

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #2/2020



*“Zwischen Reiz und Reaktion ist ein Raum.  
In diesem Raum liegt unsere Fähigkeit, unsere Reaktion bewusst zu wählen.  
In unserer Reaktion liegt unser Wachstum und unsere Freiheit.“*

*Viktor Frankl*

## Aus dem Inhalt:

Zur (Nicht-)Haftung der Deutschen Post AG und angeschlossener Firmen bei der Beförderung von Paketsendungen im internationalen Verkehr zum ... (?).  
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: *Weltpostvertrag, Postpaketübereinkommen, Deutsche Post AG, DHL, Haftung, Sendungsverlust Paket, CMR, AGB Paket international, Wiener Übereinkommen vom 23.05.1969 über das Recht der Verträge*

Zulässigkeit einer Feststellungsklage  
von Angela Schütte **Seite 3**

Schlagworte: *Zulässigkeit einer Feststellungsklage, Abweichen von einer genehmigten Transportstrecke stellt ein qualifiziertes Verschulden dar, §§ 425, 435 HGB*

Mitverschulden des Absenders bei Schäden durch Flüchtlinge wegen unterlassener Buchung eines Kofferfahrzeuges  
von Frank Geissler **Seite 7**

Schlagworte: *Haftungsausschluss, größtmögliche Sorgfalt, Mitverschulden, Flüchtlinge, Kofferfahrzeug, Sicherheitsrisiken, Art. 17 ff CMR, § 254 BGB*

Urteil des Oberlandesgerichtes Düsseldorf vom 13.05.2020, Az. I-18 U 120/17  
von Folkert Baars **Seite 8**

Schlagworte: *OLG Düsseldorf, Urteil vom 13.05.2020, Az. I-18 U 120/17:*

1. Art. 17 Absatz 2 CMR: keine Unvermeidbarkeit eines Diebstahls aus abgestellten Planen – Auflieger,
2. Art 29 CMR: qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR bei Fahrtunterbrechung infolge Erkrankung des LKW-Fahrers

Ihre Ansprechpartner **Seite 15**

## **Zur (Nicht-)Haftung der Deutschen Post AG und angeschlossener Firmen bei der Beförderung von Paketsendungen im internationalen Verkehr zum ... (?).**

In unserem Newsletter 2/2019 (abzurufen über unsere Internetseite) hatten wir über die Entscheidung des Landgerichts Bonn vom 03.05.2019, Az.: 31 O 4/19 berichtet, mit welcher das Landgericht Bonn eine Klage wegen des Verlusts einer internationalen Paketsendung gegen die Deutsche Post AG bzw. eine zum Konzernverbund der Deutschen Post AG gehörende Firma unter Verweis auf die Bestimmungen des Weltpostvertrages / Postpaketübereinkommens (WPV / PPÜ) abgewiesen hat (abgedruckt auch in Transportrecht 2019, Seite 462).

Zwischenzeitlich hat das OLG Köln mit Urteil vom 19.03.2020, Az.: 3 U 79/19 die Entscheidung des Landgerichts Bonn bestätigt.

Wenn auch mit etwas anderer Begründung.

Das OLG Köln hat zunächst festgeschrieben, dass die Deutsche Post AG einen in Vertretung durch eine zum *Konzernverbund* der Deutschen Post AG gehörende, selbstständige juristische Person („DHL“) geschlossenen Rahmenvertrag, in welchem bestimmt ist, dass internationale Beförderungen durch die Deutsche Post AG ausgeführt werden, jedenfalls mit Abrechnung der entsprechenden Paketsendung durch die Deutsche Post AG im eigenen Namen nachträglich genehmigen würde.

Mit der Folge, dass auch die einschlägigen AGB der Deutschen Post AG und damit die Bestimmungen des WPV / PPÜ zur Anwendung kommen.

(Nach welchen eine Haftung der Deutschen Post AG minimiert, wenn nicht ausgeschlossen ist. Und zwar auch bei einem qualifizierten Verschulden).

Meines Erachtens ist die von dem OLG Köln vertretene Auffassung nicht ganz *unproblematisch*, als damit im Ergebnis auch auf mit „DHL“ geschlossene Frachtverträge die Bestimmungen des WPV / PPÜ zur Anwendung kommen. Obwohl „DHL“ gar nicht *Postverwaltung* im Sinne des WPV / PPÜ ist.

Und damit im Ergebnis „DHL“ einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Paketdienstleistern erlangt.

Welche – anders als „DHL“ - bei unbekanntem Sendungsverlust wegen eines qualifizierten Verschuldens regelmäßig der Höhe nach unbegrenzt einzustehen haben.

Das OLG Köln hat weitergehend festgeschrieben, dass zwar die Bundesrepublik Deutschland bereits nicht mehr die Fassung 2004 (Bukarest) des WPV / PPÜ ratifiziert habe und in Artikel 65 WPV 1999 / 2002 bestimmt ist, dass mit nachfolgender Fassung des WPV / PPÜ der / das WPV / PPÜ 1999 / 2002 (Peking) seine Geltung verliert, gleichwohl aber in Deutschland die Bestimmungen des WPV / PPÜ auch danach weiter Anwendung finden würden.

