ENTSCHEIDUNGEN

Straße

§ 414 HGB

Einem Frachtführer, der Ansprüche nach § 414 Abs. 1 HGB wegen der Beschädigung seines Lkw gegenüber dem Absender geltend macht, ist kein Mitverschulden nach § 414 Abs. 2 HGB vorzuwerfen, wenn dessen Fahrer – trotz geäußerter Zweifel an der beförderungs-/betriebssicheren Verladung/Verpackung – auf die Erklärung des Versenders, dass das Gut immer gleich verpackt/verladen werde, vertraut.

[Leitsatz des Einsenders]

Saarl. OLG, Urt. v. 08.02.2017 – 5 U 29/16 (rechtskräftig)

(Vorinstanz: LG Saarbrücken, Urt. v. 10.05.2016 – 17 O 4/13)

I. Die Klägerin macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche und Frachtforderungen geltend. In zweiter Instanz streiten die Parteien noch über Schadensersatzansprüche i.H.v. 13.809,39 € und eine Tagespauschale i.H.v. 310 €.

Die Klägerin führte bis Ende des Jahres 2012 Transporte im Auftrag der Beklagten, einem in Luxemburg anhängigen Transportunternehmen, durch. Im August 2012 war die

Beklagte von der T. GmbH beauftragt worden, elf Grobbleche vom Zweigsitz der Firma A. in Rehlingen-Siersburg zu der C. GmbH nach Mainz zu befördern. Die Beklagte beauftragte die Klägerin mit der Durchführung dieses Transports.

Die über 6 t schweren Bleche – mit den Maßen 6 m x 2 m x 1 cm – wurden von der Firma A. am Beladeort aufrechtstehend auf Antirutschmatten auf den Lkw der Klägerin verladen und dort von dem Fahrer der Klägerin, dem Zeugen J. S., mit fünf Spanngurten verzurrt. Unstreitig war dem Fahrer der Klägerin dabei erklärt worden, dass die Bleche auf diese Weise schon in einer Vielzahl von Fällen transportiert worden seien, ohne dass dies zu Schäden geführt habe.

Während des Transports stürzten die Blechplatten in einer Rechtskurve auf der L 375 bei Mettlach nach links in Fahrtrichtung um und beschädigten Aufbau und Plane des LKWs der Klägerin. Infolge des Unfalls konnte die Klägerin das Transportgut nicht weiter befördern. Die Klägerin meldete den Vorgang ihrer Verkehrshaftungsversicherung, die den Schaden in deren Namen geltend machte. Mit E-Mail vom 13.09.2012 lehnte die Beklagte eine Schadensregulierung ab.

Die Klägerin hat unter Bezugnahme auf den Havariebericht des Havariekommissars H. vom 03.09.2012 behauptet, dass das Umstürzen der Blechplatten auf eine fehlende Verpackung in Verbindung mit einer unsachgemäßen Verladung des Transportguts zurückzuführen sei. Für die hierdurch entstandenen Schäden habe die Beklagte unabhängig von einem Verschulden einzustehen. Außergewöhnliche Fahrmanöver, durch die das Transportgut besonderen Krafteinwirkungen ausgesetzt gewesen wäre, habe es nicht gegeben.

Sie hat von der Beklagten Erstattung von Reparaturkosten i.H.v. 9.872,29 € netto, der entgangenen Fracht i.H.v. 160 € netto, der Schadensfeststellungskosten durch die Beauftragung des Havarie-Kommissars H. i.H.v. 574,10 € netto, der Kosten für die Bergung des beschädigten Aufliegers i.H.v. 2.620 € netto sowie außergerichtliche Anwaltskosten i.H.v. 651,80 € verlangt. Hinsichtlich der Schadensfeststellungskosten und der Werbungskosten, welche der Verkehrshaftungsversicherer der Klägerin reguliert hat, hat sie die Prozessführungsermächtigung der Allianz Versicherungs-AG vom 16.01.2013 vorgelegt und ihre Berechtigung an der Geltendmachung der Ansprüche im eigenen Namen mit ihrem Interesse daran begründet, die Versicherungsprämie möglichst gering zu halten.

Darüber hinaus hat die Klägerin Forderungen aus durchgeführten Transporten geltend gemacht, welche die Beklagte mit Blick auf die Schadensersatzansprüche zurückbehalten hatte.

