

Wenn nämlich der Frachtführer oder ein von ihm eingeschalteter Erfüllungsgehilfe bei der Übernahme die Anzahl und den äußeren Zustand der Güter kontrollieren kann, aber von dieser Möglichkeit aber keinen Gebrauch und dies gleichwohl quittiert, so handelt er entgegen den Grundsätzen von Treu und Glauben nach § 242 BGB widersprüchlich, wenn er sich später darauf beruft, die Übernahmequittung sei »blind« erteilt worden. In einem solchen Fall begründet die Übernahmequittung die widerlegliche Vermutung, dass die angegebene Stückzahl und der äußere Zustand des Gutes zutreffen. Der BGH begründet dies mit der großen Bedeutung, die der Übernahmequittung im Bereich des Transportwesens für den Nachweis der Übernahme des Gutes zukommt. Wird nämlich die Übernahmequittung ohne die mögliche Kontrolle unterzeichnet, so wird damit zugleich der Absender regelmäßig davon abgehalten, seinerseits die erforderlichen Beweise für die Übernahme des Gutes zu sichern.²⁷

V. Fazit

Um die Beweislastschwierigkeiten möglichst gering zu halten, ist dem Absender anzuraten, bei der Übergabe des Gutes vom

Frachtführer bzw. dessen Gehilfen eine Empfangsbestätigung unterschreiben zu lassen, in der die Identität, Art, Menge und der Zustand des Gutes möglichst genau beschrieben sind. Das gilt auch für den Frachtführer, der das Gut in einer Kette an den nächsten weiter gibt, damit er beweisen kann, dass es in seiner Obhut keinen Schaden erlitten hat.

Der Frachtführer hingegen sollte bei der Unterschrift des Frachtbriefs dessen Inhalt genau prüfen und dort ggf. einen begründeten Vorbehalt eintragen, aus dem sich detailliert ergibt, was genau aus welchem Grund nicht geprüft werden konnte. Das gleiche gilt für eine vorgelegte Empfangsquittung. Deshalb sollte der Frachtführer seine Gehilfen auf die Dringlichkeit des Vorbehalts besonders nachdrücklich hinweisen.

²⁷ BGH, 22.05.2014 – I ZR 109/13, TranspR 2015, 33 Rn. 25; BGH 04.05.2005 – I ZR 235/02, TranspR 2005, 403, 404.

ENTSCHEIDUNGEN

Straße

Art. 17, 29 CMR

1. Eine Erkrankung des Fahrers während einer Beförderung, welche eine Verbringung des Fahrers in Krankenhaus erforderlich macht, begründet bei einem nachfolgenden Sendungsdiebstahl jedenfalls dann keine Unvermeidbarkeit i.S.d. Art. 17 II Abs. 2 CMR, wenn vor Abholung ins Krankenhaus der Fahrer seinen Arbeitgeber noch unterrichten kann.

2. Vielmehr begründet es ein qualifiziertes Verschulden nach Art. 29 CMR, bekannt wertvolle Güter (Markentextilien) unbewacht auf einem öffentlichen Parkplatz im Süden Englands abzustellen.

[Leitsätze des Einsenders]

OLG Düsseldorf, Urt. v. 13.05.2020, I-18 U 120/17

(Vorinstanz: LG Düsseldorf, Urt. v. 30.08.2017 – 41 O 55/16)

Gründe:

I.

Die Klägerin begehrt aus abgetretenem und übergegangenem Recht von der Beklagten Schadensersatz im Zusammenhang mit einem Transportschaden. Die Beklagte war von der Versicherungsnehmerin der Klägerin, der Z SE (im Folgenden: Z) im Mai 2015 damit beauftragt worden, insgesamt 63 Paletten mit diversen Damentextilien und -schuhen von der Lieferantin der Versenderin A in Milton Keynes/GB (zwischen Birmingham und London) nach Ibbenbüren (Münsterland) zu transportieren. Mit dem Transport beauftragte die Beklagte die Streithelferin, die ihrerseits für 33 Paletten (=1 Lkw) den Subunternehmer M J beauftragte, der den Transport von seinem Fahrer Z D durchführen ließ. Bei einer unplanmäßigen Unterbrechung der Fahrt am 06.05.2015 nach 16:30 h, bei der der Fahrer den Lkw bis zum Folgetag unbeaufsichtigt abstellte, wurde das Transportgut aus dem Lkw entwendet. Die Versenderin und die Beklagte waren durch einen Rahmenvertrag vom 12.02./11.03.2014 verbunden, der die Beförderung von Zentrallagern der Versenderin an HUBs der Versenderin zum Gegenstand hat. Anlage »h.« des Vertrages

