsgericht hat – von der Berufung unangegriffen – zu Recht ausgeführt, dass der erst Monate später (unter der falschen Anschrift über den Nachmieter des Beklagten) erfolgte tatsächliche Zugang nicht ohne der Klägerin anrechenbares mitwirkendes Verschulden so spät und daher nicht demnächst im Sinne von § 167 ZPO erfolgte. Auf die zutreffenden Ausführungen des Amtsgerichts wird Bezug genommen. Der Klägerin war der Rückbrief-Umschlag in Ablichtung am 15. Dezember 2020 zugegangen. Aus den darauf angebrachten Aufklebern ließ sich der maßgebliche Vermerk ohne Weiteres ermitteln. Daraus ergab sich, dass das Einschreiben gegen Rückschein innerhalb der Aufbewahrungsfrist nicht abgeholt worden war. Dass die Zustellung wegen einer unzutreffenden Anschrift gescheitert wäre, ist nicht ersichtlich. Wenn die Klägerin Klärungsbedarf gesehen hätte, hätte sie bei dem Mahngericht anfragen können und müssen. Es war offensichtlich, dass das Mahngericht keine weitere Handlung ohne Stellungnahme der Klägerin vornehmen wollte. Der Ermittlung einer neuen Anschrift bedurfte es aber jedenfalls ohnehin nicht.

6. Die Erhebung der Einrede ist auch nicht als rechtsmissbräuchlich (§ 242 BGB) anzusehen, weshalb der Beklagte sich nicht so behandeln lassen muss, als sei der Mahnbescheid im November 2020 wirksam zugestellt worden.

Auf die zutreffenden Ausführungen des Amtsgerichts wird zunächst verwiesen. Es besteht keine allgemeine Obliegenheit, sich jederzeit auf die Möglichkeit des Zugangs einer förmlich zugestellten Sendung einzurichten. Aus der Korrespondenz ergab sich keine Ankündigung einer gerichtlichen Inanspruchnahme. Eine bezifferte Forderung war nicht geltend gemacht worden. Die von der Klägerin an-

gesprochene Dauer von Zustellungen an Binnenschiffer vermag der Senat nicht nachzuvollziehen. Es fehlt der konkrete Bezug zum vorliegenden Sachverhalt. Die Dauer der Zustellung ist nicht maßgeblich, sondern der Umstand, ob der Beklagte mit einer solchen rechnen musste. Die Klägerin war nicht gehindert, dem Beklagten zuvor die gerichtliche Inanspruchnahme durch einfaches Schreiben mitzuteilen oder konkret in Aussicht zu stellen.

Die Klägerin geht im Übrigen nicht auf den von dem Amtsgericht erwähnten weiteren Umstand ein, dass dem Beklagten der Benachrichtigungszettel schon nicht zugeing, er also von der Einschreibesendung keine Kenntnis hatte und diese auch nicht hätte abholen können. Der Vortrag des Beklagten, es habe sich kein Benachrichtigungszettel in seinem Briefkasten befunden, ist unbestritten geblieben. Der Einwurf des Benachrichtigungszettels ist vorliegend auch nicht dokumentiert, weil grundsätzlich der unterschriebene Rückschein für die Zustellungswirkung maßgeblich wäre. Deshalb ist auch nicht ersichtlich, ob der Benachrichtigungszettel einen Hinweis auf den Inhalt oder den Absender der Sendung aufführte.

7. Lediglich ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Senat dazu neigt, die Verantwortung für die Schiffbarkeit des Hafens der Klägerin als Hafенbetreiberin und Eigentümerin der Anlegestelle zuzuordnen. Es mag zutreffen, dass – auch außerhalb der frachtrechtlichen Vorschriften – der Binnenschiffer für die Betriebssicherheit verantwortlich ist und sich bspw. über die Gewässertiefe bzw. Schiffbarkeit informieren muss. Dies gilt aber nicht für eine Ladestelle, für deren Sicherung der Eigentümer bzw. Betreiber im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht verantwortlich ist. Hier darf der Schiffer grundsätzlich darauf vertrauen, dass die Wassertiefe der Anlegestelle für die Beladung und die damit naturgemäß verbundene Absenkung des Frachtschiffes geeignet ist. Deshalb muss der Betreiber sicherstellen, dass auf eine geringere als die für Beladevorgänge erforderliche Tiefe hingewiesen wird. Es kann nicht von den jeweiligen Schiffen erwartet werden, stets wiederkehrend die Tiefe zu ermitteln, während die Klägerin dies nur einmal ermitteln müsste und durch Beschilderung und Markierung allen anlegenden Schiffen mitteilen könnte. Die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung sieht im Übrigen für den Ruhlebener Altarm in § 21.02 Nr. 1.1.9 eine zulässige Abladetiefe von 2,50 m vor, so dass der Beklagte mit einer deutlichen Abweichung – wie sie vorliegend gegeben gewesen sein muss – auch nicht rechnen musste.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass im Falle der Berufungsrücknahme

sich die gerichtliche 4-fache Verfahrensgebühr auf eine 2-fache Gebühr ermäßigt (KV-Nr. 1222 zum GKG).