Da - mit der Entscheidung des BGH vom 10.10.2002, Az.: 3 ZR 248/00 und unter Berufung auf das Völkervertragsrecht, wie es im Wiener Übereinkommen vom 23.05.1969 über das Recht der Verträge („WVK“) festgeschrieben - *ein völkerrechtlicher Vertrag wie der Weltpostvertrag... für einen vertragsschließenden Staat erst dann in Kraft trete, wenn dieser die Zustimmung, durch den Vertrag gebunden zu sein, erteile. Dies gelte auch dann, wenn im Vertrag selbst ein vorher liegendes Datum seines Inkrafttretens genannt sei. Spätere Vertragsvereinbarungen seien für die vertrags-schließenden Staaten erst und nur dann verbindlich, wenn alle Parteien der Änderungen zugestimmt hätten.*

Die vorangestellte Argumentation des OLG Köln ist mir zugegebenermaßen insoweit nicht eingängig, als strittig nicht gewesen ist, welche Fassung des WPV / PPÜ zur Anwendung kommt.

Sondern, ob nicht – nach dem eindeutigen Wortlaut von Artikel 65 WPV 1999 / 2002 (Peking) - für die Bundesrepublik Deutschland überhaupt keine Fassung des WPV / PPÜ (mehr) Geltung hat.

Die vorangestellten Überlegungen sind jedoch akademisch, als in dem Verfahren vor dem OLG Köln der Streitwert einer Nichtzulassungsbeschwerde beim BGH nicht erreicht war und das OLG Köln eine Revision gegen seine Entscheidung nicht zugelassen hat.

*Benjamin Grimme  
Rechtsanwalt*

Schlagworte: *Weltpostvertrag, Postpaketübereinkommen, Deutsche Post AG, DHL, Haftung, Sendungsverlust Paket, CMR, AGB Paket international, Wiener Übereinkommen vom 23.05.1969 über das Recht der Verträge*

## **Zulässigkeit einer Feststellungsklage**

Der Entscheidung des Landgerichts Limburg an der Lahn, 5 O 28/19 vom 11. März 2020 lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die von hier aus vertretene Klägerin nahm den Beklagten auf Feststellung in Anspruch, dass der Beklagte verpflichtet sei, die Klägerin von sämtlichen Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 4. aus einem Transport eines Kühlers der Firma XY von Nürnberg nach Erbach-Dellmensmünden in der Nacht vom 13. September 2018 auf den 14. September 2018, bei dem der Lkw an einer Brücke hängenblieb und den Kühler beschädigte, freizustellen.

Was war geschehen?

Die Nebenintervenientin zu 4. war seitens der Nebenintervenientin zu 5. mit der Durchführung eines Transportes zweier Kühler beauftragt worden.

Die Nebenintervenientin zu 4. ihrerseits beauftragte die Klägerin und die Klägerin wiederum beauftragte den Beklagten mit der Durchführung des Transportes. Der Beklagte führte den Transport nicht selbst aus, sondern beauftragte seinerseits die Nebenintervenientin zu 1.

Die Nebenintervenientin zu 1. beantragte bei dem Kreis Soost die Erlaubnis

gemäß 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- bzw. Schwertransporten und die Einzelausnahmegenehmigung gemäß den §§ 46 Abs. 1 Nr. 5, 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO zur Beförderung von Ladungen mit Überbreite, Überhöhe und/oder Überlänge und zur Benutzung von Autobahnen oder Kraftstraßen.

Die Genehmigung wurde unter konkreten Auflagen, unter anderem Festsetzung eines bestimmten Fahrtweges, erteilt.

Ferner beauftragte die Beklagte die Nebenintervenientin zu 3. mit der Absicherung des Transportes.

Der Transport der beiden Kühler wurde in der Nacht vom 13. September auf den 14. September 2018 mit zwei Lkws durchgeführt. Am 14. September 2018 trafen beide Kühler am Zielort ein. Dort wurden sie eingebaut und in Betrieb genommen. Einer der beiden Kühler wurde nach ca. 1 Jahr ausgewechselt.

Bereits am 14. September 2018 hatte die Nebenintervenientin zu 5. die Nebenintervenientin zu 4. haftbar gehalten. Ein Kühler sei beschädigt angekommen. Dieser Kühler befinde sich noch auf dem Lkw.

Die Nebenintervenientin zu 4. ihrerseits hielt die Klägerin haftbar.

Die Klägerin wiederum hielt den Beklagten haftbar. Den Eingang der Haftbarmachung bestätigte der Beklagte und teilte sowohl seine Versicherungsdaten als auch die des Nebenintervenientin zu 1. mit. Ferner lag eine Schadensschilderung des Fahrers des betreffenden Lkws vor.

Unter dem 21. August 2019 erstellte die Nebenintervenientin zu 5. einen Kostenvoranschlag wegen des Transportschadens. Dieser endete mit einem Gesamtbetrag in Höhe von netto EUR 129.800,00. Er setzte sich aus EUR 118.000,00 für interne Leistungen und einer 10 %-igen Handlingsfee zusammen.

Die Nebenintervenientin zu 5. übersandte diesen Kostenvoranschlag an die Nebenintervenientin zu 4. Diese überreichte selbigen an die Klägerin und die Klägerin reichte den Kostenvoranschlag per E-Mail an den Beklagten weiter.

Der Beklagte ihrerseits am 3. September 2019 die Haftung für den Schaden ab. Dies unter anderem mit der Begründung, dass er wiederholt darauf hingewiesen habe, dass ein Sachverständiger sich die Sache anschauen müsse und im Übrigen die Schadenhöhe nicht nachvollziehbar sei. Es sei lediglich eine Kranöse beschädigt gewesen. Der Kühler sei ein Jahr in Betrieb gewesen, so dass der geltend gemachte Betrag völlig „utopisch“ sei. Der eingereichte Kostenvoranschlag sei zudem für eine Schadenabwicklung nicht geeignet.

