



BEZIRKSGERICHT KREUZLINGEN

Gesamtgericht

Das Gericht

in der Besetzung

Vizepräsident Dr. Urs Haubensak
Bezirksrichter Roland Werner, Bezirksrichterin Silvia Dahinden,
Bezirksrichterin Christina Fäsi, Bezirksrichter Erwin Imhof
Gerichtsschreiberin Dr. Susanne Pfeiffer-Munz

hat in der Sitzung vom 3. März 2010

in Sachen
B.2009.33

G § 13

Y Versicherungen AG,

v.d. RA G, 8032 Zürich

Klägerin

gegen

T AG, 8280 Kreuzlingen

v.d. RA H, 8280 Kreuzlingen

Beklagte

und

ST AG,

v.d. RA S, 5001 Aarau

Litisdenuunziatin

betreffend

Regressforderung

über das Rechtsbegehren laut Weisung des Friedensrichteramtes Kreuzlingen vom 4. März 2009, welches im gerichtlichen Verfahren gleichlautend aufrechterhalten wurde:

- „1. Die Beklagte sei zu verpflichten, der Klägerin den Betrag über Fr. 243'160.30 zuzüglich Zins zu 5 % seit dem 7. August 2006 zu bezahlen.
2. Eventualiter sei die Beklagte zu verpflichten, der Klägerin € 150'301.44 sowie Fr. 2'678.-, beides zuzüglich Zins zu 5 % seit dem 7. August 2006, zu bezahlen.
3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich Mehrwertsteuer) zu Lasten der Beklagten.“

ER G E B N I S S E :

1. Zur Begründung dieser Rechtsbegehren wurde in der Klageschrift vom 2. April 2009 im Wesentlichen vorgetragen was folgt. Kurz zusammengefasst gehe es im vorliegenden Streit um den Transport einer kombinierten CNC-Stanz-Lasermaschine und Zubehör von Gossau/ZH nach Tägerwilen/TG. Auftraggeber sei die Firma B gewesen, welche auf den Kauf und Verkauf von neuen und gebrauchten Maschinen spezialisiert sei. Auftragnehmer sei die Beklagte, die T AG, welche den Transport von der ST AG als Unterfrachtführerin habe ausführen lassen. Beim Transport sei die Maschine beschädigt worden, woraus der Firma B ein Schaden in Höhe von € 150'301.44 entstanden sei.

Die Klägerin habe als Transportversicherer der Firma B den Schaden gedeckt. Da die Beklagte und ihre Hilfsperson den Schaden grob fahrlässig verursacht hätten, nehme die Klägerin auf die Beklagte Regress. Die Beklagte T AG sei ein national und international tätiges Speditionsunternehmen. Ihr Haftpflichtversicherer sei die H Versicherungsgesellschaft AG. Die als Unterfrachtführerin beigezogene ST AG habe den Transport der CNC-Maschine ausgeführt. Deren Haftpflichtversicherer sei die Z Versicherungsgesellschaft.

Die Firma B habe im Juli 2006 eine kombinierte CNC-Stanz-Lasermaschine TRUMPF TC 600 L-1600 inklusive Zubehör von der TM AG in Baar erworben. Maschine samt Zubehör hätten von Gossau/ZH zur B nach Tägerwilen gebracht werden müssen, um dort geprüft, gewartet und überholt zu werden. Danach hätte die Maschine an die Endkäuferin, die Firma J GmbH nach Deutschland geliefert werden sollen. Mit Faxschreiben vom 2. August 2006 sei die Beklagte von der Firma B mit dem Transport der CNC-Stanz-Lasermaschine samt Zubehör für Fr. 790.- beauftragt worden. Als Beladetermin sei Montag, 7. August 2006, 08.30 Uhr, vorgesehen gewesen. Neben den Details zur Maschine und dem Abhol- und Ablieferort habe die Firma B der Beklagten bezüglich der Ladungssicherung folgende ausdrückliche Anweisungen gegeben:

Es wird ein geschlossener Lkw mit 13,6 Lademetern benötigt. Zur Sicherung mind. 12 Spanngurte verwenden, schwerstes Teil 22 t, keine Überbreite (6,6 Meter x 2,45 Meter).

Der Transport habe effektiv am 7. August 2006 stattgefunden. Um ca. 8 Uhr morgens sei Herr AC, angestellter Monteur der Firma B, in Gossau eingetroffen. Seine Aufgabe sei es gewesen, bei der Beladung sicherzustellen, dass sämtliche Elemente und das Zubehör der Maschine vorhanden waren und eingeladen werden. Kurz danach sei der mobile Pneukran eingetroffen, der zum Verlad der Maschine benötigt worden sei und schliesslich auch der Lkw der Firma S, Chauffeur Herr FB. AC habe den Chauffeur gefragt, ob er Erfahrung mit dem Beladen solcher Maschinen habe oder ob er Unterstützung benötige. Der Chauffeur habe erklärt, schon seit mehreren Jahren Schwertransporte durchgeführt zu haben und keine Hilfestellung zu benötigen. Beim Beladen der Maschine habe es keine Probleme gegeben. Fehlerhaft sei jedoch die Sicherung der Maschine gewesen, denn der Chauffeur habe nicht 12, sondern nur 4 Spanngurten verwendet. 2 Spanngurte seien horizontal, entgegen der Fahrtrichtung an den Zurrpunkten der Maschine gespannt worden, 2 weitere habe der Chauffeur über der Maschine befestigt. Nur die ersten 2 Spanngurten hätten die Maschine überhaupt vor Bewegungen gesichert.

Der Chauffeur sei dann in Richtung Tägerwilen gefahren. Herr C sei ihm im Fahrzeug der Firma B gefolgt. Als in Märstetten ein vorausfahrender Pkw habe links abbiegen wollen und dazu erst den Gegenverkehr habe vorbeilassen müssen, sei der Lkw der Firma S auf diesen Pkw aufgefahren. Infolge der starken Bremsung seien die Spanngurte gerissen, welche die Maschine an den Zurrpunkten hätten sichern sollen. Diese sei in Bewegung geraten und habe auf die zur Maschine gehörenden Elektro-

und Steuerschränke aufgeschlagen, welche an der vorderen kabinenseitigen Wand des Lastwagens platziert gewesen seien. Es sei ein erheblicher Sachschaden entstanden, unter anderem seien die Schränke mit der Elektronik und der Steuerung total beschädigt worden.

Die Firma B habe den Schaden am 18. August 2006 bei der Klägerin angemeldet. Diese habe, wie in derartigen Schadenfällen üblich, den Schadensumfang und die Schadensursache durch einen unabhängigen Schadensexperten feststellen lassen. Dies sei vorliegend das Ingenieurbüro dipl. Ing. ETH GC gewesen. Die Feststellungen im Schadenbericht C und dessen Schlussabrechnung würden zum integrierenden Bestandteil der Klageschrift erklärt. Das Gleiche gelte insbesondere auch für die Kostenaufstellung. Eine Reparatur des Steuerschranks, des HF-Generatorschranks TRUMPF, des HF-Laserschranks Siemens und des Kühlaggregates sei ökonomisch nicht sinnvoll gewesen, weil die Kosten einer Reparatur den Einkaufspreis dieser Teile überstiegen hätten. Ausserdem hätten der Werkstücktisch, der Getriebemotor des Transportbandes und das Abdeckblech ersetzt werden müssen. Aus den Ersatzteillieferungen resultiere ein Kostentotal von € 142'349.40. Es handle sich im Einzelnen um folgende Teile:

Auflagetisch (Werkstücktisch)	€	4'732.79
Steuerschrank (leer)	€	8'779.00
HF Generatorschrank TUMPF	€	38'017.61
Schalterschrank (Steuerungen für Steuerschrank)	€	18'479.00
Kühlaggregat	€	15'652.00
Deckblech	€	411.00
Schalterschrank (HF-Laserschrank Siemens)	€	53'636.25
Abstreifaufnahme (beschädigtes Bestandteil des Stanzkopfes)	€	2'623.75

Ausserdem hätten an der beschädigten Maschine etliche Service-Arbeiten für die Reparatur der nicht ersetzten Teile ausgeführt werden müssen. Dafür sei der Firma B Total Fr. 8'131.50 (€ 5'180.05) exkl. Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt worden. Verschiedene Seiten- und Deckbleche seien beim Transport ebenfalls beschädigt worden und hätten für € 430.50 ersetzt werden müssen. Der Transport der verschiedenen Ersatzteile zur Firma B habe Kosten im Umfang von € 2'341.49 verursacht. Der gesamthaft entstandene Schaden an der Maschine betrage damit € 150'301.44 (entsprechend SFr. 240'482.30).