[...]

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie hat bereits die Aktivlegitimation der Klägerin in Abrede gestellt. Es sei davon auszugehen, dass der Versicherer der Klägerin bereits Leistungen erbracht habe, so dass etwaige Ersatzansprüche gem. § 86 VVG auf den Versicherer übergegangen wären und nicht mehr von der Kläger im eigenen Namen geltend gemacht werden könnten.

Dessen ungeachtet hat die Beklagte ihre Schadensersatzpflicht schon dem Grunde nach bestritten, da sie als erstes Transportunternehmen mit der Beladung und der Sicherung des Ladegutes nicht das Geringste zu tun gehabt habe. Die Weitergabe des Transportauftrags an die Klägerin mache die Beklagte nicht zum Absender i.S.d. § 414 HGB. Im Übrigen sei ein stehender Transport der gebogenen Bleche erforderlich gewesen, da eine liegende Verladung zu Verformungen geführt hätte. Allerdings sei die Sicherung des Ladegutes durch den Fahrer der Klägerin mit lediglich fünf Gurten völlig unzureichend gewesen. Die vereinbarte Ausstattung des Lkw habe 20 Gurte verlangt.

Unterstelle man eine Absenderhaftung der Beklagten, so sei jedenfalls von einem erheblichen Mitverschulden des Fahrers der Klägerin auszugehen. Wenn dieser Bedenken gehabt habe, hätte er den Transport ablehnen oder Rücksprache mit der Klägerin halten müssen. Dass er dies unterlassen habe, habe die Klägerin sich zurechnen zu lassen.

Die Beklagte hat der Firma A. mit Schriftsatz vom 11.03.2013 den Streit verkündet, verbunden mit der Aufforderung, auf Seiten der Beklagten dem Rechtsstreit beizutreten, soweit Schadensersatzansprüche aus Beladung und Sicherung streitig sind.

Das Landgericht hat die Beklagte [...] mit am 10.05.2016 verkündetem Urteil unter Klageabweisung im Übrigen zur Zahlung einer noch offenen Frachtforderung i.H.v. 310 €, zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von insgesamt 13.499,49 € und zur Zahlung von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus einem Streitwert von 9.872,29 € (Reparaturkosten) verurteilt.

Die Beklagte hat Berufung eingelegt. Sie stellt weiterhin schon die Aktivlegitimation der Klägerin in Abrede und begründet dies nunmehr aus dem [...] E-Mail-Verkehr der Parteien, aus welchem sich ergebe, dass die Klägerin bereits in vollem Umfang durch ihren Verkehrshaftungsversicherer – über die S. – entschädigt worden sei. Das Landgericht habe ferner verkannt, dass angesichts des Schadensbildes die Betriebssicherheit des Fahrzeugs betroffen gewesen sei. Die Klägerin sei jedenfalls verpflichtet gewesen, für eine betriebssichere Verladung zu sorgen. Da der Schaden auch durch die betriebsunsichere Verladung verursacht worden sei, treffe die Klägerin ein weit überwiegendes, die Haftung der Beklagten ausschließendes Mitverschulden. Dabei sei insbesondere zu berücksichtigen, dass die umgefallenen Metallplatten 1 m über die Breite des Fahrzeugs in den Gegenverkehr hineingeragt und damit Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer begründet hätten. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass der Fahrer der Klägerin bei der Verladung mehrfach Bedenken geäußert habe. Dieser habe die Beförderung gar nicht erst antreten dürfen. In diesem Zusammenhang habe das Landgericht unberücksichtigt gelassen, dass der Fahrer der Klägerin die unzureichende Ladungssicherung – durch Verzurren mit fünf Spanngurten – selbst vorgenommen habe. Hierfür habe die Klägerin einzustehen. Dabei sei außerdem von Bedeutung, dass nach Einschätzung des gerichtlichen Sachverständigen eine betriebssichere Sicherung der Metallplatten mit 20 Spanngurten zu erreichen gewesen wäre. Mit Blick auf die vertragliche Verpflichtung der Klägerin, eine solche Anzahl von Spanngurten mitzuführen, sei die streitgegenständliche Beförderung auch auftragswidrig durchgeführt worden.

Sie beantragt, die Klage unter Aufhebung des angefochtenen Urteils vom 10.05.2016 abzuweisen.