beinhaltet die Verkehre, für die der Rahmenvertrag gelten sollte. Mit Nachtrag Nr. 2 zu dem Rahmenvertrag sollte der Verkehr von Erfurt (Thüringen) und Mönchengladbach (Rheinland) nach Nuneaton (bei Birmingham), GB, einbezogen werden. Der Nachtrag war im Jahr 2015 nicht unterzeichnet. Der am 05.05.2015 zwischen der Beklagten und der Streithelferin geschlossene Vertrag hat die zu transportierende Ware nicht spezifiziert, sah aber in den AVB vor, dass der Auftragnehmer den Auftraggeber bei Problemen unverzüglich kontaktieren sollte und nur bewachte Parkplätze aufgesucht werden sollten. Eine Notfallnummer war angegeben. Über den Inhalt des Auftrags der Streithelferin an ihren Subunternehmer ist nichts bekannt.

Die Klägerin hat vorgetragen, sie sei aktiv legitimiert. Das Transportgut sei in die Obhut der Beklagten gelangt. Dort sei es in Verlust geraten. Dafür hafte die Beklagte unbegrenzt. Es liege kein unabwendbares Ereignis vor, selbst wenn man den Sachvortrag der Beklagtenseite zu der Erkrankung des Fahrers als zutreffend unterstelle. Es sei sogar von einem qualifizierten Verschulden auszugehen, weil das Abstellen eines Planen-Lkw in einem Gewerbegebiet über Nacht ohne Beaufsichtigung als leichtfertig anzusehen sei. Dies gelte erst recht in Kenntnis der diebstahlsgefährdeten Ware und der Tatsache, dass der Abstellplatz nur 4 km von der Ladestelle entfernt gewesen sei. Sollte tatsächlich ein Notfall vorgelegen haben, hätte das Fahrzeug auf gesichertem Gelände an der Ladestelle abgestellt werden können. Aus den geschlossenen Verträgen, die auch auf den vorliegenden Transport Anwendung fänden, da dies zwischen der Versenderin und der Beklagten so vereinbart gewesen sei, ergebe sich zudem, dass bei unvorhergesehenen Ereignissen die Beklagte gehalten gewesen sei, sofort Kontakt zu der Versenderin aufzunehmen, um Anweisungen einzuholen. Es hätten überhaupt nur bewachte Parkplätze aufgesucht und keine Subsubunternehmer beauftragt werden dürfen. Das Transportgut habe aus Damenbekleidung bestanden und einen Wert von 313.454,70 € aufgewiesen. Zuzüglich der Kosten des Sachverständigen i.H.v. 2.031,50 € ergebe sich die Klageforderung.

Die Beklagte und die Streithelferin haben vorgetragen, nach dem Verlassen der Ladestelle sei der Fahrer D von kolikartigen Schmerzen heimgesucht worden. Er habe den Lkw gegen 16.30 Uhr in dem Gewerbegebiet abgestellt und versucht, die Schmerzen mit mitgeführten Schmerzmitteln in den Griff zu bekommen. Als das nicht gelungen sei, habe ein anderer anwesender Lkw-Fahrer gegen 21:00 Uhr den Notarzt gerufen. Dieser und die Polizei seien gegen 22:00 Uhr erschienen. Der Notarzt habe ihn in ein Krankenhaus verbracht. Dort sei er behandelt worden und am nächsten Morgen entlassen worden. Er habe dann Medikamente besorgt und sei mit einem Taxi zu dem Lkw zurückgekehrt.

