
Datum: 04.08.2026
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 27/25
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2026:0804.3U27.25.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 83 O 40/24
Schlagworte: Paketverlust, Obhut des Luftfrachtführers, sekundäre Darlegungslast des Luftfrachtführers, unbekannter Schadensort
Normen: HGB §§ 459, 452 HGB, Montrealer Übereinkommen (MÜ) Art. 18 Abs. 1, Abs. 4 Satz 2, Art. 22 Abs. 3, Art. 35 Abs. 1

Tenor:

Die Berufung der Klägerin und die Anschlussberufung der Beklagten werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt die Klägerin.

Dieses und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar. Die Parteien können die Zwangsvollstreckung der jeweils anderen Partei durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die andere Partei vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.
Die Klägerin macht aus übergangenenem Recht der Fa. M. AG gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche wegen eines Transportverlusts geltend.

1
2
3
4

Die Fa. M. AG aus C. hatte von der Firma H. Ltd., Großbritannien, zwei Server „4 pro series“ (Handelsrechnung, K1, Bl. 9 GA I) erworben. Einer dieser Server wies einen Defekt auf, weshalb er an die Firma H. zurückgesandt werden sollte (Lieferschein, K2, Bl. 10 GA I). Mit dieser Rückbeförderung beauftragte die M. AG nach Vortrag der Klägerin die Beklagte. Am 13.09.2022 übernahm unstreitig die Beklagte die Sendung am Sitz der Fa. M. in C.. Die Sendung, die inklusive Verpackung ein Gewicht von 45 kg hatte, erreichte die Empfängerin nicht.

Die Klägerin forderte die Beklagte mit Schreiben vom 30.06.2023 und vom 17.07.2023 erfolglos zur Regulierung des Schadens auf.

5

Die Klägerin hat behauptet, sie sei alleiniger Transportversicherer der M. AG. Diese habe ihr die Schadensunterlagen zur Regulierung und Regressierung übersandt. Die Klägerin habe die M. AG für den Schaden mit 72.306,59 EUR entschädigt, weshalb die Forderung auf sie gem. § 86 VVG übergegangen sei. Sie sei auch aktivlegitimiert im Hinblick auf die Bestätigungs- und Abtretungserklärung der M. AG. Die M. AG habe die Niederlassung der Beklagten in Q. mit der Beförderung per „DFÜ“ beauftragt. Es handele sich um eine selbständige Niederlassung der Beklagten, jedenfalls jedoch eine Geschäftsstelle im Sinne von Art. 33 Abs. 1 MÜ. Der Beklagten sei der streitgegenständliche Server vollständig und unversehrt zur Beförderung übergeben worden. Der Server habe eine Störung der sogenannten „P.“ aufgewiesen, die dessen Wert nicht gemindert habe. Den Server habe sie von der Fa. H. zu einem Preis von 78.000,00 USD (umgerechnet 72.136,70 EUR) erworben. Die Beklagte habe sich jedenfalls im Zuge der außergerichtlichen Korrespondenz für zuständig erklärt. Die Klägerin war der Auffassung, ihr stünden Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte aus einem Multimodalvertrag gemäß §§ 452 ff., 425 ff., 435 HGB zu. Sie hat bestritten, dass die Beförderung per Luftfahrzeug erfolgt sei. Die Beklagte befördere Sendungen zwischen ihren Drehkreuzen in Europa grenzüberschreitend ausschließlich per LKW.

6

Die Beklagte hat die internationale und örtliche Zuständigkeit des zunächst angerufenen Landgerichts Darmstadt gerügt. Sie habe ihren Sitz in X.. Bei der J. GmbH - nunmehr firmierend unter G. GmbH - handele es sich um eine andere Gesellschaft. Die klägerseits vorgelegten Unterlagen belegten den Vertragsschluss der Beklagten mit der M. AG nicht. Die Klägerin sei nicht aktivlegitimiert. Sie habe den Inhalt des Versicherungsverhältnisses nicht hinreichend dargelegt. Die vorgelegte Abtretungserklärung sei nicht ausreichend. Die Klägerin habe nicht nachgewiesen, dass sie die Schadensunterlagen von der M. AG erhalten und den Schaden reguliert habe. Die Beklagte hat bestritten, dass es zu einem Sendungsverlust gekommen sei, während sich das Gut in ihrem Gewahrsam befunden habe. Die Sendung habe sich zum Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses nicht in ihrem Obhutsbereich befunden. Sie, die Beklagte, sei weder für die Bodenabfertigung an den Flughäfen noch für die Flugdurchführung oder für die Zustellung verantwortlich. Sie sei nicht erster Frachtführer gewesen, so dass die Klage gemäß § 45 Montrealer Übereinkommen (MÜ) ihr gegenüber nicht zulässig sei. Sie hat Inhalt und Wert der von ihr übernommenen Sendung bestritten unter Hinweis darauf, dass das Gut als „mechanically damaged“ (K2) beschrieben worden sei, weshalb der Wert jedenfalls erheblich gemindert sei. Sie hat gemeint, auf den Streitfall sei das MÜ anwendbar. Es gelte die Vermutungswirkung des ausgestellten Luftfrachtbriefs. Die Sendung sei per Luftfracht befördert worden. Insofern bestehe allenfalls ein Schadensersatzanspruch gem. Art. 22 Abs. 3 MÜ im Wert von 22 Sonderziehungsrechten (SZR) pro Kilogramm. Die zweijährige Ausschlussfrist des Art. 35 MÜ sei allerdings bei Abgabe an das Landgericht Köln bereits abgelaufen gewesen, so dass sie gar nicht hafte. Zudem treffe die Firma M. AG ein Mitverschulden. Der Server sei

7

unzureichend verpackt gewesen und der Beklagten sei der angeblich hohe Wert des Servers nicht mitgeteilt worden. Sendungen mit einem solchen Wert akzeptiere die Beklagte nur in Ausnahmefällen. Mit Beschluss vom 26.11.2024 hat sich das Landgericht Darmstadt, Az. 20 O 58/23, für örtlich unzuständig erklärt und den Rechtsstreit an das Landgericht Köln verwiesen, wegen der Einzelheiten wird auf den Beschluss vom 26.11.2024, (Bl. 389 f. GA I), Bezug genommen.

Das Landgericht hat mit dem angefochtenen Urteil, auf das wegen der Einzelheiten der Feststellungen zum erstinstanzlichen Parteivortrag, der erstinstanzlichen Anträge und der Urteilsgründe Bezug genommen wird, die Beklagte zur Zahlung eines Betrags im Gegenwert von 990 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds (Kurs vom 20.02.2025) nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 14.07.2023 verurteilt und die Klage im Übrigen abgewiesen. Das Landgericht Köln sei aufgrund des bindenden Verweisungsbeschlusses des Landgerichts Darmstadt zuständig, zumal die Beklagte und die Versicherungsnehmerin der Klägerin im Landgerichtsbezirk Köln ansässig seien. Die Darlegungen der Klägerin zur Zuständigkeit seien schlüssig und genügten jedenfalls im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung ungeachtet des konkreten Vortrags der Beklagten. Aus den klägerseits vorgelegten Unterlagen ergebe sich, dass die Beklagte im Rahmen der Online-Beauftragung Vertragspartnerin der M. AG geworden sei. Der Klägerin stehe der zuerkannte Zahlungsanspruch aus §§ 459, 452a HGB i.V.m. Art. 18 Abs. 1, 22 Abs. 3 MÜ aus übergegangenem Recht zu. Die Klägerin habe hinreichend dargelegt, dass sie Transportversicherer der M. AG sei. Deren Anspruch sei entweder durch Abtretung oder gemäß § 86 VVG auf die Klägerin übergegangen. Jedenfalls liege eine konkludente Abtretung vor, da die M. AG der Klägerin die den Schadensfall betreffenden Unterlagen zwecks Klageerhebung überlassen habe. Zudem habe die Klägerin die Bestätigungs- und Abtretungserklärung (K11) vorgelegt. Die Beklagte sei passivlegitimiert, denn sie sei ausweislich der klägerseits vorgelegten Unterlagen (K3, Bl. 11 GA I, K4, Bl. 12 f. GA I) für den gesamten Beförderungsweg beauftragt worden. Es sei selbst bei Einbeziehung der seitens der Beklagten angeführten Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) nicht ersichtlich, dass nicht sie, sondern ihre Muttergesellschaft in den USA Vertragspartnerin geworden sei. Streitgegenständlich sei eine multimodale Beförderung im Sinne von Art. 38 MÜ. Es sei von der Anwendung des deutschen Rechts auszugehen, da die Beklagte ihren gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland habe. Die Beklagte habe eine abweichende Rechtswahl nicht hinreichend vorgetragen. Aus den vorgelegten Unterlagen - Luftfrachtbrief und Sendungsverlauf - folge, dass eine Teilstrecke des Transports im Wege der Luftbeförderung durchgeführt worden sei, und zwar vom Flughafen Z. in I. nach D.. Im Übrigen stehe eine Straßenbeförderung und damit insgesamt eine gemischte Beförderung der Anwendung des MÜ nicht entgegen. Zudem könne festgestellt werden, dass der Schaden gemäß Art. 18 Abs. 1 und Abs. 3 MÜ während der Obhutszeit des Luftfrachtführers eingetreten sei, auch wenn der konkrete Zeitpunkt und der konkrete Ort des Verlusts nicht feststellbar sei. Aufgrund der Unterlagen zum Sendungsverlauf stehe fest, dass die letzte bekannte Position des Guts „in transit D.“ gewesen sei. Deshalb greife die Vermutung des Art. 18 Abs. 4 S. 2 MÜ dahingehend, dass der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden sei. Diese Vermutung habe die Klägerin nicht entkräftet. Für die Haftung der Beklagten greife daher die Beschränkung des Art. 22 Abs. 3 MÜ, wobei zur Berechnung ein Gesamtgewicht des Sendungsguts samt Verpackung von 45 kg maßgeblich sei. Der Mitverschuldenseinwand der Beklagten sei unerheblich, da sie nicht dargetan habe, dass sie bei zutreffender Angabe des Warenwerts eine andere Art des Transports gewählt bzw. weitere Sicherungsmaßnahmen ergriffen hätte. Hinsichtlich des behaupteten Verpackungsmangels sei nicht ersichtlich, inwieweit ein solcher Mangel kausal für den Sendungsverlust gewesen sein könnte. Die Klagefrist des Art. 35 MÜ

