

# ENTSCHEIDUNGEN

## Straße

Art. 29, 32 CMR

**1. Bei einem Transportmittelunfall genügt der Frachtführer seiner sekundären Darlegungslast, wenn er den Unfallhergang schildert, den Fahrer namhaft macht und die Tagebuchnummer der Polizei mitteilt.**

**2. Die Regeln des Anscheinsbeweises finden bei individuellen Vorgängen im Straßenverkehr keine Anwendung.**

**3. Das Umkippen eines Lkw bei starkem Wind begründet ohne das Hinzutreten weiterer Umstände kein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers.**

[Leitsätze des Einsenders]

Hanseatisches OLG Hamburg, Beschl. v. 07.03.2018 – 6 U 40/16

(Vorinstanz: LG Hamburg, Urt. v. 29.01.2016 – 415 HKO 128/14)

Der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerinnen [...] zurückzuweisen, weil das Rechtsmittel offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat, der Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung zukommt, weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordern und eine mündliche Verhandlung nicht geboten ist.

### Gründe:

Die zulässige Berufung der Klägerinnen hat in der Sache offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg. Der Senat hat die gegen das angefochtene Urteil erhobenen Einwände geprüft und gewürdigt. Das Landgericht hat zu Recht Ansprüche der Klägerinnen wegen Verjährung abgelehnt. Zur Begründung wird zunächst Bezug genommen auf die zutreffenden Gründe des angefochtenen Urteils, denen der Senat folgt. Das Berufungsvorbringen gibt lediglich Anlass zu folgenden Ausführungen:

Das Landgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass der von den Klägerinnen geltend gemachte Anspruch gem. Art. 32 CMR verjährt ist. Dies wird von den Klägerinnen –

ausgehend von einer einjährigen Verjährungsfrist – auch nicht beanstandet.

Das Landgericht ist auch zutreffend davon ausgegangen, dass die 3-jährige Verjährungsfrist des Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR nicht gilt. Das Landgericht ist nämlich zutreffend davon ausgegangen, dass die Klägerinnen ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten i.S.v. Art. 29 CMR nicht bewiesen haben.

Grundsätzlich trägt der Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast für ein qualifiziertes Verschulden i.S.v. Art. 29 CMR (vgl. BGH TranspR 2007, 361, zitiert nach juris, Tz. 17). Den Anspruchsgegner kann zwar eine sekundäre Darlegungslast treffen (BGH a.a.O.). Bei einem Verkehrsunfall wird der Anspruchsgegner seiner sekundären Darlegungslast im Zweifel aber dadurch gerecht, wenn der Verkehrsunfall bezeichnet und näher geschildert wird (vgl. OLG Düsseldorf 2007, 551, zitiert nach juris, Tz. 26), insbesondere wenn der Name des Fahrers, die Tagebuchnummer der Polizei und der Unfallhergang mitgeteilt wird (OLGR Stuttgart 2001, 423, zitiert nach juris, Tz. 31). Das ist hier geschehen. Insbesondere ist als Anlage B 5 das Protokoll der Gendarmerie vorgelegt worden, bereits vorher als Anlage B 3 eine Auswertung des Fahrtenschreibers. Damit ist der sekundären Darlegungslast in jedem Fall Genüge getan. Soweit sich die Klägerin darauf berufen will, dass die Angaben möglicherweise nicht zutreffend sind bzw. sich nicht auf die streitgegenständliche Fahrt beziehen, muss sie das darlegen und beweisen. Bloßes Bestreiten ihrerseits reicht insoweit nicht aus.

Der Senat folgt dem Landgericht in der Wertung, dass sich aus den festgestellten Umständen kein qualifiziertes Verschulden der Beklagten herleiten lässt. Das Landgericht hat Leichtfertigkeit als einen besonders schweren Pflichtverstoß definiert, mit dem sich der Transporteur oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist vom Landgericht als eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen, definiert worden. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache sei dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt. Dieser rechtliche Ausgangspunkt entspricht der höchstgerichtlichen Rechtsprechung und ist nicht zu beanstanden.