Die Beklagte hat die Aktivlegitimation der Klägerin sowie die Geltung des Rahmenvertrages und des Nachtrags für den streitgegenständlichen Transport bestritten. Sie hat ferner vorgetragen, sie habe ihre Unterfrachtführerin sorgfältig ausgewählt und sei schon länger mit ihr in Geschäftsbeziehung gewesen. Eine Pflicht das Fahrzeug nur auf bewachten Parkplätzen abzustellen, habe aufgrund des Rahmenvertrages nicht bestanden. Ein solcher habe in dem aufgetretenen Notfall auch nicht zur Verfügung gestanden. Sie sei von ihrer Streithelferin nicht über den Zwischenfall informiert

worden. Der Fahrer D habe seinen Arbeitgeber Jaskula von der Fahrtunterbrechung informiert, sie habe erst am Folgetag nach der Entdeckung des Diebstahls von den Umständen erfahren. Es liege ein unvermeidbares Ereignis vor. Allenfalls sei von einer Grundhaftung nach SZR auszugehen. Die Versenderin treffe ein Mitverschulden, weil sie nicht auf den ungewöhnlich hohen Wert der Ware hingewiesen habe.

Die Streithelferin hat vorgetragen, ihr sei die Art der transportierten Ware nicht erkennbar gewesen und dies habe sich auch nicht aus der Verpackung oder aus sonstigen Anzeichen ergeben.

Das Landgericht hat die auf Zahlung von 315.486,20 € nebst Zinsen gerichteten Klage mit Urteil vom 30.08.2017, auf das wegen der weiteren Sachdarstellung gem. § 540 ZPO Bezug genommen wird, abgewiesen. Es ist von einem für die Beklagte unabwendbaren Ereignis i.S.v. Art. 17 Abs. 2 CMR ausgegangen und hat darüber hinaus das Vorliegen qualifizierten Verschuldens verneint.

Gegen dieses Urteil wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung. Sie macht geltend, der Rahmenvertrag für logistische Dienstleistungen zwischen der Versenderin Z und der Beklagten finde Anwendung und es hätte daher kein Subsubunternehmer eingesetzt werden dürfen. Die Sicherheitsauflagen für den Transport hätten keiner Schriftform bedurft, sie seien zwischen den Parteien mündlich vereinbart gewesen. Das gelte insbesondere für den ausfüllenden einzelnen CMR-Vertrag und erteilte Weisungen. Daher habe die Beklagte der Streithelferin mit dem Auftrag zusammen entsprechende Weisungen erteilt. Diese Vereinbarungen und Weisungen seien nicht eingehalten worden. Das Landgericht habe den Sachvortrag hierzu nebst Beweisansprüchen übergangen. Des Weiteren habe es den Sachvortrag der Beklagten über eine plötzliche Erkrankung des Fahrers und dessen Fahrt in ein Krankenhaus trotz ihres Bestreitens ohne Beweisaufnahme als wahr unterstellt. Auch habe es nicht berücksichtigt, dass der Fahrer den Lkw nur 4 km von der Ladestelle entfernt abgestellt habe und er ohne Schwierigkeiten wieder zur Ladestelle hätte verbracht werden können, um ihn und die Ladung zu sichern. Die Beklagte und die Streithelferin hätten schon von sich aus Weisungen einholen müssen, nachdem die behauptete, aber bestrittene Erkrankung des Fahrers zu Tage getreten sei. Schon das Abstellen eines Planenauflegers an unbewachter Stelle stelle ein qualifiziertes Verschulden dar. Auch habe sie bestritten, dass der Subunternehmer der Beklagten durch mehrjährige Zusammenarbeit bekannt gewesen sei. Ein unvermeidbares Ereignis ergebe sich schon aus dem Sachvortrag der Beklagten, den sie bestritten habe, nicht.

[...]

Die Beklagte und die Streithelferin [...] verteidigen das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens als zutreffend. Das Ereignis sei unabwendbar gewesen, jedenfalls liege kein qualifiziertes Verschulden vor. Die Beklagte hält ihr Bestreiten der Schadenshöhe aufrecht. Die Streithelferin macht geltend, die rapide Verschlechterung seines Zustandes habe es dem Fahrer unmöglich gemacht, Weisungen einzuholen.

Der Senat hat durch eines seiner Mitglieder nach Übertragung gem. § 527 ZPO Beweis erhoben. Wegen des Ergeb-

nisses der Beweisaufnahme wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 22.05.2019 verwiesen. Wegen des weiteren Sachvortrags wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen ergänzend Bezug genommen.