Auch die Schadensursache habe die Klägerin vom Gutachter C feststellen lassen. Nach dessen Berechnungen hätte bei einem Nettogewicht der Maschine von 16 Tonnen (Bruttogewicht von 22 Tonnen ./.. Zubehör) diese mit mindestens 4 Spanngurten in horizontaler Richtung, d.h. entgegen der Fahrtrichtung, gesichert werden müssen, um bei einer Vollbremsung die Maschine festzuhalten. Der Chauffeur B habe zwar 4 Spanngurten mit einer einfachen Tragkraft von 2,5 Tonnen verwendet, von diesen allerdings nur 2 gegen die Fahrtrichtung angebracht. Bei einer Bremsung hätten die Gurten eine Massenkraft von 12,8 Tonnen aufnehmen müssen. Tatsächlich hätten sie jedoch an den Zurrpunkten nur 9,92 Tonnen aufnehmen können. Die über die Maschine angebrachten beiden Gurten seien bei einer Vollbremsung wirkungslos gewesen. Sie hätten lediglich dazu geführt, dass die Maschine später ins Gleiten geraten sei. Die beiden horizontal angebrachten Spanngurten seien gerissen, worauf die Maschine in Bewegung geraten und zusammen mit dem Zubehör stark beschädigt worden sei.

Das Ergebnis der Untersuchungen lasse sich zusammenfassen wie folgt. Hätte die Beklagte die Instruktion der B, 12 Spanngurten zu verwenden, an die S weitergegeben und hätte letztere auch tatsächlich 12 Spanngurten verwendet, wäre der Schaden nicht eingetreten. Hätte der Chauffeur die Zahl der entgegen der Fahrtrichtung horizontal anzubringenden Spanngurte richtig errechnet und hätte er diese Anzahl auch verwendet, wäre eine Beschädigung des Transportgutes ebenfalls unterblieben. Hätte der Chauffeur den Verkehr genügend aufmerksam verfolgt oder den erforderlichen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten, so dass er nicht auf dieses aufgefahren wäre, wäre ein Schaden ebenfalls nicht eingetreten. Alle drei Elemente seien durch die Beklagte bzw. durch den von ihr eingesetzten Unterfrachtführer S verursacht worden. Wäre nur eine der Ursache nicht eingetreten, wäre das Transportgut der Firma B nicht beschädigt worden.

Die Klägerin habe in ihrer Eigenschaft als Sachversicherer der Firma B den entstandenen Schaden von Fr. 240'482.30 ./.. eines Selbstbehalts von Fr. 1'000.- gedeckt. Ausserdem habe sie die Kosten des Gutachters C, nämlich Fr. 2'678.-, bezahlt. Damit sei die Klägerin berechtigt, den folgenden Schaden gegen die Beklagte geltend zu machen.

Schadenersatz	Fr. 239'482.30
abgetretener Selbstbehalt	Fr. 1'000.00
Kosten Gutachter	<u>Fr. 2'678.00</u>

Total

Fr. 243'160.30

Bei der Entschädigungsvereinbarung sei der Schaden über € 150'301.44 mit einem Wechselkurs von 1,6 (Wechselkurs €/SFr. 9. November 2007: 1,65) umgerechnet worden. Die Klägerin habe den Schaden in Schweizer Franken gedeckt, weshalb sie auch ihr Begehren primär in Schweizer Franken gestellt habe. Für den Fall, dass das Gericht zum Schluss komme, dass der Schaden in Euro zu begleichen wäre, habe sie ein entsprechendes Eventualbegehren gestellt.

Die Klägerin habe versucht, auf die Beklagte bzw. deren Versicherung Regress zu nehmen. Letztere habe wiederum eine Stellungnahme der Versicherung der Firma S eingeholt. Beide Versicherungen hätten sich geweigert, für den Schaden aufzukommen, weshalb die vorliegende Klage angehoben werden müssen. Die Z Versicherung versuche, sich für die S (Schreiben 22. Januar 2008) aus der Verantwortung zu ziehen, indem sie geltend mache, Herr C habe den Chauffeur der Firma S gedrängt und ihm strikte Anweisungen hinsichtlich der Ladungssicherung vor Ort gegeben. Zudem werde geltend gemacht, Herr C habe gegen den Willen des Chauffeurs verlangt, es müssten Kanthölzer unter die Maschine gelegt werden, damit nicht Kabelkanäle in die Maschine abgedrückt und beschädigt würden. Dies alles treffe nicht zu. Weder habe Herr C dem Chauffeur Instruktionen zur Ladungssicherung gegeben, noch sei er dazu berechtigt gewesen. Er habe ihn zu nichts gedrängt und die Kanthölzer seien bereits beim Verlad mit der Maschine fest verbunden und verschweisst gewesen. Eine Diskussion darüber könne es somit vor Ort gar nicht gegeben haben.

Der adäquate Kausalzusammenhang sei gegeben und ein Schaden eingetreten, dessen Höhe belegt sei. Die Klägerin habe der Geschädigten, der Firma B, den Schaden ersetzt. Der schon etwas ältere Bundesgerichtsentscheid in Sachen Gini / Durlemann (BGE 80 II 247) verlange für den Regress des Sachversicherers gegenüber einer aus Vertrag haftenden Partei ein grobfahrlässiges Verhalten dieser Partei oder ihrer Hilfsperson. Nach schweizerischer Rechtsprechung handle grob fahrlässig, wer gegen die elementarsten Vorsichtsgebote verstösst, deren Beachtung sich jedem verständigen Dritten in gleicher Lage und unter den gleichen konkreten Umständen aufdrängt und hätte einleuchten müssen. Es sei unverständlich, weshalb DH von der Beklagten die ausdrückliche Weisung der Firma B, für die Sicherung der Maschine 12 Spanngurte zu verwenden, nicht an die Firma S weitergegeben habe. Ausserdem habe der Chauffeur die Zahl der erforderlichen horizontalen Spanngurte

an den Zurrpunkten nicht korrekt berechnet. Anstelle der erforderlichen 4 Spanngurte habe er nur deren 2 verwendet. Die Beklagte habe eine ausdrückliche Weisung nicht weitergegeben, der Chauffeur habe nicht richtig gerechnet und habe auch noch einen Auffahrunfall verursacht. Wenn in einem Unternehmen so viele Pflichtverletzungen auftreten würden, liege ein Organverschulden vor. Zumindest die Kumulation der Fehler führte zu einem der Beklagten anzurechnenden grobfahrlässigen Verhalten. Selbst die Anwendbarkeit der allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS, welche allerdings bestritten würden, würde am Ergebnis nichts ändern.

Die Verjährung sei noch nicht eingetreten. Bei grober Fahrlässigkeit gelte die einjährige Verjährungsfrist nicht (Art. 454 Abs. 3 OR).

2. Am 21. August 2009 erklärte die Beklagte gegenüber der S T AG die Streitverkündung. Die Beklagte beantrage zwar die Klageabweisung. Für den Eventualfall, dass wider Erwarten ein ganzer oder teilweiser Klageschutz erfolgen sollte, würden Ansprüche der Beklagten gegenüber der ST AG in Betracht fallen. In diesem Zusammenhang erfolge der guten Ordnung halber die Streitverkündung gemäss § 27 ff. ZPO.

Mit Verfügung vom 28. August 2009 wurde im Prozess der YVersicherungen AG, gegen T AG, Kreuzlingen, der S AG, der Streit verkündet.