Die Klägerin und die Nebenintervenientin zu 4. behaupten, dass die Nebenintervenientin zu 5. die Nebenintervenientin zu 4. mit dem Transport beauftragt habe und die Nebenintervenientin zu 4. ihrerseits die Klägerin den Auftrag weiter erteilt habe.

Im Übrigen wurde behauptet, dass es am 14. September 2018 um ca. 02:00 Uhr zu einer Beschädigung des Kühlers gekommen sei. Der Fahrer sei einen nicht genehmigten Fahrweg ge-

fahren und der Kühler sei mit der Oberseite an einer Brücke hängengeblieben. Der Kühler sei dadurch beschädigt worden.

Die Klägerin beantragte daher, festzustellen, dass der Beklagte verpflichtet sei, sie von sämtlichen Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 5. unter der Nebenintervenientin zu 4. freizustellen.

Der Beklagte beantragte die Klage abzuweisen.

Er vertrat die Ansicht, die Feststellungsklage sei bereits unzulässig.

Im Übrigen bestritt er den Eintritt eines Schadens an dem Transportgut. Aus eigener Kenntnis wisse er nichts darüber, ob und in welchem Umfang bei der Befahrung welcher Strecke an dem Kühler ein Schaden eingetreten sei. Im Übrigen sei der vorgelegte Frachtbrief rein quittiert, so dass davon auszugehen sei, dass die Beförderung vertragsgemäß durchgeführt worden sei.

Die Nebenintervenientin zu 1. und 3., die dem Rechtsstreit auf Seiten des Beklagten beigetreten waren, waren ebenfalls der Ansicht, dass die Feststellungsklage unzulässig sei.

Im Übrigen bestritt die Nebenintervenientin zu 1., dass eine abschließende Bezifferung des angeblichen Schadens noch nicht möglich sei. Ferner bestünde kein Feststellungsinteresse hinsichtlich der Feststellung der Freistellung von Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 5. Die Nebenintervenientin zu 5. könne die Klägerin nicht direkt in Anspruch nehmen, so dass insoweit kein Feststellungsinteresse vorläge.

Die Nebenintervenientin zu 1. bestritt im Übrigen die Auftragsverhältnisse und dass der Kühler bei einer Brückendurchfahrt während des Transportes einen Schaden erlitten habe. Die Nebenintervenientin zu 3. schloss sich weitestgehend diesem Vortrag an.

Das Landgericht Limburg a.d. Lahn kam zu dem Ergebnis, dass die Klage im Hinblick auf die begehrte Feststellung der Freistellungspflicht von Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 4. zulässig sei, im Übrigen jedoch unzulässig.

Soweit die Klägerin Freistellung hinsichtlich etwaiger Ansprüche der Nebenintervenientin zu 5. verlangt habe, fehle es an einem Feststellungsinteresse. Die Nebenintervenientin zu 5. habe keine eigenen Schadensersatzansprüche gegen die Klägerin, so dass es insoweit an einem Feststellungsinteresse fehle.

Ein Feststellungsinteresse sei jedoch gegeben, soweit begehrte festzustellen, dass der Beklagte die Klägerin von Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 4. Freigestellen solle.

Die Klägerin war seitens ihres Vertragspartners, der Nebenintervenientin zu 4., mit einer Verbindlichkeit belastet worden. Der Nebenintervenientin zu 4. stand gegenüber der Klägerin ein Anspruch gemäß § 425 Abs. 1 HGB zu.

Das Gericht hielt das Bestreiten der Beklagtenseite hinsichtlich der Auftragslage auf Klägerseite für unbeachtlich. Der vorgelegte Schriftverkehr sei ausreichend, um die Vertragsverhältnisse nachzuweisen.

Die Nebenintervenientin zu 5. hat bislang nur einen Kostenvoranschlag mit

dem Vorbehalt der Geltendmachung weiterer Ansprüche und Rechte übermittelt. Dieser Kostenvoranschlag enthält keine Details und lediglich einen Posten, der einer bloßen Schätzung entspricht. Die Höhe der Verbindlichkeit, von der Befreiung verlangt wird, steht daher nicht fest und kann die Klägerin daher nur auf Feststellung und nicht auf Leistung klagen.

Es könne dahinstehen, ob tatsächlich nunmehr 1 ½ Jahre nach dem Transport die Nebenintervenientin zu 5. keine konkrete Schadensermittlung möglich gewesen sei. Sie jedenfalls habe keinerlei Ergebnisse mitgeteilt, so dass der Klägerin nur die Möglichkeit der Feststellungsklage verbleibt.

Somit sei die Klage zulässig. Im Übrigen sei sie jedoch auch begründet.

Die Klägerin kann nach dem § 425 Abs. 1 HGB i. V. m. § 257 BGB Feststellung verlangen, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Klägerin von Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 4. wegen der Beschädigung des Kühlers durch Hängenbleiben an einer Brücke freizustellen.

Unstreitig ist zwischen der Klägerin und der Beklagten ein Frachtvertrag gemäß § 407 HGB zustande gekommen.

Im Übrigen steht fest, dass das Sendungsgut nach dem Abkommen von der genehmigten Fahrtstrecke beim Unterqueren einer Brücke hängengeblieben ist und an der Oberseite beschädigt wurde.