II.

Die Berufung ist begründet. Der Klägerin steht aus Art. 17 Abs. 1, 29 CMR ein Anspruch auf Schadensersatz in geltend gemachter Höhe zu. Weder ist die Haftung der Beklagten nach Art. 17 Abs. 2 CMR ausgeschlossen, noch kann sich die Beklagte auf die Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR berufen. Sie haftet unbeschränkt, weil ihr oder ihren Leuten bei der Schadensverursachung ein qualifiziertes Verschulden zur Last fällt.

1. Die Aktivlegitimation der Klägerin steht in zweiter Instanz nicht mehr im Streit.

2. Das Transportgut ist in der Obhutszeit der Beklagten und ihrer Leute, wozu die Streithelferin und der von dieser beauftragte Unterfrachtführer nebst seinem angestellten Fahrer gehören, abhandengekommen.

3. Die Beklagte kann sich nicht auf ein unvermeidbares Ereignis nach Art. 17 Abs. 2 CMR berufen. Die Annahme des Landgerichts ist schon auf der Basis des Vortrags der Beklagten und ihrer Streithelfer in unzutreffend.

Der Frachtführer ist von seiner Haftung bezüglich solcher Schadensursachen befreit, die er im konkreten Fall auch durch die äußerste, ihm mögliche und nach den Umständen des Falles vernünftigerweise zumutbare Sorgfalt nicht vermeiden und in ihren Folgen nicht beherrschen konnte. Hierfür ist der Frachtführer darlegungs- und beweisbelastet. Der Frachtführer muss für die Haftungsbefreiung auch nachweisen, dass die Folgen der unvermeidbaren schadensstiftenden Umstände nicht abgewendet werden konnten (EBS/Boesche, CMR Art. 17 Rn. 28–30, beck-online). Ein Diebstahl aus einem über Nacht unbewacht in einem Gewerbegebiet abgestellten Planen-Lkw ist nicht unvermeidbar (vgl. die Beispiele EBS/Boesche, CMR Art. 17 Rn. 32). Dies gilt auch dann, wenn der Fahrer des Lkw – unterstellt die Sachverhaltsdarstellung der Beklagtenseite ist zutreffend – plötzlich schwer erkrankt ist, jedoch vor seiner Fahrt zum Krankenhaus, die einige Stunden nach dem schmerzbedingtem Abstellen des Lkw erfolgt ist, Zeit und Gelegenheit hatte, seinen Arbeitgeber, den Subunternehmer der Streithelferin, von seiner Erkrankung zu benachrichtigen, was die Beklagtenseite selbst so vorgetragen hat. Spätestens als klar war, dass der Notarzt den Fahrer mit ins Krankenhaus nehmen würde, musste durch den Fahrer und seinen Arbeitgeber durch Information an alle Beteiligten Maßnahmen zum Schutz des Lkw ergriffen werden. In diesem Fall hätte es dem Subunternehmer, dessen Verhalten sich die Beklagte zurechnen lassen muss, obliegen, seinen Auftraggeber zu benachrichtigen. Eine Mitteilung innerhalb der Auftragskette, dass der Fahrer das Fahrzeug unbeaufsichtigt würde zurücklassen müssen, kann bei zumutbarer Sorgfalt verlangt werden. Die Zeitspanne zwischen dem krankheitsbedingtem Anhalten des Fahrzeugs um 16:30 Uhr und dem Notarzteinsatz gegen 22:00 Uhr war auch so lang, dass der Fahrer damit rechnen musste, ohne eine ärztliche Behandlung seine Fahrt nicht fortsetzen zu können.

4. Der Beklagten kann sich nicht auf die Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR berufen, da ihr qualifiziertes Verschulden zur Last fällt.

a) Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine »Leute« in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGHZ 158, 322, 328 f.; [= TranspR 2004, 309] BGH, Urt. v. 01.07.2010 – I ZR 176/08 [= TranspR 2011, 78] –, Rn. 19, juris). Danach hängt es von den Umständen des Einzelfalles ab, welche Sicherheitsvorkehrungen der Transportunternehmer zur Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtung, das ihm anvertraute Transportgut während der Beförderung vor Diebstahl oder Raub zu bewahren, ergreifen muss. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Von erheblicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, ob das transportierte Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlsgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten. Bei Diebstahls- und Raubfällen ist insbesondere zu berücksichtigen, welchen Wert das Gut hat, wie leicht es verwertbar ist, ob dem Frachtführer die Gefahrenlage bekannt sein musste und welche Möglichkeiten zur Senkung des Risikos im konkreten Fall bestanden.