3. In der Klageantwort vom 22. September 2009 wurde beantragt, die Klage sei vollumfänglich abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei, unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten der Klägerin. Zur Begründung dieses Rechtsbegehrens wurde zusammengefasst ausgeführt was folgt. Die Beklagte sei eine in Kreuzlingen ansässiges Speditionsunternehmen. Die B GmbH habe ihr am 2. August 2006 den "Transportauftrag" betreffend eine CNC Stanz-Lasermaschine "TRUMPF TC 600 L-1600 mit Zubehör, Maschinen-Nr. 080388" von Gossau/ZH nach Tägerwilen/TG erteilt. Die S T AG, ein in M ansässiges Transportunternehmen, sei von der Beklagten mit der Durchführung des Transportes beauftragt worden. Die Beklagte habe der Firma B am 7. August 2006 für den Transport Rechnung über Fr. 1'345.- gestellt. Auf dem von der Firma B am 7. August 2006 ausgefüllten Lieferschein heisse es, "Ware beschädigt erhalten". Im Juli 2007 sei der Beklagten durch die Klägerin eine Verjährungseinredeverzichtserklärung zur Unterzeichnung

zugestellt worden. Sie habe diese Erklärung am 13. Juli 2007, befristet bis 7. Februar 2008, abgegeben.

Mit Schreiben vom 13. November 2007 habe die Klägerin gegenüber der Beklagten eine Schadenersatzforderung mit einem damals erstmals bezifferten Schadensbetrag von Fr. 243'160.30 geltend gemacht. Die Beklagte habe der Klägerin am 14. November 2007 mitgeteilt, die Haftung werde abgelehnt. Sie habe darauf hingewiesen, dass für die Sicherung der Ladung einzig und allein der Fahrer der Firma S verantwortlich gewesen sei. Nur dieser habe entscheiden können, mit wie vielen Spanngurten die Ladung hätte gesichert werden müssen. Mit Schreiben vom 23. Januar 2008 habe die H Versicherungen der Klägerin mitgeteilt, man halte an der Haftungsablehnung fest, zumale in grob fahrlässiges Handeln der Beklagten, welches Voraussetzung für einen Regress wäre, nicht vorliege. Die H habe ihrem Schreiben ein Schreiben der Z Versicherungsgesellschaft (Versicherer der S AG) beigelegt. Der guten Ordnung halber habe die H der Klägerin am 5. Februar 2008 nochmals eine Verjährungsverzichtserklärung – befristet bis zum 7. August 2008 – zugestellt. Gleichzeitig sei ausdrücklich an der Haftungsablehnung festgehalten worden. Am 9. Januar 2009 habe sich die Klägerin erneut an die H gewandt und festgehalten, man habe den Schadenfall nochmals juristisch prüfen lassen und bitte daher, die Sache wieder aufzunehmen. Die H habe mit Schreiben vom 14. Januar 2009 an ihren Ausführungen festgehalten und habe ausserdem darauf hingewiesen, der Schadenfall sei seit spätestens dem 7. August 2008 verjährt.

Nachdem der Geschädigten der behauptete Schaden zwischenzeitlich durch die Klägerin ersetzt worden sei, gehe es um einen – allerdings bestrittenen – Ausgleichsanspruch aus Regress. Dieser sei verjährt, denn die Zahlung der Klägerin an die Geschädigte sei gemäss Entschädigungsvereinbarung am 9. November 2007 erfolgt. Verjährt sei auch ein allfälliger - allerdings ebenfalls bestrittener – Hauptanspruch der Geschädigten gegenüber der Beklagten, so dass aus diesem Grund ebenfalls von der eingetretenen Verjährung auszugehen sei. Die Beklagte erhebe ausdrücklich die Verjährungseinrede. Alle weiteren Ausführungen erfolgten lediglich der guten Ordnung und der Vollständigkeit halber.

Für den Fall, dass eine Haftungs- bzw. Regressgrundlage der Klägerin gegenüber der Beklagten überhaupt gegeben wäre, was bestritten sei, gehe auch die Klägerin davon aus, dass gemäss Bundesgerichtspraxis ein Regress des Sachversicherers gegenüber einer vertraglich haftenden Partei, wenn überhaupt, nur dann in Frage

kommen könnte, wenn Grobfahrlässigkeit gegeben wäre. Selbst wenn man von einem der Beklagten anrechenbaren Verschulden ausgehen würde, könnte von Grobfahrlässigkeit sowieso keine Rede sein.

Die Klägerin bezeichne es als “unverständlich”, weshalb der Mitarbeiter der Beklagten (DH) den Hinweis der Firma B hinsichtlich der Verwendung von 12 Spanngurten nicht an die Firma S weitergegeben habe. Das Vorgehen der Beklagten sei jedoch richtig, sachgerecht und praxisgemäss gewesen. Für die Befestigung des Ladeguts sei allein der Chauffeur zuständig. Nur er könne an Ort und Stelle die aufgrund aller Gegebenheiten nötigen Massnahmen zur Befestigung des Ladeguts bestimmen. Neben dem Ladegut würden auch das verwendete Fahrzeug, die möglichen Befestigungspunkte etc. eine Rolle spielen. Hinweise des Auftraggebers hinsichtlich der Befestigung und Sicherung des Ladegutes könnten gar nicht verlässlich sein. Im vorliegenden Fall habe sich der Mitarbeiter der Beklagten daher völlig zu Recht darauf beschränkt, im Auftrag an die Firma S die Angaben von Abmessung und Gewicht des Ladegutes wiederzugeben. Im Übrigen sei dem Mitarbeiter der Beklagten auch bekannt gewesen, dass beim Verlad der Maschine, wie jeweils auch in anderen Fällen, ein Mitarbeiter der Firma B anwesend sein würde. Er habe davon ausgehen dürfen, dass durch diesen Mitarbeiter beim Beladen an Ort und Stelle – falls überhaupt notwendig – noch ergänzende Hinweise gegenüber dem Chauffeur der Firma S erfolgen würden.

Die Klägerin wolle ein grobfahrlässiges Verschulden der Beklagten auch daraus herleiten, dass der Chauffeur der Firma S die “Zahl der erforderlichen horizontalen Spanngurten an den Zurrpunkten” nicht “korrekt” errechnet habe und es ausserdem auch noch zu einem “Auffahrunfall mit dem vorausfahrenden Pkw” gekommen sei. Diesbezüglich fehle es schon an der Anrechenbarkeit gegenüber der Beklagten. Sie habe mit der Firma S ein erfahrenes Transportunternehmen beauftragt und habe davon ausgehen dürfen, dass der Auftrag sachgemäss erledigt werde. Die genauen Umstände beim Beladen und im Verlauf des Transports seien der Beklagten nicht bekannt. Die Ausführungen der Klägerin dazu würden mit Nichtwissen bestritten.

Schliesslich sei zu bestreiten, dass eine Kumulation von “Pflichtverletzungen oder Unterlassungen” als Ganzes zu einem der Beklagten anrechenbaren grobfahrlässigen Verhaltens” geführt habe. Auch von einem “Organisationsverschulden” sei nicht auszugehen.

Sodann werde ein Schaden der Firma B von € 150'301.44 bestritten. Beim Schadensbericht C handle es sich um ein Parteigutachten. GC sei durch die Klägerin beauftragt worden, er sei damit kein unabhängiger Schadensexperte. Eine amtliche Sachverhaltsaufnahme habe es nicht gegeben und auch keine gerichtlich angeordnete Beweisaufnahme. Die Beklagte sei in die Begutachtung überhaupt nicht einbezogen worden. Ungereimtheiten gebe es auch bezüglich des Schadensumfangs. Im Bericht C vom 27. September 2006 sei dieser mit € 67'430.50 angegeben worden, im Bericht vom 5. November 2007 seien es dann auf einmal € 150'301.44 gewesen. Es sei auch noch darauf hinzuweisen, dass die Maschine zur Firma B transportiert worden sei, um dort repariert und revidiert zu werden. Soweit sich B durch die Beseitigung der unfallbedingten Beschädigungen Aufwand erspart hätte, könnte dieser nicht als Schaden geltend gemacht werden.

Die Behauptung der Klägerin, DH sei Organ der Beklagten, sei abwegig. Sein Aufgabenbereich beschränke sich auf die Durchführung und Abwicklung der Aufträge im Bereich der „Teil- und Komplettladungen“. An der eigentlichen Geschäftsführung, welche ausschliesslich der Geschäftsleitung obliege, sei er nicht beteiligt, es gebe keine Mitbeeinflussung hinsichtlich der Willensbildung der Gesellschaft. DH unterstehe der Leitung Spedition und sei hinsichtlich aller wesentlicher Belange Weisungsempfänger.