Das Bestreiten der Beklagten insoweit mit Nichtwissen ist unzulässig. Der Beklagte selbst hatte von dem von ihm be-

auftragten Frachtführer eine Schadensschilderung des Fahrers erhalten und diese an die Klägerin übersandt und dies ohne irgendwelche Zweifel an der Schilderung des Schadens zu äußern. Selbst mit der Schadensablehnung vom 3. September 2020 spricht die Beklagtenseite von der Beschädigung des Frachtguts oben an der Kranöse.

Auch das Bestreiten der Nebenintervenientin zu 1. und 3. sei insoweit unzulässig. Mitarbeiter bzw. Angestellte der beiden Nebenintervenientinnen waren bei dem Transport anwesend, so dass die Nebenintervenientinnen eine Erkundungspflicht bei ihren Mitarbeitern über den Ablauf des Transportes besteht. Ein bloßes Bestreiten mit Nichtwissen ist damit unzulässig und gilt auch insoweit als Zugestehen des Sachvortrages der Klägerin. Haftungsausschlussgründe sind nicht ersichtlich.

Die Klägerin sieht sich von Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 4. ausgesetzt. Diese wiederum sieht sich Ansprüchen der Nebenintervenientin zu 5. ausgesetzt.

Eine Haftungsbeschränkung war im Tenor nicht aufzunehmen. Es war davon auszugehen, dass der Schaden auf einem qualifizierten Verschulden von Personen beruht, deren Sicht der Beklagte bei Ausführungen der Beförderungen bedient hat, §§ 435, 428 HGB.

Die Beklagte hatte eine Einzelausnahmegenehmigung beantragt und in dieser war ein detaillierter Fahrweg festgelegt worden. Es lag auf der Hand, dass eben gerade dieser festgelegte Fahrweg eingehalten werden und die Einhaltung des

genehmigten Fahrweges ständig überprüft werden musste, um eine ansonsten sehr naheliegende Beschädigung des Transportguts zu vermeiden.

Das Abkommen von dem genehmigten Fahrweg und das nachfolgende Unterfahren einer Brücke auf einer nicht genehmigten Strecke stellt insoweit einen erheblichen und besonders schweren Pflichtenverstoß dar, bei dem sich den Beteiligten aufdrängen musste, dass ein Schaden am Transportgut wahrscheinlich eintreten werde. Da somit Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden im Sinne von § 435 HGB bestehen, hätte der Beklagte Angaben zu den näheren Umständen der Schadensentstehung machen müssen. Dieser Darlegungslast hat der Beklagte nicht genügt.

*Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport-  
und Speditionsrecht*

Schlagworte: Zulässigkeit einer Feststellungsklage, Abweichen von einer genehmigten Transportstrecke stellt ein qualifiziertes Verschulden dar, §§ 425, 435 HGB

### **Mitverschulden des Absenders bei Schäden durch Flüchtlinge wegen unterlassener Buchung eines Kofferrfahrzeuges**

Wenn der Auftraggeber eines Frachtführers trotz erkennbarer Gefährdungslage keine möglichen und zumutbaren gesonderten Sicherungsmaßnahmen wünscht, kann dies zur Annahme seines Mitverschuldens im Falle des Eindringens von

Flüchtlingen in das eingesetzte Fahrzeug führen.

In einem kürzlich von uns geführten Verfahren vor dem LG Koblenz (2 HKO 17/17) ging es um die Beschädigung einer Sendung Lebensmittelverpackungen auf einem Transport von Neuwied nach Großbritannien. Während der Fahrt verschafften sich Flüchtlinge Zugang zur Ladefläche des eingesetzten Planen-Lkws, indem sie auf dessen Dach kletterten und die dortige Plane aufschlitzten. Sie wurden bei einer Kontrolle in Dünkirchen entdeckt und festgenommen. Die Sendung wurde nach Anweisung des beauftragenden Spediteurs daraufhin retourniert.

Nach Ankunft beim Absender wurde festgestellt, dass die auf Paletten befindlichen Kartons Quetschungen erlitten hatten, ferner wurden Blut- und Urinbefeuhtungen und eine erhebliche Geruchscontamination festgestellt.

Vom Ur-Versender wurde der Klägerin gegenüber ein Totalschaden der Sendung abgerechnet, weil eine Verwendung aus lebensmittelhygienischer Sicht nicht zu verantworten gewesen wäre.

Der beauftragte Frachtführer wandte in dem vom beauftragenden Spediteur als Kläger angestregten Prozess eine Unabwendbarkeit im Sinne von Art. 17 Abs. 2 CMR ein. Er machte hierzu geltend, es sei aufgrund der tumultartigen Verhältnisse trotz massiver Polizeipräsenz für einen Lkw-Fahrer nicht zu vermeiden gewesen, dass Flüchtlinge unter Gefährdung von Leib und Leben auf einen fahrenden Lkw klettern würden.

Das Gericht folgte insofern nicht der Argumentation des beklagten Frachtführers, da dieser bei Anwendung der geschuldeten äußerst möglichen und zumutbaren Sorgfalt erhöhte Sicherheitsanforderungen hätte beachten müssen. Insofern handele sich um ein im Jahr 2016 allgemein bekanntes Problem, so dass die Beklagte einen verschlossenen Kastenaufleger hätte einsetzen müssen, welcher alarmgesichert gewesen wäre.