sei durch Erhebung der Klage zunächst bei dem Landgericht Darmstadt gewahrt worden.

9
Dagegen wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung, mit der sie ihr erstinstanzliches Vorbringen wiederholt, vertieft und ergänzt. Das Landgericht gehe zu Unrecht davon aus, dass die Haftung der Beklagten auf den Gegenwert von 990 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds nebst Zinsen beschränkt sei. Dagegen spreche bereits, dass die Beklagte der Klägerin mehrfach einen Vergleich über deutlich höhere Zahlungen angeboten habe. Aufgrund der zutreffenden Einschätzung des Landgerichts, dass nicht feststellbar sei, ob der Verlust des Guts eingetreten sei, als die Beklagte es als Luftfrachtführerin oder während einer Beförderung per LKW in Obhut genommen habe, sei für eine Haftungsbegrenzung nach dem MÜ kein Raum. Gemäß § 452a S. 2 HGB sei die Beklagte entgegen der Auffassung des Landgerichts für einen Schadenseintritt während der Luftbeförderung darlegungs- und beweisbelastet. Die Beklagte habe nicht bewiesen, dass die Sendung überhaupt per Luftfahrzeug befördert worden sei. Das Landgericht verkenne, dass der vorgelegte Luftfrachtbrief den Anforderungen der Art. 4 ff. MÜ nicht genüge, zudem sei dieses Dokument für den Lauf der Sendung völlig unerheblich. Auch die Sendungsverfolgung (K14), deren Richtigkeit die Klägerin weiterhin bestreite, dokumentiere keine Luftbeförderung. Dieses Dokument sei kein Beweismittel im Sinne der ZPO. Die Klägerin habe unter Antritt von Gegenbeweis vorgetragen, dass die Beklagte Drehkreuze in I., D. und X. betreibe, zu welchen und zwischen denen sie jede Sendung per LKW grenzüberschreitend befördere. Diese Beweisangebote habe das Landgericht übergangen. Die vorgelegte Sendungsverfolgung (K14) bestätige diesen Vortrag.

10
Soweit man unterstelle, die Sendung sei in die Luftbeförderung gelangt, treffe die Beklagte jedenfalls eine sekundäre Darlegungslast zum Verlustort, der sie nicht ausreichend nachgekommen sei. Den Frachtführer treffe eine Verpflichtung zur Durchführung und Dokumentation von Schnittstellenkontrollen, deren Verletzung immer ein qualifiziertes Verschulden begründe. Hier sei der Verlustort völlig ungeklärt, so dass vom Vortrag der Klägerin auszugehen sei, dass der Verlust während des Oberflächentransport per Lkw eingetreten sei. Gegen eine Anwendung des Art. 18 Abs. 4 MÜ spreche ferner, dass es sich bei dem Flughafen D. nicht um den nächstgelegenen Flughafen zur Anschrift der Empfängerin handele, so dass der Transport von da aus kein Zubringerverkehr sei. Die beiden anderen B. Flughäfen - N. und R. - lägen näher. Auch die Anlagen B17 und B15, deren Vorlage als verspätet gerügt werde, könnten nicht belegen, dass die Sendung per Luftfracht nach D. befördert worden sei. Bei der Anlage B15 handele es sich lediglich um eine vorsorgliche Anmeldung zur Verzollung, die nichts über den tatsächlichen Lauf der Sendung aussage, zumal dieses Dokument erst 8 Tage nach angeblicher Ankunft der Sendung in D. erstellt worden sei. Die Beklagte hafte daher nach § 435 HGB uneingeschränkt. Die Ausschlussfrist des Art. 35 Abs. 1 MÜ sei auf den vorliegenden multimodalen Transport nicht anwendbar, jedenfalls aber auch durch Erhebung der Klage beim Landgericht Darmstadt gewahrt worden. Ferner sei die Frist durch vorgerichtliche Verhandlungen der Parteien gehemmt gewesen.

11
Die Klägerin beantragt sinngemäß,

12
unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils die Beklagte dazu zu verurteilen, an sie weitere 71.063,61 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 14.07.2023 zu zahlen.

13
Die Beklagte beantragt,

14
die Berufung zurückzuweisen.

Im Wege der Anschlussberufung beantragt die Beklagte,	15
das angefochtene Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen.	16
Die Klägerin beantragt,	17
die Anschlussberufung zurückzuweisen.	18
Die Beklagte ist der Auffassung, dass die Klage vollständig abzuweisen sei. Es greife die materiell-rechtliche Ausschlussfrist des Art. 35 MÜ, da diese Frist zum Zeitpunkt der Verweisung an das örtlich zuständige Landgericht Köln bereits abgelaufen gewesen sei. Die vorherige Klageerhebung bei dem nicht zuständigen Landgericht Darmstadt habe die Frist nicht wahren können. Das Landgericht Darmstadt sei gemäß Art. 33 Abs. 1 MÜ unter keinem Gesichtspunkt zuständig gewesen. Eine Hemmung aufgrund von außergerichtlichen Verhandlungen liege nicht vor. Die Beklagte habe ihren statutarischen Sitz im Bezirk des Landgerichts Köln, ihre Hauptniederlassung befinde sich in K..	19
Jedenfalls sei ihre Haftung nach Art. 22 Abs. 3 MÜ auf 22 SZR pro Kilogramm beschränkt. Die Anlage B15 weise eindeutig die „Flight number N01“ aus. Die Sendung habe - wie dokumentiert - per Luftfracht den Flughafen D. (Y.) am 14.09.2022 erreicht. Sie sei sodann im Transitbereich des Flughafens abhandengekommen (K14), so dass das MÜ hier Anwendung finde. Aus dem vorgelegten Luftfrachtbrief (B7) ergebe sich, dass die Firma M. AG auch eine Luftbeförderung beauftragt habe. Dort finde sich der Hinweis „G. BY 0900“. Dieser bedeute „G. First bis 09:00 Uhr“ und weise auf eine Luftbeförderung hin, da eine derart schnelle Beförderung von C. nach B. per LKW gar nicht möglich sei. Die Anlage B15 weise dieselbe „Airbill Number: N02“ wie der Luftfrachtbrief (B7) auf.	20
Die Beklagte hält zudem das Bestreiten der Aktivlegitimation aufrecht und meint, die von der Klägerin vorgelegten Unterlagen belegten einen Forderungsübergang von der M. AG auf sie nicht. Die Beklagte sei nicht passivlegitimiert. Es fehle konkreter Vortrag zu einem Vertragsschluss mit ihr. Aus der Anlage K3 sei nicht ersichtlich, wer die Vertragsparteien sein sollten. Auch die Anlage K12 erbringe keinen Aufschluss darüber, wen genau die Firma M. AG beauftragt habe. Auch die vorgerichtliche Korrespondenz mit der Beklagten sei hinsichtlich des Vertragspartners nicht aussagekräftig. Es handele sich um Standardformulare der Beklagten insbesondere zur Ermittlung des Schadensfalls, ein Anerkenntnis der Passivlegitimation sei damit nicht verbunden. Inhalt und der Wert der Sendung würden weiterhin bestritten. Es genüge nicht, dass die Klägerin insoweit pauschal auf die Handelsrechnung (K1) und den Lieferschein (K2) Bezug nehme, zumal in dem Lieferschein von einer Beschädigung des Servers die Rede sei. Aufgrund dieser Schadensbeschreibung sei der Wert erheblich gemindert und entspreche nicht dem Neupreis des Servers. Auf dem Luftfrachtbrief sei der Wert mit 0,00 EUR angegeben. Aufgrund dieser widersprüchlichen Angaben der Klägerin sei kein Raum für das Eingreifen eines Anscheinsbeweises. Auch die Vergleichsangebote der Beklagten änderten nichts daran, dass das MÜ zur Anwendung komme. Die Klägerin habe nicht die aus dem Luftfrachtbrief resultierende Vermutung widerlegt. Darüber hinaus greife die Vermutung des Art. 18 Abs. 4 S. 2 MÜ dahingehend, dass der Schaden während der Luftbeförderung eingetreten sei. Es komme vorliegend noch nicht einmal darauf an, dass ein etwaiger Annextransport von dieser Vermutung erfasst sei, denn der Schaden sei auf dem Flughafen D. eingetreten. Es bestehe keine darüber hinausgehende Einlassungsobliegenheit der Beklagten, da die Klägerin die Sendung durch Tracking und Tracing nachverfolgen könne. Da der Wert des beschädigten Servers bestritten sei, habe das Landgericht nicht ohne Beweisaufnahme eine Haftung der Beklagten in Höhe von 990 Sonderziehungsrechten annehmen dürfen. Mangels	21