Die Beklagte berufe sich schliesslich auf die allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen). Diese seien auf das Vertragsverhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten anwendbar. Demnach wäre die Haftung auf 20'000 Sonderziehungsrechte pro Ereignis oder auf SFr. 36'518.61 beschränkt.

4. In ihrer Stellungnahme vom 24. November 2009 beantragte die Litisdenunziatin die vollumfängliche Klageabweisung unter Kosten- und Entschädigungsfolgen. Zur Begründung liess sie vortragen, die Kurzdarstellung der Klägerin stimme nicht. Von einem Schaden in der genannten Höhe könne keine Rede sein. Weder die Beklagte noch die Streithelferin und deren Hilfspersonen hätten grobfahrlässig gehandelt.

Der Streithelferin sei bekannt, dass die Firma B die CNC Stanz-Lasermaschine mit sämtlichen Aggregaten/Zubehör zum Preis von Fr. 240'000.- gekauft habe. Der Gesamtwert der transportierten Güter habe demnach bei Fr. 240'000.- gelegen. Es

habe sich um eine gebrauchte Maschine, Baujahr 1999, mit 23'780 Betriebsstunden gehandelt.

Die Darstellung der Klägerin zur Transportabwicklung sei falsch. Herr C sei für die Absenderin, die Firma B, während des Verlags ununterbrochen anwesend gewesen und habe den Transport begleitet. Er habe nicht nur sicherstellen sollen, dass Maschine und Zubehör geladen werden. Er habe vielmehr den Verlad überwacht und detaillierte Instruktionen zur Ladung und Sicherung derselben gegeben. Er habe ein Weisungsrecht gehabt und auch ausgeübt. Im Übrigen hätten sich der Chauffeur F und A C schon von früheren Transporten gekannt. Es sei immer so gewesen, dass Herr C vor Ort Instruktionen betreffend Beladung und Sicherung des Transports erteilt habe. Dies sei sachlich richtig, denn nur der Absender kenne die Gewichte bzw. die Verteilung der Gewichte der einzelnen Güter, deren Schwerpunkt und Eigenschaften, die für die Ladungssicherung von Bedeutung seien. So habe der Chauffeur die Ladungssicherung auf Anweisung und nach Vorgabe von Herrn C vorgenommen. Dieser habe gezeigt, über welche Punkte die Spannsätze hätten gezogen werden müssen und er sei ausdrücklich damit einverstanden gewesen, dass 4 Spannsätze verwendet würden. Herr C habe auch verlangt, dass Kanthölzer untergelegt würden und die Maschine nicht, wie vom Chauffeur beabsichtigt, direkt auf die mit Antirutschmatten versehene Ladefläche gestellt würden. Nachdem Herr C den Verlad und die Sicherung der Maschine und ihrer Teile begleitet und überwacht habe, habe er dem Chauffeur den Auftrag gegeben, wie geladen und gesichert loszufahren.

Die Firma B und damit auch die Klägerin müssten sich die Instruktionen und Weisungen von Herrn C anrechnen lassen. Der Hinweis im Auftrag von 2. August 2006, „zur Sicherung mindestens 12 Spanngurte verwenden“, sei auch zufolge der Weisungen von Herrn C vor Ort und beim Verlad nicht mehr von Relevanz, da dieser genau gewusst habe, dass die Maschine mit 4 Spanngurten gesichert war. Auf der Fahrt sei es in der Tat zu einem Auffahrunfall gekommen. Es gebe weder ein Unfallprotokoll noch eine polizeiliche Tatbestandsaufnahme. Herr B habe mit seinem Lkw lediglich die Stossstange des wartenden Pkws touchiert. Der Lkw sei nicht beschädigt worden. Zum Unfall gekommen sei es, weil die Maschine aufgrund des Bremsmanövers die beiden Gurten durchgerissen und dem Fahrzeug noch einen Stoss versetzt habe. Dem Chauffeur sei keine Verkehrsregelverletzung anzulasten.

Die Firma B, deren Verhalten sich die Klägerin anrechnen lassen müsse, habe den Transport, so wie er durchgeführt worden sei, ausdrücklich genehmigt bzw. sogar

angeordnet. Der Chauffeur habe entsprechend den Weisungen und Instruktionen der Firma B – Herr C – gehandelt. Es fehle somit bereits an der Voraussetzung einer Vertragsverletzung.

An der Voraussetzung des adäquaten Kausalzusammenhangs fehle es, weil der Firma B ein grobes Selbstverschulden anzulasten sei. Herr C hätte den Transport verhindern bzw. untersagen müssen, wenn er damit bzw. mit der erfolgten Ladungssicherung nicht einverstanden gewesen wäre.

Der Regress sei nicht zulässig, weil es am erforderlichen grobfahrlässigen Verhalten der Beklagten und ihrer Hilfspersonen fehle.

Schliesslich sei der Schaden nicht rechtsgenügend substantiiert und bewiesen. Heute lasse sich nicht mehr feststellen, was effektiv beschädigt gewesen sei. Im Übrigen wäre der Schaden auf den vollen Sachwert der beschädigten Einzelteile beschränkt, was maximal einen Betrag von rund Fr. 43'000.- ausmache.

Selbst wenn alle anderen Haftungs- bzw. Regressvoraussetzungen erfüllt wären, was nicht zutrefte, wäre die Haftung auf 20'000 Sonderziehungsrechte gemäss Art. 25 Abs. 3 AB SPEDLOGSWISS beschränkt.

5. Anlässlich der Hauptverhandlung vom 3. März 2010 wurde für die Klägerin am Rechtsbegehren gemäss Weisung festgehalten und noch zusätzlich ausgeführt, weder der Anspruch der Firma B gegen die Beklagte noch der Regressanspruch der Klägerin seien verjährt. Die am 7. August 2006, nach dem Transport erfolgte Schadenmeldung habe genügt. Die Klägerin mache geltend, die Beklagte habe sich grobfahrlässig verhalten, weshalb nicht nur ein Regressanspruch der Klägerin gegenüber der Beklagten gegeben sei, sondern auch die zehnjährige Verjährungsfrist aus Frachtvertragsrecht. Weitere Verjährungseinredeverzichtserklärungen seien daher nicht nötig gewesen. Solange der Anspruch des Geschädigten, d.h. der Firma B, gegenüber der Beklagten noch nicht verjährt sei, gelte die einjährige Verjährungsfrist der Regressverhältnisse nicht.

Die Beklagte habe sich zum einen grobfahrlässig verhalten, weil sie die ausdrückliche Weisung der B in ihrem Transportauftrag, beim Transport mindestens 12 Spanngurte zu verwenden, nicht weitergegeben habe. Diese Weisung sei zum Vertragsinhalt

geworden. Selbst wenn die Beklagte zu Recht darauf hinweise, dass die Ladungssicherung in der Verantwortung des Fahrers liege, könne der Auftraggeber zusätzliche Weisungen erteilen. Wenn die Beklagte diese Instruktion absichtlich oder fahrlässig nicht weitergebe, begehe sie eine Vertragsverletzung. Ob 12 Spanngurte für die Sicherung nötig gewesen wären oder ob weniger ausgereicht hätten, könne dabei offen bleiben. Selbst wenn die Weisung der Firma B unsinnig gewesen wäre, was bestritten werde, würde dies nichts ändern. Die Beauftragte, also die Beklagte, hätte dann die Pflicht gehabt, den Auftraggeber auf die Unsinnigkeit hinzuweisen, keinesfalls hätte sie die Anweisung einfach kommentarlos missachten dürfen. Das Nichtweiterleiten der Instruktion durch Herrn H von der Beklagten sei als mindestens grobfahrlässige Nachlässigkeit zu werten.

Ob die Beklagte gewusst habe, dass die Firma B vor Ort einen Mitarbeiter bestellen würde, werde mit Nichtwissen bestritten. Angesichts der korrekten Bemerkung der Beklagten, wonach die Ladungssicherung in der Verantwortung des Fahrers liege, sei dies letztlich nicht von Relevanz. Es könne auch nicht ernsthaft behauptet werden, ein subalternen Mitarbeiter des Auftraggebers sei legitimiert, Vertragsänderungen im Frachtvertrag vorzunehmen. Hätte die Firma B ihrem Mitarbeiter C das Recht eingeräumt, vor Ort die Zahl der erforderlichen Spanngurte zu verringern, hätte sie in ihrem Transportauftrag keine zusätzlichen Instruktionen erteilen müssen.