Die Klägerin beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt die angefochtene Entscheidung und beruft sich hinsichtlich der nunmehr behaupteten Erkennbarkeit und Offensichtlichkeit des Verpackungsmangels auf Verspätung. Dessen ungeachtet bestreitet sie das Vorliegen eines offensichtlichen Verpackungsmangels.

II. Die Berufung der Beklagten hat keinen Erfolg.

1. Die Klägerin ist aktivlegitimiert.

Hinsichtlich der unstreitig durch die Verkehrshaftungsversicherung der Klägerin, der A. Versicherungs AG, regulierten Bergungskosten i.H.v. 2.620 € netto und der Kosten des Gutachtens des Havariekommissars H. i.H.v. 574,10 € hat das Landgericht die Klägerin aufgrund der von ihr vorgelegten Prozessführungsermächtigung vom 16.01.2013 im Wege gewillkürter Prozessstandschaft für berechtigt gehalten, im eigenen Namen Zahlung an sich zu verlangen. Die Beklagte hat das nicht mit Substanz angegriffen.

Die Klägerin ist auch hinsichtlich der übrigen Schadensersatzpositionen aktivlegitimiert. Soweit die Beklagte sich nunmehr in zweiter Instanz unter Bezugnahme auf den [...] E-Mail-Verkehr der Parteien vom 12.09.2012 darauf beruft, die Klägerin sei von ihrem Verkehrshaftungsversicherer bereits in vollem Umfang entschädigt worden, vermag das keine Zweifel an deren Aktivlegitimation zu begründen. Der E-Mail-Verkehr betraf die Kosten des Bergungsunternehmens B. Auf die Bitte der Beklagten, eine Kopie der Überweisung an das Bergungsunternehmen zu übersenden, damit sie der Klägerin die verauslagten Kosten umgehend zurücküberweisen könne, antwortete die Klägerin per E-Mail mit dem Hinweis, dass »die Schadensabwicklung incl. der Bergungskosten der Fa. B.« schon über ihre Transportversicherung laufe und an sie überwiesen werde. Damit war aber eine Regulierung – der Bergungskosten oder des Gesamtschadens? – lediglich in Aussicht gestellt. Von einem Forderungsübergang gem. § 86 Abs. 1 VVG kann auf dieser Grundlage nicht ausgegangen werden.

Entgegen der Ansicht der Beklagten rechtfertigt die erwähnte E-Mail der Klägerin auch nicht die Annahme, dass diese ihrem Versicherer die Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte – mit der Übergabe der die Schadensfälle betreffenden Unterlagen – jedenfalls zum Zwecke der Klageerhebung konkludent abgetreten haben müsse (vgl. zur konkludenten Abtretung BGH, Urt. v. 21.11.1996 – I ZR 139/94 [= TranspR 1997, 164] – VersR 1997, 385; Urt. v. 01.12.2005 – I ZR 85/04 – TranspR 2006, 166; OLG Stuttgart, TranspR 2012, 459). Sie bietet insbesondere keine Anhaltspunkte dafür, dass die Klägerin – so die von der Beklagten zitierte Entscheidung des Landgerichts Berlin vom 12.05.2016 – 95 O 74/14 – »die Entscheidungsbefugnis über die Klageerhebung aus der Hand gegeben« hätte.

Es kommt deshalb nicht darauf an, ob dieser Einwand der Beklagten nicht bereits gem. § 531 Abs. 2 ZPO ausgeschlossen ist.

[...]

3. Das Landgericht hat die Beklagte ferner gem. § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von insgesamt 13.499,49 € verurteilt. Das Berufungsvorbringen der Beklagten ist nicht geeignet, die Feststellungen des Landgerichts in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht in Zweifel zu ziehen.