b) Der von der darlegungs- und beweisbelasteten Klägerin vorgetragene bzw. der unstrittige Sachverhalt bzw. der von der Beklagten im Rahmen ihrer sekundären Darlegungslast vorgetragene Sachverhalt begründen ein qualifiziertes Verschulden der Beklagtenseite. Insofern ist zwischen den Parteien unstrittig, dass der Planen-Lkw zwischen ca. 22:00 Uhr und dem nächsten Vormittag in einem Gewerbegebiet in Milton Keynes, 150 Da Northfield Drive unbewacht abgestellt war und der Fahrer das Fahrzeug verlassen hatte.

Allein die Verwendung eines Planen-Lkws gibt keinen Hinweis auf ein qualifiziertes Verschulden (BGH, Urt. v. 01.07.2010 – I ZR 176/08, [= TranspR 2011, 78] juris). Auch das Abstellen eines Planen-Lkw über Nacht auf einem Parkplatz bedingt nicht per se ein qualifiziertes Verschulden (BGH, Urt. v. 13.12.2012 – I ZR 236/11 [= TranspR 2013, 286]; OLG München, Urt. v. 28.10.2015 – 7 U 4228/14 [= TranspR 2016, 193], jeweils juris).

Anders verhält es sich mit einem ungesicherten Abstellen des Lkw in einem unbewachten Gewerbegebiet und dem Verlassen des Lkw über Nacht, bei dem zumindest der Beklag-

ten aus der ständigen Geschäftsbeziehung zu der Versenderin bekannt war, dass die aus 33 Paletten bestehende Fracht des Lkw aus diebstahlsgefährdeter Ware – Textilien und Schuhe etc. aus dem Sortiment von Z. – bestand und die Beklagte dies an ihren Subunternehmer weitergeben und sicherstellen musste, dass dieser es an von ihm weiterhin beauftragte Subunternehmer mitteilen würde.

Das ungesicherte Abstellen des Lkw über Nacht ist unstrittig. Dass es sich um ein unbewachtes Gewerbegebiet handelt, ist ebenfalls unstrittig. Soweit der Fahrer wahrgenommen haben will, dass die Gelände der angrenzenden Industrieunternehmen mit Überwachungskameras ausgestattet waren, ist nicht ersichtlich, wieso dies zu einer Sicherung der öffentlichen Straße führen sollte. Dass der Fahrer den Lkw über Nacht verlassen hat, scheint auch unstrittig zu sein, ergibt sich aber aus dem **Beklagtenvortrag**, so dass hiervon zu Lasten der Beklagten ausgegangen werden kann.

Der Beklagten war die grundsätzliche Diebstahlsgefährdung der für Z transportierten Ware bekannt. Dies geht aus dem Rahmenvertrag vom 12.02./11.03.2014 hervor. In der Präambel ist beschrieben, welcher Art das Transportgut ist, nämlich Schuhe, Bekleidung, Accessoires und Lifestyle-Produkte, welches zwischen Zentrallagern und HUBs der Versenderin zu transportieren war. Soweit die hier betroffene Fahrstrecke von dem Vertrag nebst Anlagen nicht erfasst ist, weil es sich um eine Fahrt von einer Lieferantin der Versenderin zu einem Lager der Versenderin handelte und keine der in dem Rahmenvertrag genannten Strecken betroffen war, ist nicht ersichtlich, dass vorliegend eine andere Art der Ware als üblicherweise für die Versenderin zu transportieren war. Zugleich ergibt sich aus dem Auftrag vom 05.05.2015 der Versenderin an die Beklagte, dass »TOP SHOP«-Produkte im Umfang von mehreren Lkw-Ladungen versendet werden sollten. Unstrittig hat die Beklagte eine Information zur Diebstahlsgefährdung nicht an ihren Subunternehmer weitergegeben.