Das Verhalten der Firma S sei der Beklagten vollumfänglich anzurechnen, denn sie hafte für den Unter- oder Zwischenfrachtführer, selbst wenn man den Vertrag zwischen der B und der Beklagten als Speditionsvertrag ansehen würde. Sollten vorliegend tatsächlich die Allgemeinen Bedingungen SPEDLOGSWISS Anwendung finden, was seitens der Klägerin mit Nichtwissen bestritten werde, würde im innereuropäischen Transport der Spediteur immer als Frachtführer haften.

Hinsichtlich der genauen Begleitumstände, insbesondere bezüglich des angeblichen Diskurses zwischen dem Chauffeur und AC werde mit einer Ausnahme an den eigenen Ausführungen festgehalten. Die Abklärungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Hauptverhandlung hätten ergeben, dass in der Tat Kanthölzer verwendet worden seien. Diese seien fest mit der Maschine verbunden gewesen. Ansonsten bleibe es dabei, weder habe Herr C dem Fahrer strikte Anweisungen gegeben, noch sei er in irgendeiner Form federführend gewesen. Die Ladefläche habe im Übrigen nicht über Antirutschmatten verfügt.

Seitens der Beklagten liege auch ein Organisationsverschulden vor, weil sie nicht durch entsprechende Kontroll- oder Sicherheitsmassnahme gewährleistet habe, dass Verfehlungen, wie sie Herr H begangen habe, kontrolliert und verhindert würden. Schon die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips hätte das unverständliche Handeln von Herrn H verhindern können.

Der Kaufpreis der Maschine inkl. aller transportieren Bestandteile habe Fr. 250'000.- betragen. In der Tat hätte man, wenn noch grösserer Schaden eingetreten wäre, von einem wirtschaftlichen Totalschaden ausgehen können. Der Schaden sei indessen leicht geringer als der Vollwert der transportierten Maschine.

Es helfe der Beklagten nichts, sich auf die unterbliebene Durchführung einer vorsorglichen Beweisaufnahme zu berufen. Sie sei bei Ablieferung der Maschine und damit unverzüglich durch die Firma B darüber informiert worden, dass die Maschine beim Transport Schaden genommen habe. Seitens der Firma S habe sich am gleichen Tag ein Sachverständiger vor Ort eingefunden. Auch die Beklagte hätte mehrere Wochen Zeit gehabt, sich den Schaden anzusehen und ihre Abklärungen über ihren eigenen Schadensexperten durchführen zu lassen. Die H Versicherung habe es aber nicht für nötig gehalten, selbst Abklärungen vor Ort zu treffen. Es entspreche der üblichen Vorgehensweise bei einem Transportschaden, nur einen Schadensexperten anzubieten, denn der Schaden, dessen Umfang und dessen Ursachen sollte einfach und rasch festgestellt werden. Wenn ein Versicherer dem Schadensexperten des anderen Versicherers nicht traue, könne er jederzeit selbst einen solchen einsetzen und den Sachverhalt feststellen lassen. Bei jedem Schadenfall eine vorsorgliche Beweisaufnahme einzuleiten, würde die Gerichte überfordern und die Kosten würden zu höheren Versicherungsprämien führen. Im Übrigen sei Herr C von der Klägerin in keiner Weise beeinflusst worden.

Bezüglich der einzelnen Schadenspositionen halte die Klägerin ausdrücklich an ihren Ausführungen fest.

Der Chauffeur B habe offensichtlich den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten und damit eine Verkehrsregelverletzung begangen. Er sei nicht in der Lage gewesen, rechtzeitig zu bremsen und habe damit seine Pflicht, das Fahrzeug jederzeit zu beherrschen, verletzt. Darüber hinaus habe er die Ladung nicht richtig gesichert und die Geschwindigkeit nicht den Umständen angepasst. Dies reiche in jedem Fall für eine Verkehrsregelverletzung, wenn nicht gar eine grobe, aus.

Die Allgemeinen Bedingungen SPEDLOGSWISS seien nicht übernommen worden. Selbst wenn dies der Fall wäre, fehle es an einem gültigen Haftungsausschluss für ein grobfahrlässiges Verhalten der Hilfspersonen. Es liege darüber hinaus ein grobfahrlässiges Organisationsverschulden seitens der Beklagten vor. Dies gelte insbesondere bei der Missachtung einer ausdrücklich erteilten Weisung.

6. Für die Beklagte wurde nochmals betont, sie treffe kein Verschulden und schon gar kein grobfahrlässiges. Die Nichtweitergabe der Anweisung betreffend Verwendung von 12 Spanngurten sei weder unverständlich noch fehlerhaft, sondern praxisgemäss. Für die richtige und sachgerechte Befestigung des Ladegutes sei allein der Chauffeur zuständig. Nur er könne aufgrund der Gegebenheiten beim Beladen des Lkws sachgerecht entscheiden. Was sachgerecht sei, hänge von verschiedenen Gegebenheiten ab. Auch der neueste, an sich bestrittene Bericht von Herrn C weise auf viele Variablen hin. Nicht nur die Zahl der Spanngurten sei entscheidend, sondern die Gesamtheit der Sicherungsmassnahmen und auch die Art und Weise der Anbringung der Sicherungsmittel. Herr C sei zum Schluss gekommen, dass je nach Unterlage 2 oder 3 Gurten genügt hätten, bei einer anderen Varianten aber 14 nötig gewesen wären. Allein schon aus diesen, von der Klägerin vorgelegten Dokumente gehe doch hervor, dass die Zahl der Gurten nicht entscheidend sei. Die Entscheidung, wie sachgerecht und sicher geladen werden müsse, könne nicht vom Büro aus getroffen werden. Hinweise des Auftraggebers seien daher gar nicht verlässlich. Daher würde jemand wie Herr H von der Beklagten Schäden verursachen, wenn er diese nicht verlässlichen Angaben weitergeben würde. Wesentlich seien dagegen Abmessungen und Gewicht des Ladegutes. Diese Informationen seien aber weitergegeben worden. Hinzu komme, dass die Beklagte gewusst habe, dass die Firma B, wie in anderen Fällen auch, eine Person beim Aufladen dabei haben würde. Es wäre unsinnig, wenn diese Person keine Befugnis hätte, Anweisungen zu geben. Wenn jemand bei der Klägerin etwas gewusst habe, sei es Herr C gewesen.

Ein Verschulden des Chauffeurs sei nicht gegeben und schon gar kein grobfahrlässiges. Die Beklagte habe den Auftrag von der Firma B erhalten und habe die Firma S in eigenem Namen mit der Durchführung des Transport beauftragt. Art. 449 OR sei daher nicht anwendbar, denn die Zurechenbarkeit gemäss dieser Vorschrift sei nicht gegeben.

Hinsichtlich der Regressvoraussetzungen seien festzuhalten, dass im vorliegenden Verfahren nicht die Geschädigte selbst, sondern die Versicherung Klägerin sei. Es handle sich demnach um einen Regress nach Art. 51 OR. Art. 72 VVG komme nicht zur Anwendung, weil diese Bestimmung nur bei eigenem Verschulden greife. Ausschliessliche Haftungsgrundlage, sofern die Voraussetzungen für die Haftung gegeben wären, wäre Art. 51 OR. Dies habe Konsequenzen für den vorliegenden Fall, denn der Richter könne den Belangten nur zum Ersatz desjenigen Anteils verpflichten, den er zu verantworten habe. Eine Regressklage sei daher immer gegen alle möglichen Parteien zu richten. Aus Sicht der bestrittenen Behauptungen der Klägerin wären folgende Personen zu berücksichtigen: die Beklagte selbst, als deren Hilfsperson die Firma S und als deren Hilfsperson der Chauffeur. Die Beklagte und die Firma B würden in der gleichen Linie stehen, es handle sich um vertragliche Haftung. Dann komme der berühmte Gini-Bundesgerichtsentscheid. Selbst ein teilweiser Regress wäre danach nur bei grober Fahrlässigkeit möglich.