Allerdings müsse sich die Klägerin als Absender ein Mitverschulden anrechnen lassen, welches das Gericht konkret mit 50 % bemessen hat.

Auch die Klägerin hätte von den genannten erhöhten Sicherheitsrisiken in diesem Zeitraum gewusst und insofern ein zur Erfüllung dieser Sicherheitsanforderungen ungeeignetes Fahrzeug bestellt. Wenn sie insbesondere kein Kofferverkehrsfahrzeug bestelle -und bezahle -, könne sie nicht den vollen Schadensersatz verlangen, sofern sich diese Gefahr dann realisiert hätte.

Entsprechend seien auch die vom Frachtführer widerklagend geltend gemachten Frachtkosten der Rückbeförderung i.H.v. 50 % wegen des Mitverschuldens zu kürzen.

*Frank Geissler  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Transport-  
und Speditionsrecht  
Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Haftungsausschluss, größtmögliche Sorgfalt, Mitverschulden, Flüchtlinge, Kofferverkehrsfahrzeug, Sicherheitsrisiken, Art. 17 ff CMR, § 254 BGB

## **Urteil des Oberlandesgerichtes Düsseldorf vom 13.05.2020, Az. I-18 U 120/17**

1. Diebstahl von Textilien/Schuhen eines namhaften Versandhändlers aus einem zusammen mit der Zugmaschine abgestellten Planen-Aufleger im Rahmen eines grenzüberschreitenden LKW-Transportes von Großbritannien nach Deutschland.
2. Unvermeidbarkeit im Sinne des Art 17 Absatz 2 CMR bei Erkrankung des LKW-Fahrers.
3. Qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR des Frachtführers bei Erkrankung des LKW-Fahrers

### Zum Sachverhalt:

Die Klägerin ist der Transportversicherer der Firma Z. Die Versicherungsnehmerin erwarb von Ihrer britischen Lieferantin, der Firma A aus Milton Keynes/Großbritannien, Schuhe und Textilien der Marke TS für die Damenkollektion. Die Gesamtendung hatte einen Wert von 342.702,67 £. Die Gesamtendung war auf 63 Paletten verpackt. Mit dem grenzüberschreitenden Lkw-Transport dieser 63 Paletten von der Lieferantin in Milton Keynes zu dem Lager der Versicherungsnehmerin bei der Firma F in Ibbenbüren beauftragte die Versicherungsnehmerin die Beklagte, wobei die Beklagte die Sendung bei der Lieferantin am 06.05.2015 um 11:00 Uhr vormittags übernehmen und im Lager des Lagerhalters F in Ibbenbüren am 07.05.2015 in der Zeit zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr abliefern sollte.



Zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten besteht eine langjährige Geschäftsbeziehung und für bestimmte Transportrouten ein Rahmenvertrag. In Ziffer 6 dieses Rahmenvertrages ist bestimmt, dass die Beklagte verpflichtet ist, nach besten Kräften alles Mögliche und zumutbare zu unternehmen, um eine Terminüberschreitung und eine fehlerhafte Transportauftragsbearbeitung zu vermeiden. In Ziffer 9 dieses Rahmenvertrages ist darüber hinaus vereinbart, dass die Beklagte die Versicherungsnehmerin über den Transportverlauf unterrichtet halten muss und die Versicherungsnehmerin unverzüglich über sämtliche, die Erfüllung des Transportvertrages betreffenden, wesentlichen Umstände per E-Mail unterrichten muss. Ferner ist darin bestimmt, dass die Beklagte die Versicherungsnehmerin über jedes Beförderung-und/oder Ablieferungshindernis sowie über jede sonstige Verzögerung bei der für Beförderung informieren und Weisungen der Versicherungsnehmerin einholen muss. Außerdem ist hierin bestimmt, dass die Beklagte die Versicherungsnehmerin rund um die Uhr über jeden Transport- oder Fahrzeugausfall informieren muss.

Mit dem Transport hatte die Beklagte ihrerseits die Streitverkündete V beauftragt, die wiederum einen Unterfrachtführer mit dem Transport beauftragte. In dem Transportauftrag der Beklagten an die Streitverkündete V war der Streitverkündeten V vorgegeben worden, bei Aufträgen eintretende Unregelmäßigkeiten sofort zu melden, damit Maßnahmen ergriffen werden können. Ferner wurde hierin der Streitverkündeten V vorgegeben, dass bei allen Fahrtunterbrechungen - gleich welchen Grundes- , bei denen der Fahrer das Fahrzeug verlässt,

ein sicherer und überwachter Parkplatz zu nutzen ist und neben dem Verschließen vom Fahrzeug auch eine Überwachung während des Parkens zu gewährleisten ist. Der erste Lkw des von der Streitverkündeten beauftragten Unterfrachtführers erschien an der Beladestelle am 06.05.2015 pünktlich und übernahm dort 30 Paletten, die auch ordnungsgemäß im Lager des Lagerhalters F der Versicherungsnehmerin in Ibbenbüren abgeliefert wurden.

Der zweite Lkw des Unterfrachtführers der Streitverkündeten, eine Zugmaschine mit Planenaufleger, erschien an der Ladestelle am 06.05.2015 um 16:00 Uhr und übernahm dort die restlichen Reihen 33 Paletten Textilien/Schuhe im Werte von 313.454,70 € netto. Dieser Lkw erreichte jedoch die Entladestelle nicht.