Das Landgericht hat zutreffend die Voraussetzungen einer Haftung der Beklagten gem. § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB angenommen. Danach hat der Absender, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Frachtführer unter anderem solche Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die durch ungenügende – entweder gänzlich fehlende oder unzulänglich durchgeführte (BR-Drucks. 368/97, S. 42) – Verpackung verursacht werden.

a) Die Beklagte ist – im Verhältnis zur Klägerin – Absender i.S.d. § 407 HGB. Der Hauptfrachtführer, der einen Beförderungsvertrag – wie hier – nicht selbst ausführt, sondern damit im eigenen Namen und für eigene Rechnung einen anderen Frachtführer, den Unterfrachtführer, beauftragt, schließt einen selbständigen (Unter-) Frachtvertrag mit diesem ab. Er ist Absender i.S.d. § 407 HGB, weil er Vertragspartner des (Unter-) Frachtführers ist (vgl. BGH, Versäumnisurt. v. 14.06.2007 – I ZR 50/05 – BGHZ 172, 330 [= TranspR 2007, 425]). Von dem Abschluss eines (Unter-) Frachtvertrages ist das Landgericht auf der Grundlage der zwischen den Parteien unstreitigen Vereinbarungen zu Recht ausgegangen.

Dass die Beklagte sich ihrerseits in einem Frachtvertrag mit der T. GmbH – als (Haupt-)Frachtführer – zur Beförderung des Guts verpflichtet hatte, ändert mithin nichts daran, dass sie im vorliegenden Vertragsverhältnis mit der Klägerin als sogenanntem Unterfrachtführer nur Absender i.S.d. § 407 HGB ist (vgl. *Koller*, Transportrecht, 9. Aufl. 2016, § 407 Rn. 7 f. zur isolierten Betrachtung jedes Frachtvertrages; *Schmidt*, in: *Staub*, HGB, 5. Aufl. 2014, § 407 Rn. 18). Die Klägerin kann mangels vertraglicher Bindung nicht unmittelbar vom Urabsender Schadensersatz aus § 414 HGB verlangen, sondern ausschließlich »in der Kette« von der Beklagten als ihrem Vertragspartner (vgl. *Koller*, a.a.O., § 414 HGB Rn. 13; *Merkt*, in: *Baumbach/Hopt*, HGB, 37. Aufl. 2016, § 414 Rn. 1–7).

Das hat die Beklagte in zweiter Instanz nicht mehr mit Substanz infrage gestellt.

b) Als Absenderin war die Beklagte der Klägerin gem. § 411 Satz 1 HGB verpflichtet, das Transportgut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Frachtführer keine Schäden entstehen. Dabei hat das Landgericht im Ausgangspunkt zutreffend darauf abgestellt, dass das Gut verpackt werden muss, soweit es mit dem vertragsgemäß gestellten Transportmittel nur in verpacktem Zustand befördert werden kann, und dass die Verpackung in diesem Fall sicherstellen muss, dass sich vorhersehbare Transporteinflüsse wie typische Erschütterungen, Fliehkräfte in engen Kurven, Bremswirkungen und die Bewegung des Gutes auf dem Transportmittel nicht schädigend auf das Gut selbst oder auf das Transportmittel des Frachtführers auswirken können (vgl. *Koller*, a.a.O., § 414 HGB Rn. 4/5, sog. beförderungssichere Verpackung).

Dass die Verpackungspflicht abweichend von § 411 HGB auf die Klägerin als Frachtführer übertragen worden wäre, behauptet die Beklagte selbst nicht. Das Verhalten zur Erfüllung ihrer Verpackungspflicht in Anspruch genommener Dritter, hier der Mitarbeiter der Fa. A., muss die Beklagte sich zurechnen lassen.

c) Das Landgericht ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme zu Recht von einer Verletzung der Verpackungspflicht ausgegangen. Entgegen der Ansicht der Beklagten war diese – und nicht eine unzureichende Ladungssicherung – für die streitgegenständlichen Schäden ursächlich. Nach den überzeugenden Feststellungen des Sachverständigen R. war vielmehr eine ordnungsgemäße Ladungssicherung ohne eine den vorgenannten Anforderungen entsprechende Verpackung des Transportguts überhaupt nicht möglich.