An der Verjährungseinrede werde festgehalten. Es handle sich um Ansprüche aus Art. 51 OR, einen eigenständigen Regressanspruch, welcher eigenen Verjährungsregeln unterstehe. Für den Regressanspruch betrage die Verjährungsfrist ein Jahr nach Bezahlung der Versicherungssumme. Die Zahlung der Klägerin an die Firma B sei im November 2007 erfolgt. Als der Vermittlungsvorstand im Februar 2009 stattgefunden habe, sei der Regressanspruch bereits verjährt gewesen. Dies würde selbst dann gelten, wenn der Hauptanspruch noch nicht verjährt wäre, was im vorliegenden Verfahren jedoch der Fall sei, denn auch der Hauptanspruch sei bereits verjährt.

Die Beklagte sei Verbandsmitglied der SPEDLOGSWISS und ihr Geschäftspapier trage entsprechende Aufdrucke. Im Rahmen der langjährigen Geschäftsbeziehung zur Firma B sei von einer Übernahme der Allgemeinen Geschäftsbedingungen auszugehen. Selbst wenn es eine Anspruchsgrundlage geben würde, wäre die Maximalhaftung demnach auf 20'000 Sonderziehungsrechte beschränkt. Dann würden aber auch die Verjährungsregeln der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Anwendung kommen.

Zum nicht gegebenen Schaden sei darauf hinzuweisen, dass der Bericht C nur eine Parteibehauptung sei. Lediglich eine rechtzeitige gerichtliche Beweisaufnahme hätte hier den Beweis erbringen können. Es sei unerfindlich, wieso die Klägerin das nicht

veranlasst habe. Eine nachträgliche Expertise könne wohl keinen Beweis mehr erbringen. Der Zustand der Maschine sei heute nicht mehr der gleiche. Die Beklagte habe ausser der Meldung, die Maschine sei beschädigt worden, gar nichts gehört. Erst mehr als ein Jahr nach dem Schadensfall, im November 2007, sei sie wieder informiert worden. Erst da habe sie erfahren, dass die Klägerin von ihr noch etwas wolle. Vorher sei sie davon ausgegangen, dass sie nicht in Anspruch genommen würde.

Selbst wenn die Forderung der Klägerin begründet wäre, was bestritten werde, sei festzuhalten, dass Zins nicht ab dem Schadensdatum geschuldet sei. Bei Regressansprüchen laufe die Zinspflicht ab der Zahlung.

7. Für die Litisdenunziatin wurde noch angefügt, die Anweisung, es seien 12 Spanngurte zu verwenden, sei nicht weitergegeben worden, was in Ordnung sei. Es gebe verschiedene Spanngurten und es sei nicht gesagt worden, welche zu verwenden seien. Es sei auch nicht gesagt worden, wo die Spanngurten angebracht werden müssten und ausserdem nicht, was festgezurt werden müsse.

Wozu wäre Herr C vor Ort gewesen, wenn er keine Weisungen hätte erteilen können? Er habe den Verlad und den Transport geleitet, habe Anweisungen bezüglich der Kanthölzer gegeben und habe schliesslich grünes Licht gegeben, dass der Chauffeur so, wie er geladen hatte, abfahren dürfen.

Es stimme nicht, dass der Chauffeur die Zahl der Spanngurten nicht korrekt berechnet habe. Dazu sei auf den neuesten Bericht von Herrn C zu verweisen, wo dieser selbst schreibe, unter bestimmten Voraussetzungen hätten 2 Gurten genügt, und genau das habe der Chauffeur gemacht. Neu sei dort der Vorwurf, der Kantenschutz an den Spanngurten habe gefehlt. Dies sei nicht zutreffend. Die Gurte habe einen Kunststoffschlauch, welcher als Kantenschutz diene. Jeder Lkw der Firma S habe ausserdem Antirutschmatten dabei. Herr C habe indessen nicht gewollt, dass diese verwendet würden, sondern habe Kanthölzer verlangt. Der Chauffeur habe diese Weisung befolgt. Bei der Verwendung von Kanthölzern nützten die Antirutschmatten natürlich nichts.

Es seien sich alle Beteiligten einig, dass eine Haftung nur bei grober Fahrlässigkeit in Frage komme. Es gebe aber nirgends grobe Fahrlässigkeit. Selbst wenn man alle

bemängelten Punkte, die Nichtweitergabe des Hinweises bezüglich Verwendung der Gurten, die tatsächlich erfolgte Verwendung der Gurten und den leichten Verkehrsunfall zusammenrechne, lasse sich daraus keine grobe Fahrlässigkeit konstruieren.

Zum Schaden sei zu bemerken, dass der Verkehrswert der Maschine Fr. 250'000.- betragen haben dürfte. Es sei nicht alles kaputt gegangen. Das schwerste Teil, die eigentliche Maschine, sei praktisch nicht beschädigt worden. Beschädigt seien die Steuerschränke. Diese seien neu gekauft worden. Die Klägerin sei als Versicherer möglicherweise verpflichtet gewesen, den Neuwert zu ersetzen. Im Haftpflichtrecht sei indessen nur der aktuelle Verkehrswert zu entschädigen, sicher nicht einfach der Neupreis. Eine vorsorgliche Beweisaufnahme wäre zur Berechnung des Schadens nicht einmal nötig gewesen, man hätte nur die beschädigten Teile aufbewahren müssen. Heute könne die Schadenshöhe nicht mehr festgestellt werden und das habe die Klägerin selbst zu vertreten.

ERWÄGUNGEN:

1. Unbestritten ist im vorliegenden Fall der grösste Teil des Sachverhalts. Die Firma B erteilte der T den Auftrag, eine CNC-Stanz-Lasermaschine samt Zubehör von Gossau/ZH nach Tägerwilen zu transportieren. Die T führte den Transport nicht selbst aus, sondern beauftragte ihrerseits die Firma S, welche ihren Chauffeur FB mit der Durchführung des Transports beauftragte. Auf dem Weg von Gossau ZH nach Tägerwilen, bei einem abruptem Bremsmanöver – der Lkw musste hinter einem Pkw, welcher nach links abbiegen wollte, anhalten – kam die Ladung ins Rutschen, wodurch verschiedene der geladenen Teile beschädigt wurden. Als die Maschine am Morgen des 7. August 2006 in Gossau aufgeladen wurde, war neben dem Chauffeur B auch AC von der Firma B anwesend. Zur Sicherung des Transportgutes auf dem Lkw wurden 4 Spanngurte verwendet.

Die Firma B meldete den Schadenfall bei ihrer Versicherung, der Y, an, welche schliesslich ihre Versicherungsnehmerin mit rund € 150'000.- oder rund SFr. 240'000.- entschädigt hat. Die Y macht nunmehr den Schaden gegenüber dem Vertragspartner der B, der T, geltend.

2. Die Klägerin ist aufgrund eines Versicherungsvertrages mit der geschädigten Firma B verpflichtet gewesen, für den Schaden einzutreten. Zwischen der B und der Beklagten hat ebenfalls ein Vertragsverhältnis bestanden, welches als Frachtvertrag zu qualifizieren sein dürfte (Art. 440 ff. OR). Wird das Frachtgut auf dem Transport beschädigt, ist von einer Schlechterfüllung des Frachtvertrages auszugehen, was eine Haftung des Frachtführers nach sich zieht (Art. 448 f. und Art. 99 ff. OR). Im vorliegenden Fall hat die beauftragte Frachtführerin, die Beklagte, den Transport nicht selbst ausgeführt, sondern sie hat die Firma S als Hilfsperson beigezogen. Der Chauffeur B, welcher den Transport effektiv ausgeführt hat, ist wiederum als Hilfsperson der S anzusehen (BSK OR I-Wiegand, N. 8 zu Art. 101). Wer zur Besorgung seiner vertraglich übernommenen Pflichten eine Hilfsperson beizieht, haftet auch für den Schaden, den die Hilfsperson verursacht hat (Art. 101 Abs. 1 OR). Die Beklagte haftet demnach der B aus Vertrag für einen allenfalls eingetretenen Schaden am Frachtgut.