Nach dem – von der Klägerin bestrittenen - Vortrag der Beklagten und der Streitverkündeten hatte der Lkw-Fahrer des Unterfrachtführers der Streitverkündeten nach der Übernahme der 33 Paletten seine Fahrt am 06.05.2015 um 16.30 Uhr in 4 km Entfernung von der Ladestelle unterbrochen und den Lkw in einem öffentlichen Straßenraum abgestellt. Grund für die Fahrtunterbrechung war nach dem – von der Klägerin bestrittenen- Vortrag der Beklagten gewesen, dass der Lkw-Fahrer des Unterfrachtführers der Streitverkündeten plötzlich starke Rückenschmerzen verspürt habe. Den von ihm aufgesuchten Parkplatz habe er aus früheren Transporten gekannt. Dieser sei beleuchtet gewesen und es hätten sich mehrere namhafte Firmen in der Nähe befunden. Der LKW-Fahrer habe gehofft, dass sich seine

Schmerzen verbesserten und wollte solange abwarten, um seine Fahrt dann anschließend fortzusetzen.

Da sich sein Zustand jedoch nicht verbessert habe, habe er gegen ca. 21:00 Uhr die Entscheidung getroffen, ärztliche Nothilfe in Anspruch zu nehmen. Nach einer Wartezeit von etwa 1 Stunde seien ein Notarzt und ein Polizeifahrzeug erschienen. Der Fahrer sei vom Notarzt untersucht worden. Der ankommende Arzt habe nach der Untersuchung des LKW-Fahrers verfügt, den LKW-Fahrer mitzunehmen und ins Krankenhaus zu verbringen. Der LKW-Fahrer habe zuvor noch das Führerhaus seines Fahrzeuges abgeschlossen und den Auflieger überprüft, insbesondere die angebrachte Plombe auf ihre Unversehrtheit überprüft. Vor Beginn der Fahrt im Krankenwagen habe er noch seinen Arbeitgeber informiert. Der Unterfrachtführer der Streitverkündeten habe hierüber die Streitverkündete und die Beklagte nicht informiert.

Im Krankenhaus in Milton Keynes sei von den Ärzten beim Lkw-Fahrer eine Nierenkolik festgestellt worden. Dieser habe die Nacht im Krankenhaus verbringen müssen und sich dort einer Schmerztherapie unterzogen. Am nächsten Morgen, den 07.05.2015, sei er im Laufe des Vormittags mit Rezepten versorgt und aus dem Krankenhaus entlassen worden. Er habe sich anschließend mit einem Taxi zu einer Apotheke begeben und anschließend zu seinem Fahrzeug. Als er bei seinem Fahrzeug gegen 11:30 Uhr eingetroffen sei, habe er festgestellt, dass der Auflieger aufgebrochen worden sei und die Ladung komplett entwendet wurde. Er habe den Diebstahl unverzüglich der örtlichen Polizei zur Anzeige gebracht.

Zum Zwecke der Feststellung der Schadenshöhe hatte die Klägerin das Sachverständigenbüro G. beauftragt. Für das Sachverständigengutachten sind Kosten i.H.v. 2.031,50 € netto entstanden, so dass sich ein Gesamtschaden i.H.v. 315.486,200 € ergibt, den die Klägerin reguliert hat und den sie nebst 5 % Zinsen seit der schriftlichen Haftbarmachung mit der Klage geltend machte.

Die Klägerin führte als Begründung in ihrer Klage aus, es läge schon nach dem eigenen Vortrag der Beklagten ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten bzw. Ihrer Unterfrachtführer im Sinne des Art 29 CMR vor, da der Lkw-Fahrer einerseits das Fahrzeug nur 4 Kilometer von der Ladestelle entfernt unbewacht abgestellt habe, ohne für eine Sicherung zu sorgen. Ihm sei es darüber hinaus möglich gewesen, jederzeit die Ladestelle und die Streitverkündete und die Beklagte und die Versicherungsnehmerin der Klägerin zu informieren, damit von dort entsprechende Sicherungsmaßnahmen hätten eingeleitet werden können. Die von der Beklagten behauptete Behandlungsbedürftigkeit der angeblichen Erkrankung des LKW-Fahrers, die bestritten werde, sei selbst nach dem Vortrag der Beklagten nicht plötzlich aufgetreten, vielmehr habe sich der LKW-Fahrer nach dem eigenen Vortrag der Beklagten und der Streitverkündeten mehrere Stunden in dem Fahrzeug aufgehalten, bevor er sich entschieden habe, einen Notarzt zu rufen. Auf die Haftungsbegrenzung des Art 23 CMR könne sich die Beklagte daher nicht berufen.

Die Beklagte ist der Ansicht, der Schaden sei für sie und ihre Unterfrachtführer unvermeidbar im Sinne des Art 17 Absatz 2 CMR gewesen, so dass sie für den Schaden nicht hafte. Sie führte aus,

der Rahmenvertrag zwischen der Versicherungsnehmerin und Beklagten betreffe nicht die streitgegenständliche Transportroute. Soweit die Beklagte in dem der Streitverkündeten erteilten Transportauftrag der Streitverkündeten vorgegeben habe, keine Ruhepausen auf unbewachten Parkplätzen einzulegen und die Beklagte bei Hindernissen unverzüglich zu unterrichten sei, sei die Beklagte überobligationsmäßig tätig geworden. Die Erkrankung des Lkw-Fahrers sei plötzlich aufgetreten und die Beklagte hätte keine Abhilfe mehr schaffen können.