Die – streitige – medizinische Notfallsituation des Lkw-Fahrers führt nicht dazu, dass das subjektive Element des qualifizierten Verschuldens, ein Handeln im Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, entfällt. Jedenfalls dann, wenn es sich um einen unmittelbaren medizinischen Notfall handelt, der jedes weitere Handeln des Lkw-Fahrers als das Abstellen des Fahrzeugs ausschließt, dürfte es an dem – aktuellen – Bewusstsein des wahrscheinlichen Schadenseintritts fehlen. Vorliegend liegen aber zwischen dem – unterstellten – notfallmäßigen Abstellen des Lkw und dem Verlassen des Lkw durch den Fahrer mehrere Stunden, die der Fahrer nach dem Beklagtenvortrag dazu genutzt hat, seinen Arbeitgeber zu unterrichten. Hätte dieser die Streithelferin unterrichtet, hätte diese die Beklagte unterrichten können und diese hätte in Absprache mit der Versenderin Weisungen erteilen und für eine Sicherung des Lkw sorgen können, zumal sich der Lkw nur 4 km von der Ladestelle entfernt befunden hat. Wäre also die gesamte Frachtführer-Kette in Kenntnis der Diebstahlsgefährdung gewesen, aus der eine besondere Sicherungspflicht erwuchs, und hätte die gesamte Frachtführer-Kette die von der Beklagten der Streithelferin auferlegte Notfallinformationskette eingehalten, hätte trotz des unterstellten medizinischen Notfalls eine Situation vermieden werden können, in der der Lkw in dem Gewerbegebiet über Nacht unbeaufsichtigt blieb. In dieser

Zusammenschau ist das Handeln der Beteiligten als leichtfertig im o.g. Sinne zu bewerten.

5. Der Klägerin steht gegen die Beklagte gem. Art. 29 CMR, §§ 249 ff. BGB ein Anspruch auf Ersatz des Schadens zu, der der Versenderin durch den Diebstahl entstanden ist. Dieser beläuft sich auf 233.051,82 GBP = 313.454,70 € bei 18322 abhandengekommenen Teilen (»units«). Der Umfang und der Wert des abhandengekommenen Transportguts stehen zur Überzeugung des Senats fest, § 286 BGB.

Die Klägerin hat den Beweis geführt, dass sich in dem Lkw, verladen auf 33 Paletten, bei Inobhutnahme durch den Fahrer des Subunternehmers der von der Beklagten beauftragten Streithelferin, ein Teil (18.322 »units«) der Ware befunden hat, der mit den Rechnungen mit den Endnummern -278, -279, -280, -281 und -282, jeweils vom 06.05.2015, von A gegenüber Z berechnet worden ist und diesbezüglich die korrespondierenden Packlisten vorgelegt worden sind. Der von der Beklagten benannte Zeuge M hat dazu bekundet, dass in seinem Unternehmen auf der Basis der erstellten Packlisten ein Summary erstellt werde, das als Grundlage für die Rechnungen genommen werde. In Bezug auf den streitgegenständlichen Transport habe er die Unterlagen bei A gesichtet und könne bestätigen, dass insgesamt 63 Paletten sein Unternehmen verlassen hätten. Beim Verpacken werde jeder bestellte Artikel gescannt und in eine Box gelegt, die dann verschlossen werde, aufgrund der Scan-Ergebnisse würden die Packlisten erstellt. Dies sei schon so gewesen als er im Jahr 2016 in das Unternehmen eingetreten sei. Weiter hat er bekundet, dass A nicht selbst verpacke, sondern sich eines Dienstleisters bediene. Dieser firmiere unter »S for A« und es handle sich wohl um D.

Aufgrund der Bekundungen des Zeugen hat der Senat keine Zweifel, dass sämtliche in den Packlisten, dem Summary und den Rechnungen aufgeführten Waren in die Obhut der Beklagten gelangt sind, die sie selbst, oder ihre Subunternehmer, auf zwei Lkw verteilt zum Transport übernommen hat. Die Dokumentation des Transports in Form von Packlisten und Rechnungen ist vollständig. Der Zusammenhang zwischen dem eigentlichen Packvorgang, der mittels Scanner durchgeführt wird, und den dadurch generierten Packlisten ist durch den Zeugen nachvollziehbar erklärt. Anhaltspunkte dafür, dass im konkreten Fall davon abgewichen worden ist, bestehen nicht.

Die Klägerin hat weiterhin den Beweis geführt, welche Waren aus dem Lkw, den der Fahrer gesteuert hat, entwendet worden sind. Deren Umfang ergibt sich aus den durch die Zeugin B getroffenen Feststellungen, die der Privatgutachter H überprüft hat. Die Zeugin hat dazu bekundet, dass die Ware von England aus zunächst nach Ibbenbüren zu einem externen Dienstleister transportiert werden sollte, der damit beauftragt war, sog. EAN-Codes (Barcodes) an der Ware anzubringen. Dem Dienstleister sei mitgeteilt worden, wie viele Paletten mit wie vielen Kartons angeliefert werden sollten. Der Dienstleister habe dann mitgeteilt, was tatsächlich angekommen sei. Eine Erfassung der Ware nach ihrer Art sei bei dem Dienstleister nicht erfolgt. Die Ware sei dann zu Z nach Erfurt transportiert worden, dort sei der sog. Vereinnahmungsprozess erfolgt, d.h. der Lkw werde geöffnet, die Ware abgeladen, dann würden die Kartons geöffnet und

die Ware entnommen. Sodann werde die Ware gescannt und dadurch in das Warenwirtschaftssystem aufgenommen. Sie sei dann damit beauftragt worden, festzustellen, welche Ware verlustig gegangen sei. Zunächst hätte sie den Gesamtmenge und -wert der geordneten Ware (63 Paletten) erfasst und nach Abschluss des Vereinnahmungsprozesses die Differenz zwischen der bestellten und der eingegangenen Ware festgestellt. Das Ergebnis ergebe sich aus Liste Anlage 4 zum Gutachten G vom 05.11.2015. Die 4. Spalte weise die fehlenden Artikel nach Art und Menge auf. Sodann sei sie beauftragt worden, den Wert der fehlenden Ware zu ermitteln. Hierzu seien die Einkaufsrechnungen von A herangezogen worden. Sie habe die Rechnungen von A mit den Eintragungen im Warenwirtschaftssystem von Z abgeglichen. Sie habe hierzu anhand des von Arcadia zur Verfügung gestellten Summary eine detaillierte Überprüfung der Fehlmengen vorgenommen, bzgl. derer sie dem Zeugen H im Warenwirtschaftssystem von Z gezeigt habe, dass diese Waren dort nicht erfasst worden seien. Anlage 11 des Gutachtens sei aus einer Übertragung des Summary mit Gelbmarkierungen in eine Excel-Tabelle entstanden.

Der Zeuge H hat bestätigt, stichprobenartig die Eingaben im Warenwirtschaftssystem von Z überprüft zu haben. Er selbst habe die Übertragung der von der Zeugin B getroffenen Feststellungen in Bezug auf die Fehlmengen in die Liste Anlage 11 überprüft. Da die Anzahl der fehlenden Ware (»units«) in Anlage 11 niedriger gewesen sei als in Anlage 4, sei er der Differenz nicht nachgegangen. Für ihn sei die Anlage 4 als Basis zur Schadensermittlung so nicht geeignet gewesen.

Der Senat hat keinen Zweifel daran, dass die Zeugin die nicht in Erfurt angekommene Ware zutreffend ermittelt hat und dass es sich bei dem ermittelten Fehlbestand um die in England gestohlene Ware handelt. Es bestehen für den Senat keine Anhaltspunkte dafür, dass zuvor mehr Ware bei dem Dienstleister in Ibbenbüren angekommen ist und dort, nach dem Diebstahl in England, weitere Ware gestohlen oder unterschlagen worden ist. Auch bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei Z in Erfurt weniger Ware gescannt worden ist, als tatsächlich angeliefert. Die von der Zeugin B zur Schadensermittlung geleistete Arbeit ist detailliert und nachvollziehbar dokumentiert und die Zeugin vermochte ihr Vorgehen plausibel zu erklären. Der Zeuge H hat im Auftrag der Klägerin, des Sachversicherers von Z, die erarbeiteten Zahlen überprüft und für zutreffend befunden. Dies ist zur Überzeugung des Senats ausreichend, den Umfang der in England gestohlenen Waren zu belegen. Die Differenz zwischen den ermittelten Fehlbeständen aus den Anlagen 4 und 11 zum Gutachten G sind nicht geeignet, das in Anlage 11 gefundene Ergebnis, nämlich eine Fehlmenge von 18332 Teilen (»units«) in Frage zu stellen.