Strittig ist im vorliegenden Verfahren der Ausgleichsanspruch der Klägerin als vertraglich haftbare Partei gegenüber der Beklagten, deren Haftung sich ebenfalls auf Vertrag stützen würde. Der Ausgleichs- oder Regressanspruch der Klägerin gegenüber der Beklagten richtet sich, da letztere aus Vertrag haftet, nach Art. 51 OR und nicht nach Art. 72 VVG (Berner Kommentar Barm, N. 61 zu Art. 51 OR). Nach der langjährigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung (BGE 80 II 247: Gini / Durlermann, zuletzt bestätigt in 4C 97/2007 vom 31. Juli 2007) besteht nur dann ein Regressrecht des in Anspruch genommenen Sachversicherers, wenn der aus Vertrag haftbaren Partei bzw. deren Hilfsperson ein schweres Verschulden vorzuwerfen ist.

Die Parteien sind sich denn auch dahingehend einig, dass eine Haftung der Beklagten ein grobfahrlässiges Verhalten der Beklagten selbst oder der Hilfspersonen voraussetzt. Während die Klägerin die Grobfahrlässigkeit als gegeben ansieht, wird diese von Seiten der Beklagten bestritten.

3. Ein Fehlverhalten ist als grobe Fahrlässigkeit anzusehen, wenn die verletzten Sorgfaltspflichten elementarer Natur waren, so dass sich deren Einhaltung jedem vernünftigen Menschen in gleicher Lage aufdrängen müssen (4C 92/2007).
 - a) Die Klägerin behauptet, die Beklagte habe grobfahrlässig gehandelt, weil diese ihre Anweisung, zur Sicherung der Ladung 12 Spanngurte zu verwenden, nicht an die S weitergegeben habe.

Im Transportauftrag von der B an die Beklagte vom 2. August 2006 heisst es (kläg. act. 9 entspricht bekl. act. 1):

„Wir beauftragen Sie hiermit, folgenden Transport auszuführen:
1 CNC-Stanz-Lasermaschine TRUMPF TC 600 L-1600 mit
Zubehör
Gewicht: 22'500 kg
Lademeter: 13,6 Meter
Platzbedarf Höhe 2,4 Meter“

Danach folgen Abhol- und Entladeort, Ansprechpartner an beiden Orten, Ladetermin und Preis. Am Ende des Dokumentes heisst es:

„(TC 600-1600) Es wird ein geschlossener Lkw mit 13,6 Lademeter benötigt. Zur Sicherung mind. 12 Spanngurte verwenden, schwerstes Teil 22 t, keine Überbreite (6,6 Meter x 2,45 Meter).“

Der Abholauftrag der Beklagten an die S enthielt diesen letzten Hinweis nicht. Dort heisst es (kläg. act. 10 entspricht bekl. act. 2):

„1 CNC-Lasermaschine, Abm. 660 x 245 cm, ca. 20'000 kg plus
Zubehör, total ca. 22'000 kg für Tägerwilen“

Zu verwenden war ein Sattel-Planen-Lkw, mindestens Innenhöhe 2,70 Meter. Ausserdem sind Abholdatum, Abholzeitpunkt etc. aufgeführt. Es ist unbestritten, dass der Chauffeur lediglich 4 Spanngurten verwendet hat.

Nach Meinung des Gerichtes ist der Umstand, dass der Hinweis „min. 12 Spanngute verwenden“ nicht an die Firma S weitergegeben wurde, der Beklagten nicht als grobe Fahrlässigkeit anzulasten. Die Anweisung „zur Sicherung sind mindestens 12 Spanngurten zu verwenden“, ist nämlich viel zu ungenau und besagt letztlich nichts zur notwendigen Sicherung der Ladung. Sogar der Parteigutachter der Klägerin, Ing. C, hat in seinem neusten Bericht (Replikbeilage 3) festgestellt, je nach Unterlage und Art der Anbringung wären entweder 2 oder 3 oder sogar 14 Gurten nötig gewesen, um die Ladung genügend zu sichern. Entscheidend ist demnach nicht allein die Anzahl der verwendeten Gurten, sondern auch die Art, wie das Transportgut geladen wird, wo und wie die Gurten befestigt werden und schliesslich auch noch die Qualität der verwendeten Gurten. Schliesslich ist auch noch darauf hinzuweisen, dass das Transportgut aus mehreren Teilen bestanden hat und unter Umständen hätten 12 Gurten gar nicht ausgereicht, um alles festzuzurren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Anweisung der Klägerin viel detaillierter hätte sein müssen, wenn sie überhaupt etwas hätte nützen sollen. Die Weitergabe der ungenauen und ungenügenden Anweisung hätte gar nichts geholfen.

- b) Die Klägerin behauptet im Weiteren, der Chauffeur habe grobfahrlässig gehandelt, indem er die Ladung nur mit 4 – und nur 2 davon horizontal angebracht – Gurten gesichert habe. Die Parteien sind sich dahingehend einig, dass letztlich der Chauffeur für die Sicherung der Ladung verantwortlich ist. Diese Sicherung hat sich zwar als ungenügend erwiesen, denn die Ladung ist während der Fahrt – infolge eines abrupten Bremsmanövers – ins Rutschen gekommen. Trotzdem ist das Gericht der Ansicht, dass auch dem Chauffeur keine grobe Fahrlässigkeit anzulasten ist.

Die Verwendung von 4 Spanngurten, davon 2 zur horizontalen Sicherung und 2 über die Maschine gespannt – kann ihm nach dem neuesten Bericht C (Replikbeilage 3) gar nicht mehr als Fehler angelastet werden. Je nach Unterlage und Befestigungspunkten hätten nämlich 2 oder 3 Spanngurten ausreichen müssen. Welche Unterlagen effektiv verwendet wurden und wo die Befestigungspunkte der Spanngurte waren, lässt sich rund 3 ½ Jahre nach dem Schadensfall nicht mehr im Einzelnen feststellen. Überdies ist auch noch strittig, wer für die Verwendung von Kanthölzern statt Antirutschmatten verantwortlich war und ob diese Kanthölzer zwingend erforderlich waren oder ob auch noch eine andere „Unterlage“ hätte verwendet werden können. All diese Abklärungen hätten unmittelbar nach dem Unfall getätigt werden müssen.

Im letzten Bericht C wird erstmals behauptet, die Gurten seien möglicherweise wegen fehlendem Kantenschutz gerissen. Diese Frage stand in der ganzen vorprozessualen Diskussion und auch während des Gerichtsverfahrens nie zur Debatte. Es ist heute, mehr als 3 ½ Jahre nach dem Schadensfall nicht mehr möglich abzuklären, ob die damals verwendeten Gurten mit dem bei der S standardmässig üblichem Kantenschutz versehen waren oder nicht. Auch diese Fragen wären, wie auch diejenige nach der Tragkraft der Gurten, der Schadenshöhe etc. unmittelbar nach dem Ereignis zu klären gewesen. Es ist sicher richtig, wenn eine Sachversicherung nicht wegen jedem kleinen Schaden eine vorsorgliche gerichtliche Beweisaufnahme verlangt, sondern versucht, die Sache mittels der eigenen Schadensexperten zu klären. Hier geht es jedoch nicht um einen unbedeutenden kleinen Schaden, und es war relativ rasch absehbar, dass der Regress auf allenfalls ebenfalls haftende Parteien nicht problemlos funktionieren würde (kläg. act. 29, 30, 31).

Im vorliegenden Fall kommt noch hinzu, dass ein Mitarbeiter der B, nämlich Herr C, beim Beladen und beim Transport anwesend war. Zwar ist zwischen den Parteien die Rolle von Herrn C umstritten. Das Gericht ist der Auffassung, dass er beim Verladen jedenfalls nicht nur als Zuschauer dabei war und dass seine Aufgabe auch nicht nur darin bestanden hat, dafür zu sorgen, dass sämtliche Teile der Maschine verladen wurden. Wäre allein dies seine Aufgabe gewesen, hätte er den Transport der Maschine von Gossau nach Tägerwilen nämlich nicht begleiten müssen.