Der Sachverständige hat die gebogenen Bleche, die nach der – auch von der Beklagten zu Vermeidung von Verformungen für richtig befundenen – Vorgabe der Mitarbeiter der Fa. A. nur aufrecht stehend transportiert werden sollten, als extrem kippempfindlich eingestuft. Nach seinen überzeugenden Feststellungen wäre zunächst eine Bündelung der Bleche durch Umreifung mit Stahl-Spannbändern erforderlich, um ein Ausfächern und gegenseitiges Verrutschen der Bleche zu verhindern. Des Weiteren müssten die Bleche entweder hochkant in einem Verschlag oder auch liegend auf einem entsprechend dimensionierten und gestalteten Kistenboden verpackt werden. Durch die Anbringung von Stützhölzern könne ein Verbiegen, Kippen oder Verrutschen der Bleche auf der Verpackung verhindert werden. Während sich bei liegender Verpackung der Bleche automatisch eine mittige Schwerpunktlage ergebe, müsse im hochkant gestellten Zustand außerdem die extrem außermittige Schwerpunktlage ausgeglichen werden, was in einem Verschlag durch entsprechende Positionierung der Bleche auf einem durchgehenden Palettenboden erfolgen könne. Diese Feststellungen leuchten unmittelbar ein.

Entgegen der Ansicht der Beklagten können die Feststellungen des Sachverständigen nicht so verstanden werden, dass eine »betriebssichere Sicherung« der Metallplatten mit 20 Spanngurten zu erreichen und eine Verpackung deshalb entbehrlich gewesen wäre. Der Sachverständige hat vielmehr plausibel dargelegt, dass überhaupt nur bei dem mittig angebrachten Gurt davon ausgegangen werden könne, dass nicht bereits ein geringfügiges Verrutschen oder Kippen der Bleche zu einer Lockerung des Gurtes führen könne. Aufgrund der speziellen Formung der Bleche und der schmalen Aufstandsfläche führten bei allen übrigen Gurten bereits geringfügige Seitenbewegungen der Bleche, wie sie bei einem Lkw-Transport nicht zu vermeiden seien, über kurz über lang zu einer Lockerung der Gurte, dem nur durch ein Nachspannen der Gurte nach jeweils ca. 30 bis 40 km begegnet werden könne. Selbst der Einsatz von 20 Gurten habe deshalb ein Umkippen der Bleche mit großer Wahrscheinlichkeit nicht verhindern können. Ausgehend davon, dass nur der mittig angebrachte Gurt zu einer dauerhaften Ladungssicherung beitragen könne, sei das Niederzurren mit Gurten aufgrund der besonderen geometrischen Verhältnisse – unabhängig von der Anzahl der eingesetzten Gurte – grundsätzlich nicht geeignet, das Blechpaket ausreichend auf der Ladefläche zu sichern.

Das von der Beklagten vorgelegte Privatgutachten des Sachverständigen H. vom 10.09.2015 ist nicht geeignet, die überzeugenden Einschätzungen des gerichtlichen Sachverständigen in Zweifel zu ziehen. Das folgt schon daraus, dass dessen Berechnungen die besonderen geometrischen Verhältnisse des Streitfalls – insbesondere die Abmessungen des Ladeguts – außer Acht lassen.

Auf dieser Grundlage hat das Landgericht zutreffend Verpackungsbedürftigkeit i.S.d. § 411 Satz 1 HGB angenommen. Das Fehlen einer Verpackung erfüllt den Haftungstatbestand einer ungenügenden Verpackung i.S.d. § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB.

d) Die Beklagte haftet deshalb gem. § 414 Abs. 1 HGB für alle Schäden, die durch die ungenügende Verpackung verursacht worden sind. Das Landgericht hat die erforderliche Kausalität zu Recht bejaht.

Der Sachverständige ist davon ausgegangen, dass die fehlende Verpackung dazu geführt hat, dass die Bleche unter den Gurten durchgerutscht und gemeinsam in Fahrtrichtung nach links gekippt sind. Anhaltspunkte für ein Versagen der Gurte oder das Einwirken »unzulässiger Massekräfte« aufgrund eines ungewöhnlichen Verkehrsgeschehens hat der Sachverständige nicht feststellen können, da die Bleche umgekippt waren, ohne dass es zu einem Reißen oder Versagen der Gurte gekommen wäre.