Wertdeklaration treffe die Klägerin ein Mitverschulden. Die Beklagte könne besondere Sicherungsmaßnahmen nur dann ergreifen, wenn ihr ungewöhnlich hohe Warenwerte mitgeteilt würden.

In der mündlichen Verhandlung vom 16.10.2025 hat der Senat der Beklagten aufgegeben, zur Sendungsverfolgung und zum Transportweg im Einzelnen vorzutragen. Die Beklagte hat daraufhin einen rekonstruierten Systemausdruck als Anlage B18 (Bl. 301 GA II) vorgelegt und dazu ausgeführt, das streitgegenständliche Paket sei am 13.09.2022 um 15.05 Uhr am Standort der Versicherungsnehmerin der Klägerin abgeholt worden, auf dem Flughafengelände W. in einen Luftfrachtcontainer gestaut worden, der nach D. verflogen worden sei. Dort verliere sich die Spur des Pakets. Wegen der Einzelheiten wird auf den Schriftsatz der Beklagten vom 30.10.2025 (Bl. 294 ff. GA II) Bezug genommen. 22

Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Anlage B18 belege die Behauptungen der Beklagten zum Sendungsverlauf nicht. Ihr Vortrag widerspreche ihrem erstinstanzlichen Vortrag und sei verspätet. Die Anlage B 18 sei kein taugliches Beweismittel. Die Eintragungen seien unverständlich. Der Weg der Sendung bleibe weiterhin völlig ungeklärt bis auf die Tatsache, dass die Sendung per Lkw bei ihrer Versicherungsnehmerin abgeholt worden sei. Wegen der Einzelheiten wird auf den Schriftsatz der Klägerin vom 24.11.2025 (Bl. 307 ff. GA II) verwiesen. 23

Mit dem am 13.01.2026 verkündeten Beschluss hat der Senat die Klägerin darauf hingewiesen, dass sie ihre Behauptung, die Beklagte sei Vertragspartnerin des streitgegenständlichen Frachtvertrags geworden, bislang nicht hinreichend konkret dargelegt und unter Beweis gestellt habe. 24

Die Klägerin hat daraufhin mit Schriftsatz vom 10.02.2026 ergänzend vorgetragen und als Anlage BK 8, Bl. 406 BK II, eine an die M. AG gerichtete Frachtrechnung betreffend den streitgegenständlichen Transport vorgelegt. 25

Wegen der weiteren Einzelheiten des Berufungsvorbringens wird auf die von den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen. 26

Der Senat hat Beweis erhoben durch Vernehmung des Zeugen V. zur Erläuterung des Systemausdrucks (Anlage B 18). Wegen der Einzelheiten wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 30.06.2026 (Bl. 579 ff. GA II) Bezug genommen. Mit Schriftsatz vom 08.07.2026 hat die Klägerin Besetzungsrüge nach § 295 ZPO erhoben. 27

II. 28

Die zulässige Berufung der Klägerin und die Anschlussberufung der Beklagten haben keinen Erfolg. 29

1. Der Senat ist in seiner sich aus dem Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 30.06.2026 ergebenden Besetzung zur Entscheidung über die Berufung befugt. Der im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung geltende Geschäftsverteilungsplan des Oberlandesgericht Köln für das Jahr 2026, der als Mitglied des 3. Zivilsenats noch den Richter am OLG A. ausweist, wurde durch Präsidiumsbeschluss Nr. 03/2026 dahingehend geändert, dass mit Wirkung zum 19.03.2026 die Richterin am OLG E. zum Mitglied des 3. Senats bestellt wurde und Richter am Oberlandesgerichts A. unter Entbindung von seinen Aufgaben im 3. Zivilsenat zum Mitglied des 14. Zivilsenats. Richterin am Oberlandesgericht T. ist geschäftsplanmäßig stellvertretende Vorsitzende des 3. Zivilsenats. Die Vorsitzende Frau 30

L. war am 30.06.2026 verhindert und wurde durch die stellvertretende Vorsitzende vertreten. Die Verhinderung wurde den Prozessbevollmächtigten zum Beginn der Sitzung mitgeteilt.

2. Das Landgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass der Klägerin gegen die Beklagte aus übergegangenem Recht der M. AG ein Anspruch aus §§ 459, 452 HGB i.V.m Art. 18 Abs. 1, 22 Abs. 3 Montrealer Übereinkommen (MÜ) in Höhe von 22 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds pro Kilogramm (= 22 x 45 = 990 SZR) zusteht. 31

a) Das Landgericht hat zutreffend die Aktivlegitimation der Klägerin bejaht. Die Klägerin ist jedenfalls Forderungsinhaberin gem. § 398 BGB durch Abtretung geworden. 32

(1) Zwar kann aufgrund der klägerseits vorgelegten Unterlagen nicht von einem Forderungsübergang gemäß § 86 Abs. 1 S. 1 VVG ausgegangen werden, denn es ist nicht ausreichend belegt, dass die Klägerin in Bezug auf den vorliegenden Schadensfall Transportversicherer der M. AG war. Die vorgelegte Police (K10, Bl. 27 GA I) belegt lediglich eine Transportversicherung bis zum 01.01.2021, wobei mangels Vorlage weiterer Unterlagen unklar bleibt, ob sich die Versicherung - wie vorgesehen - ggf. verlängert hat. Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, dass die vorliegende Sendung - Retoure eines beschädigten Servers - zu den in der Police aufgeführten versicherten Gütern gehört. Danach sind in erster Linie Güter aus dem Handels-, Fabrikations- und Vertriebsprogramm der M. AG versichert, unter die der defekte Server gerade nicht fällt. Ob dieser als Investitionsgut im Sinne der Police eingeordnet werden kann, ist mangels konkreten Vortrags der Klägerin hierzu offen, denn es ist unklar, ob die M. AG den Server zur Aufrechterhaltung, Absicherung oder Veränderung der Warenproduktion eingesetzt hat. 33

(2) Entgegen der Auffassung der Beklagten kann jedoch der Abschluss eines Abtretungsvertrags gemäß § 398 BGB zwischen der M. AG und der Klägerin auf Grundlage der vorgelegten „Bestätigungs- und Abtretungserklärung“ (K11, Bl. 47 GA I) festgestellt werden. Der vorliegende Schadensfall ist dort durch Angabe der Schadensnummer der Klägerin, die nach dem Screenshot aus ihrem System (K7, Bl. 17 GA I) und der außergerichtlichen Korrespondenz (K6, Bl. 16 GA I; K8, Bl. 18 GA I) eindeutig dem streitgegenständlichen Transportverlust zugeordnet ist, klar gekennzeichnet. Zudem ist der Schadensbetrag in Höhe von 72.306,59 EUR, der sich ebenfalls ersichtlich auf den streitgegenständlichen Transportverlust bezieht, dort aufgeführt. Vor diesem Hintergrund ist die abgetretene Forderung hinreichend bestimmt. Es ist unschädlich, dass lediglich die M. AG die Abtretungserklärung unterzeichnet hat. Denn indem die Klägerin den Schadensersatzanspruch gegenüber der Beklagten unter Bezugnahme auf die erfolgte Abtretung gerichtlich geltend gemacht hat, hat sie den seitens der M. AG angebotenen Abtretungsvertrag jedenfalls konkludent angenommen. 34

b) Die Beklagte ist auch die richtige Anspruchsgegnerin. Die Klägerin hat jedenfalls durch ihren in zweiter Instanz auf Hinweis des Senats ergänzten Vortrag hinreichend dargelegt, dass der Frachtvertrag mit der Beklagten zustande gekommen ist. 35