Dem Fahrer (dem Zeugen R.) konnte kein qualifiziertes Verschulden im o.b. Sinne nachgewiesen werden. Allein der Umstand, dass der Lkw umgekippt ist, lässt eine solche Schlussfolgerung nicht zu. Ein »Anscheinsbeweis« ist insoweit nicht gerechtfertigt. Die Regeln des Anscheinsbeweises sind für den Nachweis des qualifizierten Verschuldens insoweit nicht anwendbar, als es sich dabei um individuelle Vorgänge wie etwa im Straßenverkehr um das Überfahren einer roten Ampel oder auch um das »Einnicken« am Steuer handelt (vgl. BGH TranspR 2007, 361, zitiert nach juris, Tz. 20).

Die Klägerinnen haben zwar verschiedene Gesichtspunkte vorgetragen, die dafür sprechen, dass der Fahrer (der Zeuge R.) die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht eingehalten hat. Der Zeuge R. hat in seiner Vernehmung angegeben, dass es stürmischen Wind gegeben habe. Am Anfang habe er ihn nicht besonders bemerkt, weil er von vorn gekommen

sei. Nachdem er die Richtung gewechselt habe, sei der Wind von der rechten Seite gekommen und es habe angefangen zu wackeln bzw. zu rütteln. Er habe deshalb auch die Geschwindigkeit reduziert, um den Hänger auf der Fahrbahn zu halten. Es sei auch angezeigt worden, dass es stürmischen Wind gebe. Es habe allerdings kein Fahrverbot gegeben. Er sei an keiner der Mautstationen angehalten worden. Auch andere Lkw seien weiter gefahren. Es habe normaler Verkehr geherrscht. Er sei die Strecke bereits öfter gefahren. Dabei habe oft auch stürmischer Wind geherrscht, ohne dass etwas passiert sei.

Die Richtigkeit dieser Bekundungen haben die Klägerinnen nicht widerlegt.

Sie lassen den Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden nicht zu. Soweit der Zeuge R. bekundet hat, er habe die Geschwindigkeit reduziert, um sich auf seiner Fahrbahn halten zu können, lässt dies nicht den Schluss zu, dass der Zeuge damit gerechnet hat, dass der Lkw vom Wind umgeworfen werden könnte. Er hat den Seitenwind offenbar eher als Gefahr dahin gehend eingeschätzt, dass sein Fahrzeug auf die andere Fahrbahn geschoben werden könnte. Eine solche Gefahr ist sicher real. Ein Fahrer muss in einer solchen Situation sicherlich konzentriert fahren und stets damit rechnen, gegenlenken zu müssen. Erforderlich ist sicher auch eine Reduzierung der Geschwindigkeit. Es mag auch sein, dass der Zeuge R. die Geschwindigkeit nicht ausreichend reduziert hat, ihm also möglicherweise (einfache) Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist. Ein qualifiziertes Verschulden stellt das aber noch nicht dar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der sonstige Lkw-Verkehr offenbar mit ähnlicher Geschwindigkeit fuhr, weil der Zeuge R. angegeben hat, dass er bei einer noch größeren Reduzierung der Geschwindigkeit andere Lkw behindert hätte. Angesichts der Besonderheiten der Ladung (geringes Gewicht, hoher Schwerpunkt) hätte der Zeuge R. zwar noch vorsichtiger fahren müssen als andere Lkw-Fahrer (mit weniger windanfälligen Fahrzeugen). Auch das rechtfertigt ggf. den Vorwurf einfacher Fahrlässigkeit, weil die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht eingehalten wurde. Ein besonders schwerer Pflichtenverstoß, mit dem sich der Fahrer in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Absenders hinweggesetzt hätte, ist darin aber noch nicht zu sehen.

Der Umstand, dass der Zeuge von einem »Wackeln« oder »Rütteln« gesprochen hat, lässt ebenfalls nicht auf ein qualifiziertes Verschulden schließen. Es handelt sich hierbei um sichere Anzeichen dafür, dass es stürmischen Wind gibt und dass man deshalb vorsichtig und konzentriert ggf. mit reduzierter Geschwindigkeit fahren muss. Dass das »Wackeln« oder »Rütteln« ein Ausmaß angenommen hat, dass das Fahrzeug instabil wurde und die Fahrt am nächstmöglichen Ort hätte abgebrochen werden müssen, ergibt sich aus der Aussage des Zeugen R. nicht und ist auch nicht sonst unter Beweis gestellt.

Soweit die Klägerinnen darauf hinweisen, dass der Grund, den der Zeuge R. dafür angegeben hat, seine Geschwindigkeit nicht noch mehr zu reduzieren (nämlich um den nachfolgenden Verkehr nicht zu behindern), keine Rechtfertigung ist, ggf. mit zu hoher bzw. unangepasster Geschwindigkeit zu fahren, ist dies zwar zutreffend. Einen Fahrlässigkeitsvorwurf könnte diese Erklärung des Zeugen daher nicht entkräften. Sie ist andererseits aber auch nicht geeignet, nun einen besonders schweren Pflicht-

tenverstoß anzunehmen. Der Fahrer hat nicht feststehende und konkret vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeiten überschritten, sondern ggf. die im konkreten Fall angemessene Geschwindigkeit falsch eingeschätzt, die von vielen Faktoren abhängt (nicht nur dem Wetter, auch den Sichtverhältnissen, dem Verkehr, dem Zustand der Straße, der Stabilität des Fahrzeugs) und letztlich nur vor Ort vom Fahrer zuverlässig beurteilt werden kann. Soweit der Zeuge ausgesagt hat, dass er sich überlegt habe, von der Autobahn abzufahren und zu tanken und dort zu entscheiden, ob er überhaupt weiterfahren solle (ca. 5 km hinter dem Unfallort), folgt daraus ebenfalls nicht der Vorwurf eines besonders schweren Pflichtenverstoßes. Der Zeuge hat keine Umstände geschildert, die es als unabdingbar hätten erscheinen lassen, sofort anzuhalten und von der Autobahn abzufahren. Er hat ausgesagt, dass man ca. 1 Stunde von Orange nach Nîmes fährt (der Unfallort bei Marguerittes liegt kurz vor Nîmes) und dass dabei der Wind von der Seite gekommen wäre. Dass sich die Wetterverhältnisse in dieser Zeit verschlechtert hätten, geht aus der Aussage des Zeugen nicht hervor. Aus den als Anlage K 10 eingereichten Unterlagen geht hervor, dass der Wind in Nîmes eher geringer war als in Orange (die Fahrt ging in Richtung Nîmes) und dass zumindest in Orange die Windgeschwindigkeiten gegen 15/16 Uhr am höchsten waren und danach eher zurückgingen (der Unfall war gegen 18.30 Uhr). Für ein sofortiges Abfahren von der Autobahn bestand danach kein ersichtlicher Anlass, jedenfalls nicht in einer Weise, dass man von einem qualifizierten Verschulden des Fahrers ausgehen müsste, wenn er dies nicht macht. Allein der Umstand, dass ein Fahrer sich über die Weiterfahrt Gedanken macht, kann nicht zu seinen Lasten gehen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Zeuge R. zwar bekundet hat, dass er den stürmischen Wind bemerkt hat. Er hat aber keine Angaben dazu gemacht, dass er auch besonders starke Böen bemerkt hätte, die zu einer »brenzligen« Situation geführt hätten und deshalb Veranlassung hätten geben müssen, die Fahrt zu unterbrechen. Allein das Bemerkens eines starken (mehr oder weniger gleichmäßigen) Seitenwindes, auf den man mit angepasster Fahrweise reagieren kann, ist noch nicht gleichbedeutend mit einer Kenntnis von plötzlich auftretenden Böen, die die Stabilität des Fahrzeuges gefährden. Der Zeuge hat jedenfalls bekundet, dass er nicht gemerkt habe, dass es gefährlich sei.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im vorliegenden Fall viele ungünstige Punkte zusammengekommen sind, etwa eine besonders starke Windböe aus einem ungünstigen Winkel zu einem Zeitpunkt, als es verkehrsbedingt zu einem Geschwindigkeitswechsel (Bremsen oder Beschleunigen) kam, möglicherweise verbunden mit einem Lenkfehler in dieser kritischen Situation, der auch ein »Augenblicksversagen« darstellen kann.