Da nach den überzeugenden Feststellungen des Sachverständigen eine ordnungsgemäße Ladungssicherung ohne geeignete Verpackung überhaupt nicht zu erreichen war, besteht kein Zweifel an der erforderlichen Kausalität zwischen Verpackungsfehler und Schadenseintritt.

e) Die Beklagte kann sich auch nicht gem. § 414 Abs. 2 HGB wegen einer Verletzung der Pflicht zur »betriebssicheren Ladung« auf eine Mitverantwortung der Klägerin berufen. Nach dieser Bestimmung hängt für den Fall, dass bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Frachtführers mitgewirkt hat, die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

Entgegen der Ansicht der Beklagten kann auf eine solche Mitverantwortung nicht allein aus dem Umstand geschlossen werden, dass die umgefallenen Metallplatten nach Eintritt des Schadensfalls 1 m über die Breite des Fahrzeugs in den Gegenverkehr hineingeragt und damit Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer begründet hätten. Ein solches Schadensbild mag zwar mangelnde Betriebssicherheit vermuten lassen. Entscheidend für eine Mitverantwortung des Frachtführers ist aber, ob dieser erkennt, dass das Gut nicht beförderungssicher oder betriebssicher verpackt ist, oder ob die Gefahr eines Schadenseintritts nach den Umständen für ihn ohne Weiteres ersichtlich ist. Bei Kenntnis oder Evidenz des Verpackungsmangels muss er einen Hinweis an den Absender erteilen, um diesem die Gelegenheit zu Weisungen zu geben (§ 418 HGB; vgl. BGH, Urt. v. 24.09.1987 – I ZR 197/85 – BeckRS 9998, 75919 zu einer solchen allgemeinen »Rechts- und Obhutspflicht«). Das Unterlassen eines solchen Hinweises wird ihm im Rahmen des § 414 Abs. 2 HGB angelastet (vgl. *Koller*, Transportrecht, 9. Aufl. 2016, § 414 HGB Rn. 19, § 412 Rn. 45). Allerdings spricht im Streitfall

nichts für eine Kenntnis oder Evidenz des Verpackungsmangels und einer daraus folgenden Betriebsunsicherheit. Die von dem Fahrer der Klägerin geäußerten Bedenken wurden mit dem unstreitigen Hinweis zerstreut, dass die Bleche auf dieselbe Weise – aufrecht stehend und ohne Verpackung – schon in einer Vielzahl von Fällen transportiert worden seien, ohne dass dies zu Schäden geführt habe. Anhaltspunkte dafür, dass dem Fahrer die von dem Sachverständigen im vorliegenden Verfahren getroffenen Einschätzungen hätten bekannt sein müssen, sind nicht gegeben. Die Beklagte verkennt, dass eine Haftung des Frachtführers auch in dem Anwendungsbereich der von ihr in dem Schriftsatz vom 25.01.2017 zitierten Bestimmung des § 425 HGB entfällt, wenn der Absender trotz eindeutiger Warnungen auf den Antritt der Reise bestanden hatte (vgl. *Koller*, Transportrecht, 9. Aufl. 2016, § 414 HGB Rn. 45).

f) Das Landgericht hat zu Recht sowohl die geltend gemachten Reparaturkosten als auch die Mietkosten für einen Ersatzauflieger während der Dauer der Reparatur und die entgangene Fracht für erstattungsfähig erachtet (vgl. hierzu *Koller*, a.a.O., § 414 HGB Rn. 15; *Reuschle*, in: *Ebenroth/Boujong/Strohn*, HGB, 3. Aufl. 2015, § 414 Rn. 25). Gegen die Höhe der jeweiligen Schadenspositionen hat die Beklagte sich nicht gewandt.

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Anmerkung:

Die vorabgedruckte Entscheidung des OLG Saarbrücken erscheint unrichtig.

Der Lkw des klagenden Frachtführers wurde dadurch beschädigt, dass während einer Kurvenfahrt die Ladung (Stahlplatten) umstürzte, Plane und Ladebordwand des Lkw beschädigte und ca. einen Meter in den Gegenverkehr ragte; der Lkw wurde von der Polizei bis zur Umladung der Sendung vorübergehend stillgelegt.

Das OLG Saarbrücken hat für sich gleichwohl offen gelassen, ob die sog. Betriebssicherheit des Lkw betroffen gewesen ist.

Tatsächlich begründet indes nicht nur der Umstand, dass die Ladung während einer Kurvenfahrt verrutscht ist, bereits eine Vermutung dafür, dass die Betriebssicherheit des Lkw betroffen war (vgl. OLG Düsseldorf, TransportR. 1996, S. 38 (39)).

Sondern stand bereits ob des Schadensbildes, jedenfalls aber durch die vorübergehende polizeiliche Stilllegung des Lkw fest, dass die Betriebssicherheit des Lkw betroffen gewesen ist.

Nach § 412 Abs. 1 Satz 2 HGB ist es Sache des Frachtführers, für eine betriebssichere Verladung des Lkw zu sorgen.

Obzwar der bei der Verladung des Gutes anwesende Fahrer gegenüber dem verladenden Personal der Versenderin Zweifel an der beförderungs-/betriebssicheren Verladung/Verpackung geäußert hat und – s.o. – der Lkw tatsächlich betriebsunsicher gewesen ist, hat das OLG Saarbrücken ein Mitverschulden des Frachtführers mit der Begründung verneint, dass der Fahrer auf die (i.ü. bestrittene Erklärung) des Personals der Versenderin, dass gleiche Güter in einer Vielzahl von Fällen gleich verpackt/verladen und schadenfrei befördert worden wären, vertrauen durfte.

Das erscheint doppelt fraglich.

Grundsätzlich gilt, dass sich ein Fahrer – jedenfalls bei Zweifeln der Betriebssicherheit seines Fahrzeuges – nach dem Gewicht und dem Schwerpunkt einer Sendung zu erkundigen hat (OLG Düsseldorf, TransportR. 1998, S. 167 (169); OLG Karlsruhe, TransportR. 1994, S. 445 (447)); den Stellplatz des Gutes zu bestimmen hat (BGH, VersR. 1970, S. 459), sicher zu stellen hat, dass das Gut nicht vom Beförderungsmittel fällt/rutscht (LG Gießen, NJW-RR 2003, S. 403), nötigenfalls die zur Herstellung der Betriebssicherheit erforderlichen Befestigungsmittel zu stellen und die Befestigungen zu kontrollieren (LG Gießen, a.a.O.; BGH, a.a.O.; BGH VersR. 1981, S. 748 (749)), u.v.m.

Die entsprechenden Verpflichtungen des Frachtführers indes nicht nur nicht durch eine Erklärung des Personals der Versenderin über eine vermeintlich immer gleiche Verpackung/Verladung gegenstandslos werden dürften; zumal bei ausdrücklich geäußerten Zweifeln des Fahrers an der beförderungs-/betriebssicheren Verladung.

Sondern eine betriebsunsichere Verladung regelmäßig ein Mitverschulden des Frachtführers begründet. Und zwar nach § 425 Abs. 2, 1. Alt. HGB, als auch nach § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB, nach § 434 HGB i.V.m. §§ 823 ff., 831 BGB (BGHZ, S. 194 (199); BGH, NJW 1962, S. 1059; BGH, VersR. 1970, S. 459; BGH, NJW-RR 1993, S. 606; OLG Stuttgart, TransportR. 2003, S. 104 (106) und OLG Düsseldorf, TransportR. 1996, S. 38 (39)).

Für die Beurteilung eines Mitverschuldens des Frachtführers nach § 414 II HGB kann dann aber nichts anderes gelten.

Gleichwohl hat das OLG Saarbrücken eine Revision gegen seine Entscheidung nicht zugelassen.

RA Benjamin Grimme, Hamburg

§ 415 Abs. 2 HGB; § 649 Satz 2 BGB

1. Macht der Frachtführer Rechte aus § 415 Abs. 2 HGB geltend, trägt er die Beweislast für die Kündigung des Absenders. Eine Kündigung, die voraussetzt, dass der Kündigungsberechtigte seinen Willen erklärt, dass der Vertrag für die Zukunft beendet sein soll, liegt nicht vor, wenn dem Frachtführer die Entscheidung überlassen wird, ob er den Frachtvertrag weiterhin durchführen will.

2. Die Anrechnungsregelung des § 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB korrespondiert inhaltlich mit § 649 Satz 2 Halbs. 2 BGB, sodass der Anspruch des Frachtführers von vornherein nur in Höhe der Differenz aus vereinbarter Vergütung abzüglich ersparten Aufwendungen und anderweitigem Erwerb entsteht.

3. Ein schlüssiger Vortrag des Frachtführers zu seinen ersparten Aufwendungen durch die Nichtausführung des konkreten Vertrages erfordert über die Darlegung der kalkulatorischen Grundlagen der Abrechnung hinaus jedenfalls solche Angaben, die dem – für höhere ersparte Aufwendungen und anderweitigen Erwerb darlegungs-