Das Landgericht Düsseldorf hatte die Klage ohne Beweisaufnahme durch Urteil vollumfänglich als unbegründet abgewiesen und ausgeführt, der Rahmenvertrag zwischen der Klägerin und der Beklagten betreffe nicht die streitgegenständliche Transportroute. Die plötzliche Erkrankung des Lkw-Fahrers sei unvermeidbar gewesen. Nach dem Vortrag der Beklagten und der Streitverkündeten habe es sich um eine Nierenkolik des Lkw-Fahrers gehandelt. Ein solches Nierensteinleiden verlaufe unvorhersehbar. Der LKW-Fahrer habe in der gegebenen akuten Notsituation alles ihm zumutbare unternommen, um die Fracht und den Lkw zu sichern und seinen Arbeitgeber zu kontaktieren. Weder die Fahrtunterbrechung noch das Verlassen des LKWs seien seine freie Entscheidung gewesen, sondern notwendige medizinische Maßnahmen. In der Kürze der Zeit und angesichts der räumlichen Entfernung zwischen dem Fahrer, seinem Arbeitgeber und der Beklagten hätten auch keine spontanen Maßnahmen zur Sicherung des Fahrzeuges ergriffen werden können. Der von dem LKW-Fahrer gewählte Parkplatz sei eine ihm bekannte Örtlichkeit gewesen. Die Straße liege in einem

Gewerbegebiet und sei gut beleuchtet. In der Nähe hätten sich namhafte Firmen befunden. Der LKW-Fahrer sei auch nur von einer vorübergehenden Erkrankung ausgegangen, sodass es ihm nicht anzulasten sei, dass er nicht sogleich seinen Arbeitgeber informiert habe.

Die gegen das Urteil des Landgerichtes Düsseldorf eingelegte Berufung der Klägerin hatte Erfolg. Die Beklagte wurde durch Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 13.05.2020 Az. I- 18 U 120/17 zur Zahlung des gesamten Schadenbetrages i.H.v. 315.484,20 € nebst 5 % Zinsen seit dem 07.05.2015 verurteilt.

#### Entscheidungsgründe:

Das Oberlandesgericht führte zur Begründung folgendes aus:

Eine Unvermeidbarkeit im Sinne des Art. 17 Abs. 2 CMR läge selbst nach dem Vortrag der Beklagten und der Streitverkündeten nicht vor. Der Frachtführer sei von seiner Haftung nur 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 ihre Folgen nicht beherrschen konnte. Hierfür sei der Frachtführer darlegungs- und beweisbelastet. Ein Diebstahl aus einem über Nacht unbewacht in einem Gewerbegebiet abgestellten Planen- Lkw sei nicht unvermeidbar. Dieses gelte auch dann, wenn der Fahrer des Lkw -unterstellt die Sachverhaltsdarstellung der Beklagten, die von der Klägerin bestritten wurde - sei zutreffend, schwer erkrankt sei, er sich vor seiner Fahrt ins Krankenhaus einige Stunden nach der schmerzbeding-

ten Transportunterbrechung im Fahrzeug aufgehalten habe und vor Einlieferung ins Krankenhaus seinen Arbeitgeber, von seiner Erkrankung unterrichtet habe. Spätestens als klar gewesen sei, dass der Notarzt den Fahrer ins Krankenhaus mitnehmen würde, hätten durch den Arbeitgeber des LKW-Fahrers diese Information an alle Beteiligten erteilt werden und Maßnahmen zum Schutze des Lkw ergriffen werden müssen. Die Zeitspanne zwischen dem krankheitsbedingten Anhalten des Fahrzeugs am 06.05.2015 um 16:30 Uhr und dem Notarzteinsatz gegen 22:00 Uhr sei zudem so lang gewesen, dass der LKW-Fahrer damit rechnen musste, ohne eine ärztliche Behandlung seine Fahrt nicht fortsetzen zu können.

Vielmehr läge selbst nach dem Vortrag der Beklagten und der Streitverkündeten ein qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR vor, so dass sich die Beklagte nicht auf die Haftungsbegrenzungen des Art 23 CMR berufen könne. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordere 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 sei eine sich dem Handelnde aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden eintreten. Dabei reiche die Erfüllung des Tatbestandes 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 sei vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach

seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten sei, diese Folgerung rechtfertige. Danach hinge 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, ergriffen werden müssen.

Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Gefahren und Risiken seien, desto höhere Anforderungen seien an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Von erheblicher Bedeutung sei diesem Zusammenhang, ob das transportierte Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlsgefährdet sei, welchen Wert es habe, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gegeben habe, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten. Schon der eigene Vortrag der Beklagtenseite begründe ein qualifiziertes Verschulden. Bei dem eingesetzten Fahrzeug habe es sich um einen Planen-Lkw gehandelt. Dieser sei nach dem Vortrag der Beklagten zwischen dem 06.05.2015, 22:00 Uhr, und 07.05.2015 unbewacht auf einem ungesicherten Parkplatz abgestellt worden. Der Beklagten sei aus der ständigen Geschäftsbeziehung zu der Versicherungsnehmerin der Klägerin bekannt gewesen, dass die aus 33 Paletten bestehende Fracht des Lkw aus diebstahlsgefährdeter Ware, nämlich Textilien und Schuhen, bestand. Die Beklagte habe dieses an ihren Subunternehmer weitergegeben müssen und hätte sicherstellen müssen, dass dieser es an von ihm beauftragte Subunternehmer weitergibt. Die -streitige- me-