Die Entscheidung des LG Bonn (TranspR 2002, 163) ist mit dem vorliegenden Fall nicht vergleichbar (so dass offen bleiben kann, ob man der Entscheidung des LG Bonn in jeder Beziehung folgen müsste). Dort will der Fahrer bereits bei Fahrtantritt eine »gefährliches Ungleichgewicht« bemerkt haben. Der Fahrer ist nach den Feststellungen des Landgerichts (aufgrund der Auswertung des Fahrtenschreibers) mit 80 km/h in eine Kurve gefahren, die nach der eigenen Erfahrung des dortigen Fahrers (nur) mit 60 km/h zu durchfahren war (a.a.O., juris-Tz. 18). Die Straße war im Kurvenbereich nass und feucht.

Auch von einem qualifizierten Verschulden der Disposition der Beklagten ist nicht auszugehen. Der Senat ist nicht der Auffassung, dass von der Disposition eine »wettergerechte Routenplanung« hätte durchgeführt werden müssen. Soweit sich die Klägerinnen auf die Entscheidung des Senats vom 07.11.1974 (VersR 1975, 801) berufen, ist zum einen darauf hinzuweisen, dass es dort um die Sorgfaltspflicht des Schiffsführers ging (und nicht um ein Organisationsverschulden der Disposition). Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass die Reiseplanung bei einer Schiffsreise (entsprechendes gilt ggf. bei Flügen) eine ganz andere Bedeutung hat als bei einem Landtransport. Bei einem Landtransport kann man viel kurzfristiger auf die aktuellen Wetterverhältnisse reagieren und viel leichter kurzfristig die Route ändern, wobei die konkrete Entscheidung dem vor Ort befindlichen Fahrer überlassen werden kann. Auf hoher See muss ggf. weiter voraus geplant werden, um gar nicht erst in ein Sturmgebiet hineinzufahren. Auch ist es nicht ohne Weiteres möglich, sofort einen Hafen anzulaufen, wenn man auf hoher See ist. Auch bei Flügen besteht in kritischen Situationen nicht überall die Gelegenheit, sofort landen zu können, so dass ggf. weiter im Voraus geplant werden muss. Das ist bei einem Landtransport, bei dem man im Notfall einfach »rechts ranfahren« kann, anders.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass der Zeuge R. in einer Weise zeitlich unter Druck gesetzt worden wäre, dass man dies als qualifiziertes Verschulden der Beklagten werten müsste. Allein aus der Aussage »Abzuliefern war am Abend« kann eine besondere Drucksituation für den Fahrer nicht hergeleitet werden, zumal der Zeuge weiter gesagt hat, dass morgens früh abzuladen gewesen wäre. Immerhin hat der Zeuge angegeben, dass er zumindest überlegt hat, bei dem beabsichtigten Tanken (5 km hinter dem Unfallort) zu fragen, ob er weiterfahren oder anhalten solle. Auch dies spricht nicht zwingend für eine »Drucksituation«.

[...]

Einsender: Rechtsanwalt Benjamin Grimme, Hamburg