Soweit die Klägerin auf die Sendungsdetails (K3, Bl. 11 GA I, K4, Bl. 12 GA I) verwiesen hat, lässt sich daraus nicht entnehmen, wer genau der beauftragte Frachtführer ist. Daraus ist lediglich ersichtlich, dass es sich um eine „G.“-Sendung handelt. Dies ist im Hinblick darauf, dass die Beklagte vorgetragen hat, dass es neben ihr weitere Gesellschaften gibt, die zum G.-Konzern gehören und die den Auftrag von der Fa. M. AG erhalten haben könnten, etwa die G. GmbH, nicht ausreichend. Auch aus der Zollanmeldung gegenüber den britischen Behörden (B15, Bl. 533 GA I) geht nicht hervor, welche G.-Gesellschaft Frachtführerin ist. Hier wird als „Agent“ lediglich „G.“ ohne Zusatz angegeben. Zwar ergibt sich aus der 36

vorgerichtlichen Korrespondenz mit der Klägerin und der M. AG, dass - neben der G. GmbH - auch die Beklagte mit der Schadensabwicklung betraut war. Das Formular „Schadenforderung“ (K16, Bl. 53 GA I) stammt von der Beklagten. Dies beantwortet die Frage, mit welcher Gesellschaft der Frachtvertrag geschlossen wurde, aber nicht ausreichend. Konkrete Vertragsunterlagen (Auftrag, Auftragsbestätigung) legt die Klägerin nicht vor.

Allerdings hat die Klägerin auf Hinweis des Senats die von der Beklagten ausgestellte Frachtrechnung vom 26.10.2022 (BK8, Bl. 406 GA II) vorgelegt, aus der auf einen Vertragsschluss zwischen der Absenderin und der Beklagten geschlossen werden kann. 37

Wenn zeitnah nach Auftragserteilung eine Rechnung gestellt wird, ist dies ein gewichtiges Indiz dafür, dass die Rechnung auf der zwischen den Parteien getroffenen Abrede basiert (BGH, Urteil vom 10.03.1994 - I ZR 75/92 -, juris Rn. 17; OLG Hamburg, Urteil vom 03.04.2025 - 6 U 52/24 -, juris Rn. 67 m.w.N.; OLG München, Urteil vom 18.08.2010 - 7 U 2114/10 -, juris Rn. 23 ff.; Koller, Transportrecht, 11. Aufl. 2023, HGB § 407 Rn. 38). Trägt die Partei, die die fragliche Leistung in Rechnung stellt, allerdings konkret vor, sie sei insoweit für eine andere Gesellschaft - etwa eine Schwestergesellschaft tätig geworden -, so ist dies bei der Bewertung des vorgenannten Indizes zu ihren Gunsten zu berücksichtigen (BGH, Urteil vom 13.06.2012 - I ZR 161/10 -, juris Rn. 23). 38

Hier hat die Beklagte die Rechnung für Transportleistungen aus September 2022 am 26.10.2022 unter ihrem Briefkopf erstellt (BK8, Bl. 406 GA II). Angegeben ist dort auch eine Kundennummer der Absenderin, ohne zu kennzeichnen, dass es sich um die Kundennummer der Absenderin bei einer anderen G.-Gesellschaft als der Beklagten handeln könnte. Schon der Umstand, dass die Absenderin bei der Beklagten vor der Rechnungsstellung offenbar über eine Kundennummer verfügte, deutet auf vertragliche Beziehungen zwischen diesen Parteien hin. Der streitgegenständliche Transport wird in der obersten Position in Rechnung gestellt, ohne dass darauf hingewiesen oder auch nur angedeutet wird, dass es sich um die Leistung einer anderen G.-Gesellschaft handeln könnte. Auch ist dieser Rechnung nicht zu entnehmen, dass hier eine von einer anderen G.-Gesellschaft an die Beklagte abgetretene Forderung geltend gemacht wird. Die Beklagte trägt insoweit lediglich die abstrakte Möglichkeit vor, dass Forderungen im Geschäftsverkehr von Dritten geltend gemacht werden könnten. Sie hat indes nicht konkret vorgetragen, dass dies im Streitfall so gewesen ist, so dass ihr Vortrag die Indizwirkung der Rechnung nicht erschüttern kann. Auch im Zuge der vorgerichtlichen Korrespondenz mit der Absenderin und mit der Klägerin hat die Beklagte zu keinem Zeitpunkt darauf hingewiesen, nicht die Frachtführerin zu sein. 39

c) Die Absenderin hat mit der Beklagten einen einheitlichen Vertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln im Sinne des § 452 Satz 1 HGB geschlossen, der Strecken des Lufttransports und der Oberflächenbeförderung umfasste. Zwar haben die Parteien des Frachtvertrages keine konkrete Art der Beförderung von C. nach B. vereinbart. Ein Vertrag, der auf eine Beförderung von Gütern mittels Luftfahrzeugs im Sinne des Art. 1 MÜ gerichtet ist, liegt aber auch dort vor, wo dem Beförderer die Befugnis eingeräumt wird, Luftfahrzeuge einzusetzen und er davon Gebrauch macht (Koller, a.a.O., MÜ Art. 1 Rn. 4). Wurde die Art der Beförderung vertraglich nicht fixiert, so ist der Frachtführer berechtigt und verpflichtet, das Transportmittel und die Transportwege nach billigem Ermessen auszuwählen, wodurch er die konkrete Art des Vertrags - etwa einen solcher im Sinne des Art. 1 MÜ - bestimmt (BGH, Urteil vom 22.07.2010 - I ZR 194/08 -, juris Rn. 26 m.w.N.; BGH, Urteil vom 04.03.2004 - I ZR 200/01 -, juris Rn. 36; Koller, 11. Aufl. 2023, HGB § 407 Rn. 24, 47). Hier hat die Beklagte im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens unter anderem eine 40

Luftbeförderung gewählt. Soweit die Klägerin bestreitet, dass die Sendung (auch) per Luftfracht transportiert werden sollte, ist dies nicht stichhaltig. Schon die von der Klägerin selbst vorgelegte Sendungsverfolgung (Anlage K4, Bl. 12 f. GA I) weist „In Transit D.“ aus, was auf eine Flugverbindung zum Flughafen D. hindeutet. Die Beklagte hat mit der Anlage B7 (Bl. 53 GA I) zudem eine Airwaybill Copy mit der hier maßgeblichen Trackingnummer und den Absender- und Empfängerdaten vorgelegt, die ebenfalls als Ziel „Y.“ (IATA- Code für den Flughafen D.) ausweist, ferner eine vorläufige Anmeldung der Sendung beim britischen Zoll am Flughafen D. unter Angabe einer „Airwaybill number: N02“ und einer „Flight number: N01“ (Anlage B15, Bl. 533 GA I). Soweit die Klägerin demgegenüber pauschal und ohne Vortrag eines konkreten Anhaltspunkts ihre Vermutung vorgetragen hat, die Beklagte transportiere Güter in Europa auch zwischen ihren Drehkreuzen nur per LKW, handelt es sich um unbeachtlichen Vortrag ins Blaue hinein (vgl. insoweit zur ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung nur BGH, Urteil vom 26.04.2022 - VI ZR 435/20 -, juris Rn. 12 m.w.N.), so dass das Landgericht den von ihr insoweit angebotenen Beweisen zu Recht nicht nachgegangen ist.