Daraus ergibt sich, dass nicht nur der Nachweis des Umfangs der in Verlust geratenen Ware, sondern auch deren Wert mit 233.051,82 GBP = 313.454,70 € (= Umrechnung zum 07.05.2015) feststeht. Das Summary, zu dessen Entstehung der Zeuge M überzeugend bekundet hat, weist die Einzeleinkaufspreise sowie die Gesamteinkaufspreise der »units« auf, die Zeugin Beyer hat die ermittelten Fehlbestände notiert und berechnet, die Gesamtsumme ist in Anlage 11 zutreffend erfasst.

6. Der Klägerin steht gegen die Beklagte weiterhin ein Anspruch aus Art. 29 CMR, §§ 249 ff. BGB auf Ersatz der Kosten der Schadensfeststellung i.H.v. 2.031,50 € zu, die durch die Rechnung G vom 11.11.2015 belegt sind.

7. Der Zinsanspruch folgt aus Art. 27 Abs. 1 CMR.

8. Anhaltspunkte für ein Mitverschulden der Versenderin, das sich die Klägerin zurechnen lassen müsste, bestehen nicht. Das qualifizierte Verschulden beruht vorliegend unter anderem darauf, dass eine bekannte Diebstahlsgefährdung vorlag, so dass ein unterlassener Hinweis auf besonders wertvolles Transportgut nicht in Betracht kommt.

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Art. 17, 29 CMR; §§ 461 Abs. 2, 454 Abs. 1 Nr. 2 HGB

1. Zur Auslegung eines Vertrags als Fracht- oder Speditionsvertrag

2. Ist der Frachtführer zur Gestellung eines (Spezial-) Fahrzeuges mit Hebebühne verpflichtet und gestellt der Frachtführer – bei ihm bekannten Sendungsgewicht – einen Lkw mit Hebebühne, deren zulässiges Höchstgewicht das Gewicht der Sendung unterschreitet, ist dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, wenn bei der Entladung die Hebebühne abbricht und die darauf befindliche Sendung abstürzt.

[Leitsätze des Einsenders]

LG Göttingen, Urt. v. 06.03.2019 – 3 O 31/16

Die Klägerin als Transportversicherer der in Tägerwilen/Schweiz (nachfolgend) nimmt die beklagte Spedition wegen eines Transportschadens in Anspruch.

... verkaufte an die U Göttingen ein Röntgengerät Uromat 3000 DFD mit Zusatzteilen zum Pauschalpreis von 220.000,00 €. [...] Mit Speditionsauftrag vom 19.05.2015 beauftragte die Beklagte mit dem Transport der Sendung von Tägerwilen nach Göttingen. Im Auftrag und in dem der Beklagten bei Auftragserteilung übersandten Lieferschein sind für den Auftrag 6 Kolli jeweils mit Gewicht vermerkt, das Kollo 1 mit einem Bruttogewicht von 1.044 kg, die übrigen Kolli mit Gewichten zwischen 35 kg und 165 kg. Es bestand Einvernehmen darüber, dass der Transport mit einem Spezialfahrzeug mit Hebebühne erfolge. Während der bereits 18 Jahre andauernden Geschäftsbeziehung hatte die Beklagte in ihrer Geschäftskorrespondenz langjährig auf die Geltung der ADSp (2003) und der darin geregelten Haftungsgrenzen hingewiesen hatte, ohne dass dem widersprach.

Entsprechend der Abreden der Vertragsparteien berechnete die Beklagte im Anschluss an die Durchführung des Transports ihre Vergütung nach Volumen, Gewicht und der zurückzulegenden Entfernung nach ihren korrespondierenden Modalitäten gem. Rechnung vom 18.06.2015 als »Fracht Haus – Haus Sonderfahrt – 1.300,00 €«

Das Transportgut wurde am 22.05.2015 bei [...] übernommen, wobei die Verladung auf die Ladebordwand des Lkw durch Mitarbeiter der erfolgte, während der Fahrer nachfol-