Wenn die Ladung durch den Chauffeur tatsächlich so schlecht gesichert gewesen wäre, dass dieser damit Sorgfaltspflichten grobfahrlässig vernachlässigt hätte, wäre Herr C, der als Angestellter der Firma B deren Anweisung „mindestens 12 Spanngurte zu verwenden“ kennen musste, auf jeden Fall gehalten gewesen zu intervenieren. An dieser Verpflichtung des Herrn C ändert der Umstand, dass letztlich der Chauffeur die Verantwortung für die Sicherung der Ladung trägt, nichts. Herr C hätte die Abfahrt ohne die nach seiner Ansicht genügende Sicherung des Transportgutes nicht zulassen dürfen. Irgendein Protest von Herrn C, welcher als Hilfsperson der B zu werten ist, gegen die Anzahl der verwendeten Gurten, die verwendeten Unterlagen oder die Anbringung der Sicherung ist nicht einmal behauptet.

Hinsichtlich der Auffahrkollision, welche sich auf dem Weg von Gossau/ZH nach Tägerwilen ereignet hat, ist dem Chauffeur ebenfalls kein grobfahrlässiges Verhalten anzulasten. Der Chauffeur musste seinen Lkw wegen eines Pkws, welcher nach links abbiegen wollte und anhalten musste, um den Gegenverkehr passieren zu lassen, abbremsen. Nach dem Bremsmanöver „touchierte“ er nach Aussagen von Herrn C von der B die Stosstange des wartenden Pkws (kläg. act. 12). Den weiteren Unterlagen und Parteiausführungen ist zu entnehmen, dass an den betreffenden Fahrzeugen höchstens minimale Schäden aufgetreten sind. Eine derartig geringfügige Kollision ist nach den Regeln des Strassenverkehrsrechts sicherlich nicht als grobe Verletzung von Sorgfaltspflichten zu werten. Im Übrigen hat vermutlich nicht die höchstens geringfügige Kollision sondern das Bremsmanöver zur Beschädigung des Transportguts geführt. Dem Chauffeur wäre höchstens anzulasten, der eingehaltene Abstand zum nächsten Fahrzeug sei zu knapp gewesen, so dass er zu abrupt haben bremsen müssen. Auch darin ist kein grobfahrlässiges Verhalten des Chauffeurs zu sehen.

- c) Schliesslich wird von der Klägerin vorgetragen, die vielen verschiedenen Nachlässigkeiten seien zusammengenommen als grobe Fahrlässigkeit der Beklagten zu qualifizieren und es sei der Beklagten in diesem Sinn ein Organisationsverschulden anzulasten.

Da das Gericht hinsichtlich der Anzahl der verwendeten Spanngurten weder beim Chauffeur noch bei der Beklagten irgendein Verschulden feststellen kann, bleibt eine einzige Nachlässigkeit, nämlich das etwas zu abrupte und vermutlich

etwas zu späte Bremsmanöver des Chauffeurs. Die Kumulation von Fahrlässigkeiten würde – selbst wenn so etwas zulässig sein sollte – eine Mehrzahl von Fahrlässigkeiten zwingend voraussetzen. Da lediglich eine einzige Nachlässigkeit festgestellt werden konnte, ist eine Kumulation nicht möglich. Aus dem gleichen Grund ist ein Organisationsverschulden der Beklagten auszuschliessen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Beklagten kein grobfahrlässiges Verhalten anzulasten ist, weshalb ein Regressanspruch der Klägerin gegenüber der Beklagten nicht gegeben ist.

4. Von der Beklagten wird zusätzlich die Verjährungseinrede erhoben. Das Regressrecht nach Art. 51 OR ist ein selbständiges Recht, weshalb die Verjährung nicht von der Natur des Anspruchs abhängig ist. Insbesondere sind nicht die rein vertraglichen Verjährungsfristen von Art. 127 ff. OR anwendbar. Nach Lehre und Rechtsprechung ist auf Art. 57 OR abzustellen. Danach verjährt der Regressanspruch mit Ablauf eines Jahres resp. spätestens nach zehn Jahren, falls ein weiterer Haftpflichtiger erst später entdeckt wird. Die Verjährungsfrist fängt im Regressfall mit der Zahlung an den Geschädigten an zu laufen (Berner Kommentar, a.a.O., N. 141 ff. zu Art. 51 OR).

Die Entschädigungsvereinbarung zwischen der Klägerin und der B datiert vom 9. November 2007 (kläg. act. 8), die letzte Teilzahlung wurde am 12. November 2007 zur Zahlung angewiesen (kläg. act. 7). Spätestens am 12. November 2007 begann demnach die Verjährungsfrist zu laufen. Diese hat demnach gegenüber den bereits im November 2007 bekannten Haftpflichtigen am 11. November 2008 geendet, denn eine Verjährungseinredeverzichtserklärung über dieses Datum hinaus gibt es nicht (bekl. act. 5). Die möglichen Haftpflichtigen, die Beklagte und allenfalls die S resp. deren Versicherungen, waren der Klägerin vor Ablauf der Verjährungsfrist bekannt (kläg. act. 30 und 31), so dass eine Berufung auf einen allfälligen späteren Verjährungseintritt nicht möglich ist. Das Vorstandsbegehren wurde am 4. Februar 2009 gestellt, also rund drei Monate nach Verjährungseintritt.

Im Übrigen wäre der Anspruch der Klägerin selbst dann verjährt, wenn man auf die vertraglichen Verjährungsfristen des Art. 454 OR abstellen würde. Da kein grobfahrlässiges Verhalten der Beklagten oder ihrer Hilfspersonen festgestellt werden

konnte, beträgt die Verjährungsfrist für Ersatzklagen wegen Beschädigung des Transportgutes ein Jahr. Die Frist beginnt mit der Ablieferung zu laufen. Die Verjährung des Ersatzanspruchs aus Vertrag wäre daher bereits im August 2007 eingetreten. Durch die Verjährungseinredeverzichte hat sich die Frist bis August 2008 verlängert, war aber als das Vorstandbegehren gestellt wurde ebenfalls bereits mehrere Monate abgelaufen.

5. Entsprechend dem Verfahrensausgang hat die Klägerin sowohl die amtlichen Kosten wie auch die ausseramtlichen Kosten der Parteien zu tragen. Zu den Parteikosten der beklagten Seite gehören auch diejenigen der Litisdenuziatin.

Gemäss Anwaltstarif ist von einer Grundgebühr des beklagten Rechtsvertreters von Fr. 13'000.- auszugehen. Ein Zuschlag gemäss § 3b Anwaltstarif scheint dem Gericht nicht angebracht. Das Verfahren war angesichts der Höhe des Streitwertes weder in tatsächlicher noch in rechtlicher Hinsicht besonders kompliziert. Für die Litisdenuziatin kann gemäss § 3c Anwaltstarif ein Zuschlag von 10 bis 40 % verlangt werden. Dem Gericht erscheint ein Zuschlag im Bereich von 30 bis 35 % der Grundgebühr als angemessen, weshalb für die Litisdenuziatin ein Betrag von Fr. 4'500.- eingesetzt wird. Gemäss Honorarnoten der Rechtsvertreter betragen die Barauslagen der Beklagten Fr. 510.50 und diejenigen der Litisdenuziatin Fr. 433.-. Die Klägerin ist daher zu verpflichten, an die Beklagte ein Gesamthonorar von Fr. 18'443.50 zuzüglich 7,6 % Mehrwertsteuer auszurichten.

durch Endurteil

z u R e c h t e r k a n n t :

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerin bezahlt in Verrechnung des von ihr geleisteten Kostenvorschusses von Fr. 4'200.-

Verfahrensgebühren Fr. 6'000.-

3. Die Klägerin hat die Beklagte und die Litisdennunziatin mit einem Gesamthonorar von Fr. 18'443.50 zuzüglich 7,6 % Mehrwertsteuer zu entschädigen.

4. Schriftliche Mitteilung des Urteils an die Parteien und das Friedensrichteramt Kreuzlingen.

5. Gegen dieses Urteil kann innert 10 Tagen seit der Zustellung Berufung erklärt werden. Die Berufungserklärung ist im Doppel bei der Gerichtskanzlei Kreuzlingen, Hauptstrasse 5, 8280 Kreuzlingen, einzureichen.
-

DER VIZEGERICHTSPRÄSIDENT

DIE GERICHTSSCHREIBERIN

Expediert: Kreuzlingen, den

Th