d) Für eine gemischte Beförderung, die zum Teil durch Luftfahrzeuge und zum Teil durch andere Verkehrsmittel ausgeführt wird, bestimmt wiederum Art. 38 Abs. 1 MÜ, dass dieses Übereinkommen vorbehaltlich der Regelungen in Art. 18 Abs. 4 MÜ für die Luftbeförderung gilt. Demgemäß richtet sich die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust von Transportgut nach den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens, wenn der Schaden während der Obhutszeit des Luftfrachtführers eingetreten ist (Art. 18 Abs. 1, 3 MÜ). Nach Art. 18 Abs. 4 S. 1 MÜ umfasst der Zeitraum der Luftbeförderung grundsätzlich nicht die Beförderung zu Land, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens. Erfolgt der Transport allerdings bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrages zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung, so wird gemäß Art. 18 Abs. 4 S. 2 MÜ bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist. Ist der Schadensort ungeklärt, muss derjenige, der den Eintritt des Schadens während der Luftbeförderung bestreitet, den Verlust oder die Beschädigung des Gutes während eines Oberflächentransports beweisen. Dann trifft den Luftfrachtführer allerdings eine sekundäre Darlegungslast. Sofern der Transport ordnungsgemäß organisiert war, muss es dem Frachtführer möglich sein, den Schadensort zu lokalisieren und den Schadenszeitpunkt zu benennen. Kommt der Luftfrachtführer der ihm obliegenden sekundären Darlegungslast nicht in ausreichendem Maße nach, ist vom Vortrag des Anspruchstellers auszugehen, dass der Schaden während einer Oberflächenbeförderung eingetreten ist (BGH, Urteil vom 24.2.2011 - I ZR 91/10, TranspR 2011, 436, 439 = BeckRS 2011, 20653; BGH, Urteil vom 10.05.2012, I ZR 109/11, RdTW 2013, 58; OLG KC., Urteil vom 13.04.2016 - 18 U 95/12, juris; Pokrant, in: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 5. Aufl. 2024, Art. 18 MÜ Rn. 19, 29; Förster in BeckOK, Art. 18 MÜ, Stand: 01.03.2026; Rn. 77. ff. 85). Dann unterliegt gemäß § 452 Satz 1 HGB der Vertrag über den Multimodaltransport den §§ 407 ff. HGB, sofern nicht gemäß § 452a Satz 1 HGB festgestellt werden kann, dass das Schadensereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist.

Insofern muss die sich auf das Montrealer Übereinkommen berufende Beklagte zunächst darlegen und beweisen, dass die Pakete in die Luftbeförderung gelangt sind. Darüber hinaus muss die Beklagte im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast zu den näheren Umständen in Bezug auf den Verlust des Pakets vortragen, damit die Klägerin die Möglichkeit hat, den Beweis, dass der Verlust auf dem Oberflächentransport zur Empfängerin erfolgt ist, zu erbringen.

41

42

43

e) Nach diesem Maßstab ist die Wertung des Landgerichts, dass das fragliche Paket in die Obhut der Beklagten als Luftfrachtführerin gelangt ist und die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast zur Eingrenzung des Schadensortes im Bereich der Luftfracht genügt hat, nicht zu beanstanden.

(1) Das Landgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass aufgrund der von der Klägerin vorgelegten Sendungsverfolgung (K3) und den von der Beklagten vorgelegten Unterlagen B7 (Airwaybill-Copy) und B15 (Zollanmeldung) davon ausgegangen werden kann, dass die Sendung überhaupt in die Luftbeförderung gelangt ist. Soweit die Beklagte erstinstanzlich vorgetragen hatte, die Sendung sei über den Flughafen Z. nach D. geflogen worden, hat sie dies allerdings auf Hinweis des Senats, dass sich dieser Transportverlauf nicht nachvollziehen lasse, korrigiert und durch Vorlage der Anlage B18 dahingehend konkretisiert, dass die Sendung nach Abholung bei der Absenderin in C. zunächst per Lkw zur Ihrem Umschlagshub im Raum X. und sodann zum Flughafen S. (W.) transportiert worden sei, wo sie physisch vor Verladung in einen Luftfrachtcontainer gescannt worden sei; dieser sei in ein Flugzeug mit der Flug-Nr. N03 nach D. geflogen worden, wo das Paket nach Entladen im Flughafenhub einen Inbound Scan erhalten habe. Danach verliere sich die Spur. 44

Was die Vorgänge am Flughafen S. (W.) anbelangt, so ergibt sich aus der Zeile 19 der Anlage B18, dass das Paket dort bei Durchlaufen der Bandanlage gescannt und damit physisch erfasst wurde (ROPS: Ramp Inbound Package Scan). Der Zeuge V. hat überzeugend ausgeführt, dass die in den Zeilen 20 und 21 genannten Vorgänge, die das Zollverfahren betreffen, automatisiert nur angestoßen werden, wenn das Paket zuvor am Flughafen S. tatsächlich erfasst wurde. Sodann hat das Paket einen weiteren physischen Scan erhalten, als es in einen Container eingelegt wurde („CONS“, Anlage B18 Zeile 25). Soweit die Klägerin mutmaßt, es könne auch nur das abgelöste Versandlabel gescannt worden sein, so liegen dafür keine Anhaltspunkte vor. Vielmehr ist das Versandlabel so beschaffen, dass es in der Regel nicht abgelöst werden kann, ohne dass der Strichcode oder das Paket beschädigt werden. Die nie völlig auszuschließende Manipulationsmöglichkeit hindert die Überzeugung des Senats, dass die Sendung in die Obhut der Beklagten als Luftfrachtführerin gelangt ist, nicht. Der Beweis im Sinne des § 286 ZPO fordert nur einen Grad an Gewissheit, der vernünftigen Zweifeln Schweigen gebietet. Dieser lässt sich hier auf Grundlage der Anlage B18 und der Ausführungen des Zeugen V., nach denen die Scandaten im System abrufbar bleiben, die Vorgänge weitgehend automatisiert sind und bei beschädigten Labeln Fehlermeldungen erzeugt und Pakete aussortiert werden, gewinnen. 45

Zwar handelt es sich bei der Anlage B18 um eine aus den Systemdaten rekonstruierte Sendungshistorie, da die ursprüngliche Sendungsverfolgung „EOPS - internal track and trace system“ aufgrund Zeitablaufs nicht mehr vorhanden war. Die in der Anlage B18 enthaltenen Daten bilden aber den Sendungsverlauf logisch nach und es ist weder vorgetragen, noch sonst ersichtlich, dass der Datensatz hinter dem in EOPS enthaltenen erheblich zurückbleibt. Vielmehr ergibt sich aus der Anlage B18 ein detaillierter Sendungsverlauf, der - jedenfalls nach Erläuterung durch den Zeugen V. - in allen Punkten nachvollziehbar ist. Anhaltspunkte für eine Manipulation der Anlage B18 selbst liegen nicht vor. Für die Richtigkeit der darin enthaltenen Scandaten spricht, dass sie mit den Daten in der Sendungsverfolgung in der Anlage K4 korrespondieren, die vom Kunden unmittelbar nach Bekanntwerden der fehlenden Ablieferung abgerufen wurde. So entspricht die in Zeile 11 der Anlage B18 enthaltene Eintragung vom Aussagegehalt der Meldung in der Anlage K4 „G. hat das Paket erhalten X. 13.09.2022, 3:05 pm“. Denn die Zeile 11 der Anlage B18 benennt für den Ort O. (Station im Raum X.), das Datum 13.09.2022 und die Uhrzeit 15:05 die Abholung der Sendung (PUP =pickup)“. Soweit in der Anlage K4 mit einem Ausrufezeichen gekennzeichnet ist „In Transit 46

D. 14.09.2022, 3:44 am“ stimmt dies mit der Anlage B18 Zeile 33 überein, nach der das Paket am 14.09.2022 um 3:44 Uhr in D. noch einen „Hub Inbound Scan“ erhalten hat, dann aber weitere Scandaten in Bezug auf die konkrete Sendung fehlen. Die vorgenannten Ereignisse sind in der Anlage B18 in eine Vielzahl anderer Daten und Systemnummern logisch eingebettet. Soweit nach dem letzten Scan in D. noch weitere Daten aufgeführt sind, ist dies nach den überzeugenden Ausführungen des Zeugen V. kein Anzeichen dafür, dass das Paket danach noch weiter physisch erfasst oder sonst behandelt oder weitertransportiert wurde. Vielmehr sind die Eintragungen in den Zeilen 34 und 35, die den Flughafen W. betreffen, zeitlich vor der Zeile 33 einzuordnen, was an der Zeitverschiebung zwischen S. und B. von 1 Std. liegt. Soweit in der Anlage B18 in den Zeilen 37 und 38 für den Flughafen D. noch Ereignisse aufgeführt sind, handelt es sich nach den überzeugenden Erklärungen des Zeugen V. um die systeminterne Mitteilung, dass eine Zollfreigabe für ein Zollverfahren, dass in S. angestoßen wurde, erteilt wurde. Anhaltspunkt für eine Verladung des Paktes auf ein Zustellfahrzeug oder eine sonstige Weiterbeförderung außerhalb des Flughafenhub ergeben sich aus den Systemdaten der Beklagten nicht.

Mit diesem gegenüber der ersten Instanz ergänzten und in Bezug auf den Transport über den Flughafen S. korrigierten Vortrag zur Sendungsverfolgung ist die Beklagte nicht nach § 531 II ZPO präkludiert. Denn der in Teilen neue Vortrag ist auf Hinweis des Senats erfolgt. Dieser Hinweis beruht auf der gegenüber der ersten Instanz abweichenden Rechtsauffassung des Senats, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast zum Verlauf der Sendung in ihrer Obhut als Luftfrachtführerin bis dato nicht hinreichend genügt hatte. 47

(2) Nach dem ergänzten Vortrag hat die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast genügt, dass die Sendung in ihrer Obhut im Bereich der Geltung des MÜ in Verlust geraten ist. Die anhand der Scans rekonstruierten, von der Beklagten erläuterten und vom Zeugen V. in ihrer Bedeutung glaubhaft bestätigten Daten sind aufgrund der weitgehenden automatisierten Vorgänge hinreichend aussagekräftig. Die Dokumentation des Transportwegs von der Absenderin in C. zur Empfängerin in B. ist durch Eingangs- und Ausgangsscans durch die Beklagte grundsätzlich ausreichend gewährleistet. Die letzte Scannung ist am 14.09.2022 um 3:44 Uhr am Flughafen D. erfolgt. Dort und somit im Geltungsbereich des MÜ, ist die Sendung außer Kontrolle geraten. Zwar ist es nicht auszuschließen, dass die Sendung im Flughafenhub der Beklagten, ohne den dafür eigentlich vorgesehenen Scan zu erhalten, in ein Auslieferungsfahrzeug verladen und auf dem anschließenden Oberflächentransport zur Empfängerin verloren gegangen ist. Konkrete Anhaltspunkte gibt es dafür aber nicht. Zudem wäre auch die Auslieferung per Lkw vom Flughafen D. zur Empfängerin in B. gem. Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ bis zum Beweis des Gegenteils der Luftbeförderung zuzurechnen. Bei dem von der Beklagten vorgesehen Transport vom Flughafen D. zur Fa. H. Ltd. in Zentral-B. handelt es sich um einen Annextransport zur Luftbeförderung, dem reine Hilfsfunktion zukommt. Zwar hätten möglicherweise andere Frachtflughäfen in B. (N. oder F.) zur Verfügung gestanden, die in etwas geringerer Entfernung zur Empfängerin liegen als der Flughafen D.. Als Annextransport ist eine Beförderung auf einer Teilstrecke aber erst dann nicht mehr anzusehen, wenn für diese eine eigenen Flugverbindung bestünde und sinnvoll in Betracht käme. Dies ist hier für die Strecke zwischen Stansted und N. oder F. nicht der Fall. Der Oberflächentransport von D. zur Empfängerin hat keinen eigenständigen Alternativcharakter zur Luftbeförderung (vgl. BGH, RdTW 2016, 136: Kein Zubringerdienst mehr: Transport von IS. über KC. zum Abflughafen I., weil Lufttransport von KC. nach I. technisch und verbindungsmäßig möglich gewesen wäre; BGH, RdTW 2013, 66, beck-online Rn. 33: kein Zubringerdienst Transport vom Flughafen Köln Bonn nach München; BeckOGK/Förster, 1.3.2026, MÜ Art. 18 Rn. 64-66). 48

Der Umstand, dass der genaue Schadensort unbekannt geblieben ist, führt nicht dazu, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast im Rahmen des Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ nicht genügt hätte. Die sekundäre Darlegungslast des Luftfrachtführers geht nicht dahin, dass der Frachtführer konkret darlegen muss, wo das Paket in Verlust geraten ist und welche Maßnahmen er an diesem Ort konkret getroffen hat, um einen Verlust zu vermeiden. Vielmehr ist er nur gehalten nach Treu und Glauben gemäß § 242 BGB, soweit möglich und zumutbar, zu den näheren Umständen des Verlustes vorzutragen, damit der Geschädigte die Möglichkeit hat, die Vermutung gemäß Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ zu widerlegen. Es geht darum, den Schadensort zu lokalisieren und den Schadenszeitpunkt zu benennen. Welche Anforderungen an den Vortrag des Frachtführers zu stellen sind, erhellen zwei Entscheidungen des Bundesgerichtshofs: In dem der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 10.05.2012, I ZR 109/11, RdTW 2013, 58 zugrunde liegenden Fall hatte die dortige Beklagte lediglich behauptet, sie habe das abhandengekommene Paket in Q. an das mit der Luftbeförderung beauftragte Unternehmen übergeben. Einzelheiten zur weiteren Behandlung der Sendung durch das Luftfrachtunternehmen waren nicht dargelegt. Der Bundesgerichtshof und die Vorinstanz hatten insbesondere Angaben dazu vermisst, wann die Sendung weiterbefördert werden sollte und an welchem Ort und zu welcher Zeit sie das letzte Mal registriert worden ist. Der hiesige Vortrag der Beklagten geht weit darüber hinaus.

Im dem der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 24.02.2011, I ZR 91/10, zugrunde liegenden Fall hatte das in Verlust geratene Paket am Destinationsort KM. in dem in der Nähe des Flughafens KM. befindlichen Center KM. (Außenlager) noch einen Eingangsscan erhalten, aber keinen Scan „Out of Delivery“ (siehe das der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vorangegangene Urteil des OLG KC., 21.04.2010 - 18 U 232/09, BeckRS 2010, 30834; bzw. BGH, a.a.O, Rn. 34). Die dortige Beklagte hatte nach Auffassung des Bundesgerichtshofs ihrer sekundären Darlegungslast genügt, indem sie dargelegt hatte, dass das Paket im Center KM. „außer Kontrolle geraten“ sei. Der genaue Verlustort stand nicht fest. Es wäre unter diesen Umständen Sache der dortigen Klägerin gewesen, darzulegen und zu beweisen, dass dieser Vortrag nicht zutrifft und der Verlust des Gutes entgegen dem Vorbringen der Beklagten auf dem Weg vom Center KM. zur Empfängerin eingetreten ist.

50

Daraus ergibt sich, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast genügt hat und sie nicht zu weiteren Schnittstellenkontrollen ausführen muss oder weitere Ausführungen dazu machen muss, dass die Sendung nicht auf den Oberflächentransport in B. gelangt sein kann. Vielmehr kann der genaue Schadensort unbekannt bleiben. Soweit die Klägerin unter Bezugnahme auf Entscheidungen des BGH vom 04.02.2016, I ZR 216/14 und vom 1.12.2026, I ZR 128/25, RdTW 2017, 127 meint, die Beklagte hätte dazu vortragen müssen, wie sie einen körperlichen Abgleich der in den Papieren genannten Daten in einem Vier-Augen-Prinzip von welchen Mitarbeitern vorgenommen habe; Scanprotokolle, insbesondere logische Scans reichten nicht, so betrifft diese Rechtsprechung die sekundäre Darlegungslast des Frachtführers im Rahmen des qualifizierten Verschuldens. Es mag sein, dass die Beklagte nicht dargelegt hat, dass sie ausreichende Kontrollmaßnahmen getroffen hat, um Warenverluste zu vermeiden. Um ein leichtfertiges Verhalten im Umgang mit der von ihr übernommen Waren zu vermeiden, hätte sie ggfs. weiter dazu ausführen müssen, wie sie beispielsweise konkret kontrolliert, dass gescannte Pakete tatsächlich in einen Container eingelegt werden und wie sie sicherstellt, dass die Pakete bei Entladung durch Bedienstete vollständig und zuverlässig erfasst werden. Vorliegend kommt es aber nicht darauf an, ob die Beklagte ein qualifiziertes Verschulden trifft. Denn es gibt im Rahmen des MÜ keine Haftungsdurchbrechung; ein Luftfrachtführer haftet für eine Luftbeförderung grundsätzlich immer begrenzt, soweit Art. 22 Abs. 3 MÜ nicht abbedungen wurde. Die sekundäre Darlegungslast im Rahmen des Art. 18 MÜ hat folglich einen anderen Schwerpunkt. Sie geht

51

dahin, den Schadensort einzugrenzen und vorzutragen, an welchem Ort und zu welcher Zeit die Sendung das letzte Mal registriert worden ist, welchen Weg die Sendung genommen hätte und ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Sendung auf den Oberflächentransport zum Empfänger gelangt ist. Die sekundäre Darlegungslast geht aber nicht dahin, dass der Luftfrachtführer unter Benennung von Zeugen konkret darlegen müsste, dass die Sendung nicht auf dem Oberflächentransport zum Empfänger in Verlust geraten ist. Die Beweislast trifft vielmehr die Klägerin, der sie nicht genügt hat.

f) Soweit die Klägerin unter Bezugnahme auf ein Urteil des OLG KC. vom 23.01.2026, Az: 18 O 155/24, in Zweifel zieht, dass die Beklagte selbst beim Umschlag am Flughafen D. die Obhut ausgeübt habe, und anführt, die Sendung könne auch im Gewahrsam eines Dritten in Verlust geraten sein, so liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beklagte während des von ihr dargestellten Sendungsverlaufs die Obhut zugunsten eines Dritten aufgegeben hätte. 52

Obhut bedeutet, dass sich das Frachtgut derart im Einflussbereich des Luftfrachtführers befindet, dass er in der Lage ist, das Frachtgut vor Verlust und Beschädigung zu schützen. Es genügt, dass der Frachtführer auf die Behandlung des Guts Einfluss nehmen kann. Übergibt er das Frachtgut freiwillig an einen Dritten, so wird seine Obhut zumindest im Kernbereich der Luftbeförderung im Regelfall schon deshalb fortbestehen, weil der Dritte seinerseits in Erfüllung seiner dem Luftfrachtführer bestehenden Vertragspflichten zum sorgsamem Umgang mit dem Gut verpflichtet ist. Auch im Rahmen des MÜ genügt es, dass der Luftfrachtführer lediglich mittelbarer Besitzer ist, wenn er sich zur Erfüllung seiner Verpflichtungen eines Drittunternehmens bedient. Die Obhut endet erst, wenn der Luftfrachtführer den Gewahrsam ohne eigene Mitwirkung verliert (BGH, Urteil vom 24.02.2011, I ZR 91/10, juris Rn. 23, 24; Koller, Transportrecht, 11. Aufl. 2023, Art. 18 MÜ, Rn 6). 53

Bei Einschaltung eines ein Monopol besitzenden Bodenverkehrsdienstes (Cargo-Center), einer Luftfrachtumschlagsgesellschaft, eines Frachtannahmebüros, eines Unterfrachtführers, eines Lagerhalters oder eines handling agent endet die Obhut des Luftfrachtführers in der Regel nicht, weil diese dem Luftfrachtführer zum Schutz des Guts und zur Herausgabe verpflichtet sind (Koller, aaO., Art. 18 Rn. 6 mwN; zur Übergabe an einen Bodenverkehrsdienst und Beibehalt der Obhut des Luftfrachtführers unter der Geltung des WA siehe auch OLG Frankfurt, NJW 1975, 1604 1605, zitiert nach beck-online; OLG Frankfurt, TranspR 1999, 24, zitiert nach beck-online Rn. 26). Auch durch die Verbringung in ein Zollager am Flughafen des Ziellandes und während der Zollabwicklung besteht die Obhut des Luftfrachtführers im Zweifel fort. Nach ganz überwiegender Ansicht wird die Obhut des Luftfrachtführers zumindest nicht beendet, während das Gut die Zollabfertigung durchläuft. Ist das Gut nach dem Frachtvertrag nicht ausnahmsweise nur bis zum Zoll zu transportieren, dauert die Obhut des Luftfrachtführers vor allem deshalb an, weil die Übergabe an die Zollbediensteten bzw. die Hinterlegung in einem Zolllager keine Ablieferung darstellt, die eine willentliche Übertragung der Einwirkungsbefugnis auf den Empfänger zwecks Beendigung des Beförderungsvertrags beinhaltet. Die Zollbehörden sind daran gar nicht interessiert und schon gar nicht dazu berechtigt, da sie mit der zollamtlichen Überwachung rein staatliche Aufgaben wahrnehmen (vgl. § 1 ZollVG). Darüber hinaus ist auch der Zoll dem Luftfrachtführer gegenüber grundsätzlich zum Schutz und zur Herausgabe des Gutes verpflichtet (Koller, aaO, Art. 18 Rn. 6; BeckOGK/Förster MÜ Art. 18 Rn. 36; OLG KC., Urteil vom 23.05.2018, 18 U 37/17, RdTW 2020, 335 Rn. 17; OLG Frankfurt, Urteil vom 26.02.2015 - 16 U 85/14, beck-online Rn. 30). 54

Nach diesem Maßstab liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Beklagte ihre Obhut an der Sendung an von ihr nicht beauftragte und nicht kontrollierte Dritte aufgegeben hätte. Vielmehr ergibt sich aus der von ihr vorgelegten Systemdatei zum Sendungsverlauf (B18), der Zollanmeldung (B15), die als Agent „G. ausweist, dem Airwaybill zum Produkt „GV.“ (B7) und der Flugnummer N01, dass die Beklagte die Obhut durchgehend selbst bzw. durch ihre jeweilige Landesgesellschaft oder sonstige Konzerngesellschaften ausübt ohne sich der Einflussmöglichkeit auf das Gut zu begeben.

g) Nach Art. 22 Abs. 3 MÜ haftet die Beklagte auf 22 SZR pro kg bei einem Gesamtgewicht der Sendung von 45 kg, also auf 990 SZR. Die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge auf 26 SZR ist erst zum 28.12.2024 erfolgt (Dritte Verordnung über die Inkraftsetzung der angepassten Haftungshöchstbeträge des Montrealer Übereinkommens vom 27.12.2024, BGBl. 2024 II Nr. 515) und daher auf den vorliegenden Schadensfall nicht anwendbar (vgl. zur zeitlichen Geltung: BGH, Urteil vom 15.03.2011, X ZR 99/10; juris Rn. 24; Ramming, Die neuen Höchstbeträge des Montrealer Übereinkommens, RdTW 2025, 17).

56

3) Die Anschlussberufung der Beklagten hat keinen Erfolg. Das Landgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Klägerin einen Schaden bewiesen hat, der über den Wert von 990 SZR hinausgeht und die Ausschlussfrist des Art. 35 MÜ gewahrt ist.

57

a) Das Landgericht hat es zutreffend für erwiesen erachtet, dass sich in dem streitgegenständlichen Paket ein - defekter - Server „4 pro Series“ befand. Diese Überzeugung konnte sich das Gericht anhand der Handelsrechnung über den streitgegenständlichen Kauf des Servers (Anlage K 1, Bl. 9 GA I) sowie die Anmerkung im Lieferschein über die Rücksendung des Servers an die Verkäuferin (K2, Bl. 10 GA I) bilden, sowie daraus, dass die Beklagte in der Zollanmeldung selbst von diesem Inhalt des 40,5 kg netto schweren Pakets ausgegangen ist.

58

Der Beweis für den Umfang und den Wert einer verlorengegangenen Sendung unterliegt der freien richterlichen Beweiswürdigung gemäß § 286 ZPO (vgl. BGH, Urteil vom 10.12.2015 - I ZR 87/14, Rn. 23, juris unter Fortführung BGH, Urteil vom 12.06.2014 - I ZR 50/13, Rn. 19, juris; Gördes, RdTW 2026, 82 ff., Rn. 38 ff.). Dies zwingt den Anspruchsteller grundsätzlich zur Erbringung des Vollbeweises, wenn der Anspruchsgegner den vorgetragenen Schadensumfang und -wert bestreitet. Es kommt ihm auch keine Beweiserleichterung aufgrund der Grundsätze zum Anscheinsbeweis zugute. Der Tatrichter hat sich die Überzeugung von der Richtigkeit des behaupteten Umfangs einer Sendung aber anhand der gesamten Umstände des Einzelfalls, insbesondere aufgrund von vorgelegten Lieferscheinen und dazu korrespondierenden Rechnungen, zu bilden (BGH, Urteil vom 12.06.2014 - I ZR 50/13, Rn. 21, juris; vgl. auch Koller, Transportrecht, 11. Aufl., HGB § 425 Rn. 42). Er kann sich die Überzeugung von der Richtigkeit des behaupteten Inhalts einer Sendung auch dann bilden, wenn nur eines der beiden Dokumente vorgelegt wird und der beklagte Frachtführer dagegen keine substantiierten Einwände erhebt (BGH, aaO). Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei der Versendung von Paketen eine in Täuschungsabsicht vorgenommene Fehlbestückung durch den Verkäufer oder seine Bediensteten im Allgemeinen eher unwahrscheinlich ist, weil nicht vorausgesehen werden kann, ob gerade dasjenige Paket verlorengeht, das nur unzureichend bestückt wurde (BGH, aaO, Rn. 25; Senat, Urteil vom 24.03.2026 - 3 U 71/25).

59

Nach diesen Maßstäben ist die Beweiswürdigung nicht zu beanstanden. Es handelt sich bei der Sendung um eine Retoure zwischen zwei Handelsunternehmen im Bereich visuelle Elektronik/Veranstaltungstechnik. Der Inhalt der (Hin-)Sendung ist durch die Handelsrechnung hinreichend belegt. Anhaltspunkte, dass sich in der unstreitig von der

60

Beklagten übernommenen Sendung etwas anderes befunden haben könnte als in der Handelsrechnung ausgewiesen, trägt die Beklagte nicht vor. Allein der Umstand, dass die Sendung mit dem behaupteten Wareninhalt hier nicht bei der Versendung an die Bestellerin, sondern bei der Retoure verloren gegangen ist, ist insbesondere im kaufmännischen Verkehr ohne weitere Anhaltspunkte für ein unsorgfältiges Handling der Retoure durch die Absenderin nicht geeignet, einen substantiierten Einwand gegen den Umfang der verloren gegangenen Sendung zu begründen. Konkrete Anhaltspunkte, dass der Sendungsinhalt von der Bestellerin ausgetauscht oder vertauscht worden sein könnte (Gewichtsabweichungen, geöffnete oder unfachmännisch verpackte Sendung) oder nicht mehr vollständig sein könnte, sind von der Beklagten nicht dargetan und bei dem Sendungsgut (defekter Medienserver) auch nicht ersichtlich.

b) Da zwischen Kauf des Servers durch die M. AG und der Rücksendung an die Verkäuferin in England erhebliche Zeit verstrichen ist und zudem nach der Beschreibung im Rücksendelieferschein „the P. is mechanically damaged this is a damage case, a repair cost estimate is absolutely necessary!“ der Server an der Buchse beschädigt und reparaturbedürftig gewesen sein soll, kann allerdings nicht ohne weiteres von einem Wert der Ware von 78.000 USD, wie in der Rechnung vom 13.04.2021 ausgewiesen, ausgegangen werden. Auf den genauen Wert kommt es indes aufgrund der Haftungshöchstgrenze des MÜ nicht an. Denn Anhaltspunkte dafür, dass der hochwertige, etwa ein Jahr alte Medienserver wegen eines mechanischen Defekts an der Buchse maßgeblich an Wert verloren hat, liegen nicht vor. Vielmehr kann angenommen werden, dass der tatsächliche Wert der Sendung den Haftungshöchstbetrag von 990 SZR (Kurs etwa 1,19 EUR) deutlich übersteigt. 61

c) Die Beklagte kann sich nicht mit Erfolg auf die auf die Ausschlussfrist des Art. 35 MÜ berufen. Zwar wurde die Klage erst nach Ablauf der 2-jährigen Ausschlussfrist beim zuständigen Landgericht Köln durch Verweisung anhängig gemacht. Das zunächst angerufenen Landgericht Darmstadt war nach Art. 33 MÜ nicht örtlich zuständig, weil die Beklagte im Bezirk des Landgericht Darmstadt keinen Sitz hat und die Klägerin auch einen Vertragsschluss mit der Geschäftsstelle der Beklagten in Q. nicht schlüssig dargelegt hat. 62

(1) Die Ausschlussfrist ist aber nach zutreffender Ansicht des Landgerichts Köln durch Erhebung der Klage beim Landgericht Darmstadt gewahrt worden. 63

Soweit vertreten wird, dass das Gericht, an das verwiesen wird, die Wahrung der Frist eigenständig zu prüfen habe (BeckOGK/Förster, 1.3.2024, MÜ Art. 35 Rn. 29; Ebenroth/Boujong/Pokrant, 5. Aufl. 2024, MÜ Art. 35 Rn. 11, LG Berlin, Urteil vom 20. April 2016, 105 O 59/15, TranspR 2016, 245 Vyvers in Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, 3. Auflage 2022, Rn. 107-109) bedeutet dies nicht, dass nur die Klageerhebung beim zuständigen Gericht fristwährend ist. Denn nach Art. 33 Abs. 4 MÜ richtet sich das Verfahren bei Klagen auf Schadensersatz nach Art. 18 MÜ nach dem Recht des angerufenen Gerichts. Gem. Art. 35 Abs. 2 MÜ wird die Ausschlussfrist nach dem Recht des angerufenen Gerichts berechnet. Bei einer Verweisung nach § 281 ZPO, wie sie hier erfolgt ist, wirken frühere Prozesshandlungen fort. Eine Unterbrechung der Rechtshängigkeit tritt nicht ein, daher wahrt die Klage beim unzuständigen Gericht die Klagefrist. Soweit unter Berufung auf eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs zum Warschauer Abkommen (Urteil vom 06.10.2005, I ZR 14/03, NJW-RR 2006, 619) von der Beklagten angeführt wird, dass materielle Vorschriften zur Verlängerung der Hemmung der Verjährung gem. den §§ 203 ff. BGB nicht auf die Auslegung des MÜ übertragbar seien, so schließt dies eine Anwendung des Gedankens des § 281 ZPO für die die Ausschlussfrist des Art. 35 MÜ währende Klageerhebung nicht aus. Denn dadurch wird nicht ein erweiternder Tatbestand zur 64

Hemmung der Ausschlussfrist dem nationalen Recht gem. den §§ 203 ff. BGB entnommen ohne dass festgestellt werden könnte, dass das MÜ insoweit eine Lücke enthielte. Vielmehr werden nur prozessuale Regelungen zur Klageerhebung gem. Art. 35 Abs. 1 MÜ als solcher ergänzend dem nationalen Recht entnommen, was Art. 33 Abs 4 MÜ ausdrücklich vorsieht (so auch Koller Transportrecht, 11. Aufl. 2023, Rn 9, Fn. 40).

(2) Der Beklagten ist es zudem nach Treu und Glauben verwehrt, sich auf die Ausschlussfrist zu berufen. Der Senat verweist auf seine Ausführungen im Hinweisbeschluss vom 13.01.2026 (Bl. 363 GA II), an denen er festhält. Die Beklagte stellt zwar zurecht darauf ab, dass Art. 35 Abs. 1 MÜ autonom auszulegen ist. Diesem Erfordernis ist der Senat indes nachgekommen, indem er auf Grundlage der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs angenommen hat, dass das MÜ entsprechend den Auslegungsregeln des allgemeinen Völkerrechts auch unter Berücksichtigung der Grundsätze von Treu und Glauben auszulegen ist (EuGH, Urteil vom 07.11.2019 - C-213/18 -, juris Rn. 48; EuGH, Urteil vom 06.05.2010 - C-63/09 -, juris Rn. 19 ff). Sinn und Zweck der Regelung in Art. 35 Abs. 1 MÜ, die Frist zur Wahrung der Rechte des Geschädigten zu vereinheitlichen und einer Zersplitterung über unterschiedliche nationale Verjährungsvorschriften entgegenzuwirken (vgl. EuGH, Urteil vom 07.11.2019 - C-213/18 -, NJW-RR 2020, 118 Rn. 47; BGH, NJW-RR 2005, 1122; BGH, NJW-RR 2006, 619) wird dabei berücksichtigt. Entgegen der Auffassung der Beklagten ist die Klägerin deshalb schutzwürdig, weil die Absenderin und die Beklagte nicht explizit einen Luftfrachtvertrag abgeschlossen haben, sondern die Klägerin erst mit der Anlage B18 nach Ablauf der Ausschlussfrist konkret in die Lage versetzt wurde zu prüfen, ob die Vorschriften des MÜ überhaupt zur Anwendung kommen. Ohne Belang ist insoweit, ob es für die Klägerin von Anfang an möglich gewesen wäre, ohne Risiko Klage vor dem Landgericht Köln zu erheben. Solange die Klägerin nicht von der Anwendbarkeit des MÜ ausgehen musste, durfte sie unabhängig davon, ob sie das zuständige Landgericht angerufen hat, darauf vertrauen, dass ihr die materielle Ausschlussfrist des Art. 35 Abs. 1 MÜ nicht zum Nachteil gereicht. Es war Sache der Beklagten, die Klägerin über die tatsächlichen Umstände, aus denen die Anwendbarkeit des MÜ folgt, konkret und überprüfbar in Kenntnis zu setzen. Die Klageerwiderung, auf die die Beklagte rekurriert, enthält hierzu gerade keine konkreten Ausführungen, sondern nur die pauschale Behauptung, die Vorschriften des MÜ kämen zur Anwendung.

III. 66

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97, 92 II 1 ZPO, die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf den §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 67

IV. 68

Gründe, die Revision nach § 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO zuzulassen, liegen nicht vor. Die 69

Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des 70

Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des 71

Revisionsgerichts. Der Umfang der Darlegungslast des Frachtführers im Rahmen des 72
Montrealer Übereinkommens ist durch die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 10.05.2012, I ZR 109/11 und 24.02.2011, I ZR 91/10) hinreichend geklärt. Bezüglich der Obhut des Luftfrachtführers bei der Einschaltung von Dritten weicht der Senat nicht von der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Düsseldorf, Urteil vom 23.01.2026, Az: 18 O 155/24, ab. Hier steht im Gegensatz zu dem vom OLG Düsseldorf entschiedenen Fall nicht

fest, dass die Sendung am Zielflughafen von einem von der Luftfrachtführerin nicht beauftragten und nicht kontrollierten Dritten übernommen wurde.

Streitwert für das Berufungsverfahren: 72.271,41 EUR 73

(71.063,61 EUR Berufung + 1.207,80 EUR (Anschlussberufung 990 SZR am 20.02.25) 74

75