dizinische Notfallsituation des Lkw- Fahrers habe nicht dazu geführt, dass das subjektive Element des qualifizierten Verschuldens, ein Handeln in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, entfällt. Nur dann, wenn es sich um einen unmittelbar medizinischen Notfall gehandelt hätte, der jedes weitere Handeln des Lkw-Fahrers als das Abstellen des Fahrzeuges ausschließe, fehle es an dem aktuellen Bewusstsein des wahrscheinlichen Schadenseintritts. Vorliegend lägen jedoch selbst nach dem Vortrag der Beklagten zwischen dem unterstellten notfallmäßigen Abstellen des Lkw und dem Verlassen des Lkw durch den LKW-Fahrer mehrere Stunden, die der Fahrer nach dem Beklagtenvortrag dazu benutzt habe, seinen Arbeitgeber zu unterrichten.

Hätte dieser wiederum die Streithelferin unterrichtet, hätte diese wiederum die Beklagte unterrichten können und dieser wiederum in Absprache mit der Versicherungsnehmerin Weisungen an die Streitverkündete erteilen und für eine Sicherung des LKW sorgen können, zumal sich der Lkw nach dem eigenen Vortrag der Beklagten nur 4 km von der Lade- stelle entfernt befunden habe. Wäre also die gesamte Frachtführerkette in Kenntnis der Diebstahlsgefährdung gewesen, aus der eine besondere Sicherungspflicht erwachsen sei, hätte trotz des unterstellten medizinischen Notfalls eine Situation vermieden werden können, in der der Lkw in dem Gewerbegebiet über Nacht unbeaufsichtigt blieb. Das Unterlassen all dieser Maßnahmen stelle ein qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art 29 CMR dar.

Der Schaden sei durch das Ergebnis der Beweisaufnahme nachgewiesen.

#### Anmerkung:

Diese Entscheidung reiht sich in eine Reihe ähnlicher Entscheidungen ein (OLG Düsseldorf, Urteil vom 17. Dezember 2014, Az. I – 18 U 98/14, veröffentlicht in der Zeitschrift RdTW 2017, Seite 103 ff; OLG Köln, Urteil vom 16.04.2015- Az. 3 U 108/14-, veröffentlicht in der Zeitschrift TranspR 2015, Seite 288 ff; OLG Celle, Urteil vom 11. Dezember 2014- Az. 11 U 160/14- veröffentlicht in der Zeitschrift RdTW 2015, Seite 218; LG Bremen, Urteil vom 05. Juni 2018, Az. 11 O 169/17, veröffentlicht in der Zeitschrift RdTW 2018, Seite 479 ff; Landgericht Köln, Urteil vom 20.12.2018, Az. 85 O 33/17; LG Köln, Urteil vom 20.12.2018, Az. 85 O 6/18). Auch der BGH hat in seinem Urteil vom 06. Juni 2007, Az. I ZR 121/04 ausgeführt, dass zwar nicht allein das Abstellen eines Planenauflegers ein qualifiziertes Verschulden begründet, es insofern vielmehr auf die Umstände des Einzelfalles ankommt, wie z.B. die leichte Verwertbarkeit der Güter, deren Wert und welche anderen Sicherungsmaßnahmen es im konkreten Fall gab. Vorliegend war einerseits eine Lieferfrist vereinbart, die der Frachtführer schon unter Zugrundelegung seines eigenen Vortrages nicht einhalten konnte, so dass er sofort die Versicherungsnehmerin der Klägerin hätte informieren und von ihr hätte Weisungen einholen müssen. Zudem wusste die Beklagte aus der ständigen Geschäftsbeziehung und den Rahmenverträgen, die geschlossen wurden, um die Art und Werthaltigkeit der Güter und hat folgerichtig im konkreten Fall der Streitverkündeten im Transportauftrag ihrerseits aufgegeben, das Fahrzeug nur auf bewachten Parkplätzen abzustellen und bei Transporthindernissen sofort die Beklagte zu benachrichtigen. Zudem befand sich der LKW

nur 4 km von der Ladestelle entfernt, so dass der LKW bei sofortiger Benachrichtigung über die angebliche Erkrankung des Fahrers dort hätte untergebracht oder von dort gesichert werden können. Alle diese Gesamtumstände begründen im konkreten Fall ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten. Erst recht liegt keine Unvermeidbarkeit im Sinne des Art 17 Absatz 2 CMR vor.

*Folkert Baars  
Rechtsanwalt*

Schlagworte: OLG Düsseldorf, Urteil vom 13.05.2020, Az. I-18 U 120/17:

1. Art. 17 Absatz 2 CMR: keine Unvermeidbarkeit eines Diebstahls aus abgestellten Planen –Auflieger,
2. Art 29 CMR: qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR bei Fahrtunterbrechung infolge Erkrankung des LKW-Fahrers

**Ihre Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:  
[b.grimme@grimme-partner.com](mailto:b.grimme@grimme-partner.com)

Angela Schütte:  
[a.schuette@grimme-partner.com](mailto:a.schuette@grimme-partner.com)

Frank Geissler:  
[f.geissler@grimme-partner.com](mailto:f.geissler@grimme-partner.com)

Folkert Baars:  
[f.baars@grimme-partner.com](mailto:f.baars@grimme-partner.com)

Grimme & Partner,  
Neumühlen 9, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99  
[www.grimme-partner.com](http://www.grimme-partner.com)



**Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung**