

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner

## NEWSLETTER #4/2020



*„Denn Zukunft ist Hoffnung, und aus Güte ward dem Menschen die Zeit gegeben,  
dass er in der Erwartung lebe.“*

*Thomas Mann*

### Aus dem Inhalt:

Wenn im (Hoch-)Sommer einmal die  
Kühlung ausfällt...

*von Benjamin Grimme* **Seite 2**

Schlagworte: temperaturgeführte Medikamente, Zeugnis gegen sich selbst, Anscheinsbeweis, Unterbrechung der Kühlkette, qualifiziertes Verschulden, §§ 425 ff. HGB, § 435 HGB, §§ 453 ff. HGB, OLG Stuttgart, Urteil vom 16.04.2014, Az. 3 U 150/13 und OLG Zweibrücken, Urteil vom 12.03.2019, Az. 5 U 63/18, BGH, Urteil vom 05.05.2003, Az. II ZR 50/01 und BGH, Urteil vom 01.12.2005, Az. I ZR 284/02

Weltpostvertrag: Sein oder Nichtsein?!

*von Benjamin Grimme* **Seite 3**

Schlagworte: Weltpostvertrag, Postpakete, Übereinkommen Deutsche Post AG, DHL, Haftung, Sendungsverlust, Paket, Verjährung, qualifiziertes Verschulden Urteil OLG Köln 19.03.2020, Az. 3 U 97/19

Erstattungspflicht von Nutzungsausfall-  
entschädigung nach einem Schaden  
beim Abschleppvorgang

*von Angela Schütte* **Seite 4**

Schlagworte: Erstattung von Nutzungsausfall,  
Frachtvertrag, §§ 432, 434 HGB

Ermessensspielraum des Spediteurs bei  
Auftrag an Ersatzfrachtführer wegen un-  
berechtigter Leistungsverweigerung des  
Erstbeauftragten

*von Frank Geissler* **Seite 6**

Schlagworte: §§ 280, 281, 249 BGB, § 407, 420  
HGB, Frachtvertrag, Leistungsverweigerung,  
Schadenersatz, Ersatzvornahme, Mehrkosten  
Zwei-Fahrer-Besatzung, Ermessensspielraum

Kühltransporte von Corona-Impfstoffen

*von Folkert Baars* **Seite 7**

Schlagworte: Beweislast, Bedeutung der Fracht-  
briefe, Beweiswirkung der Frachtbriefe, Wichtig-  
keit des Abschlusses von Rahmenverträgen

Ihre Ansprechpartner

**Seite 11**

## Wenn im (Hoch-) Sommer einmal die Kühlung ausfällt...

Das Landgericht Köln hat mit Urteil vom 12.03.2020, Az. 85 O 45/18, über einen Schaden an kühlpflichtigen Medikamenten, welche im Temperaturbereich von + 2° Celsius bis + 8° Celsius zu befördern waren, entstanden dadurch, dass bei Zwischenlagerung der Medikamente anlässlich der Beförderung in einem Umschlagslager des Frachtführers in einem Kühlcontainer über das Wochenende durch Unterbrechung der Stromzufuhr im Juli 2019 („Jahrhundertsommer“) die Kühlung ausgefallen ist, entschieden.

Das Landgericht Köln hat sich dabei der Auffassung gezeigt, dass ein Rahmenvertrag, in welchem bestimmt ist, dass Einzelaufträge zur *Übernahme, den Transport und die Zustellung von Gütern, die im Bereich von + 2° Celsius bis + 8° Celsius transportiert werden*, als Frachtvertrag im Sinne des §§ 407 ff. HGB (und nicht als Speditionsvertrag im Sinne der §§ 453 ff. HGB) zu qualifizieren ist.

Korrespondierend zu der Entscheidung des BGH vom 23.11.2017, Az. I ZR 51/16 = NJW 2018, S. 251, hat sich das Landgericht Köln weitergehend der Auffassung gezeigt, dass der Einwand der unzureichenden Vorkühlung des Frachtführers grundsätzlich erheblich ist.

Etwas anderes jedoch gilt, wenn der Frachtführer/dessen Verkehrshaftungsversicherer den Schaden vorbehaltlos in Höhe der Regelhaftung reguliert.

Da damit gleichzeitig der Frachtführer ein sog. *Zeugnis gegen sich selbst* geschaffen hat.

Mit der Folge einer *Umkehr der Beweislast*. So dass es Sache des Frachtführers gewesen wäre, darzulegen und nachzuweisen, die Sendung nicht ausreichend vorgekühlt erhalten zu haben (so auch: BGH, Urteil vom 05.05.2003, Az. II ZR 50/01 und BGH, Urteil vom 01.12.2005, Az. I ZR 284/02).

Hierauf kommt es – so das Landgericht Köln – indes nur bedingt an, als hinsichtlich der haftungsbegründenden Kausalität, ob der unstrittigen Unterbrechung der Kühlung über ein Wochenende, im Juli, im Gewahrsam des Frachtführers, auch ein *Anscheinsbeweis* dafür streitet, dass der Schaden durch den Ausfall der Kühlung verursacht wurde (so auch: OLG Stuttgart, Urteil vom 16.04.2014, Az. 3 U 150/13 und OLG Zweibrücken, Urteil vom 12.03.2019, Az. 5 U 63/18).

Das Landgericht Köln hat es zudem als leichtfertig im Sinne des § 435 HGB qualifiziert, dass der Frachtführer während der transportbedingten Zwischenlagerung kühlpflichtiger, sensibler Medikamente für die Humanmedizin keine Vorkehrungen – gleich, ob technisch oder personell – getroffen hatte, dass etwaige Unterbrechungen der Kühlkette unverzüglich festgestellt werden, um unverzüglich Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Da der Frachtführer den Ausfall der Kühlanlage erst mit Wiederaufnahme des Umschlages nach dem Wochenende überhaupt bemerkt hat.

Der verantwortliche Spediteur/Frachtführer hat gegen die Entscheidung des Landgerichts Köln Berufung eingelegt.

Das OLG Köln hat mit Beschluss vom 16.11.2020, Az. 3 U 45/20, die Berufung des Spediteurs/Frachtführers nach § 522 Abs. 2 S. 1 ZPO zurückgewiesen.

Das OLG Köln hat sich dabei ebenfalls der Auffassung gezeigt, dass mit Regulierung der Regelhafung der Frachtführer ein sog. *Zeugnis gegen sich selbst* geschaffen habe, im Übrigen aber durch die unstrittige Unterbrechung der Kühlkette im Hochsommer im Gewahrsam des Spediteurs/Frachtführers ein Anscheinsbeweis begründet wäre, dass vor Unterbrechung der Kühlkette die Güter unversehrt waren.

Das OLG Köln hat ebenfalls als leichtfertig beurteilt, dass der Frachtführer *weder durch technische Maßnahmen sichergestellt hat, dass der Stromausfall am Kühlcontainer nicht gleichzeitig auch den Alarm verhindert, noch durch personelle Maßnahmen dafür Sorge getragen hat, dass der Ausfall der Temperaturaufzeichnung über das gesamte Wochenende auffällt. Aufgrund der übernommenen durchgängigen, engmaschigen Temperaturüberwachungspflicht kann es die Beklagte auch nicht entlasten, dass der Schaden an einem Wochenende eingetreten ist.*

Soweit der Frachtführer (erstmalig) in der Berufungsinstanz vorgetragen hat, dass auch bei unverzüglicher Feststellung der Unterbrechung der Kühlkette deren Ursache nicht hätte beseitigt werden können, hat das OLG Köln den entsprechen-

den Vortrag des Frachtführers als verspätet qualifiziert und weitergehend ausgeführt,

*er (der neue Vortrag) überzeugt auch deshalb nicht, weil eine Pflicht zur engmaschigen Temperatureaufzeichnung von der Beklagten nicht nur übernommen wurde, um die Einhaltung des zulässigen Temperaturbereichs gegenüber Dritten nachweisen zu können, sondern auch, um kurzfristig geeignete Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Denn sonst macht die Alarmfunktion keinen Sinn.*

*Benjamin Grimme  
Rechtsanwalt*

*Schlagworte: temperaturgeführte Medikamente, Zeugnis gegen sich selbst, Anscheinsbeweis, Unterbrechung der Kühlkette, qualifiziertes Verschulden, §§ 425 ff. HGB, § 435 HGB, §§ 453 ff. HGB, OLG Stuttgart, Urteil vom 16.04.2014, Az. 3 U 150/13 und OLG Zweibrücken, Urteil vom 12.03.2019, Az. 5 U 63/18, BGH, Urteil vom 05.05.2003, Az. II ZR 50/01 und BGH, Urteil vom 01.12.2005, Az. I ZR 284/02*

### **Weltpostvertrag: Sein oder Nichtsein?!**

In unseren Newslettern II/2019 und II/2020 (abzurufen über unsere Internetseite) hatten wir über ein Verfahren wegen des Verlustes einer internationalen Paketsendung gegen die Deutsche Post AG bzw. eine zum Konzernverbund der Deutschen Post AG gehörende Firma in I. und II. Instanz berichtet.

Das LG Bonn und das OLG Köln haben die Klage mit der Begründung, dass sich eine Haftung der Deutschen Post AG (weiterhin) nach den Bestimmungen des Weltpostvertrages (WPV) beurteile und hiernach eine Haftung der Deutschen Post AG ausgeschlossen sei, abgewiesen.

Frau Prof. Dr. Czerwnka hat aktuell, in Transportrecht 2020, S. 425 ff., ausführlich und sehr lesenswert, zu der Entscheidung des OLG Köln Stellung genommen („Die Geltungsdauer des Weltpostvertrages“).

Frau Prof. Dr. Czerwnka hat umfassend und überzeugend dargelegt, dass und warum die Entscheidung des OLG Köln falsch ist.

Und vielmehr vom 01.01.2006 bis jedenfalls 16.09.2019 die Bestimmungen des WPV mangels Ratifizierung der jeweils aktuellen Fassung durch die Bundesrepublik Deutschland, keine Geltung hatten.

Mit der Folge, dass sich die Deutsche Post AG nicht auf die haftungsbegrenzenden/-ausschließenden Vorschriften des WPV berufen kann.

Kann sich aber die Deutsche Post AG (jedenfalls für die Zeit vom 01.01.2006 bis zum 16.09.2019) nicht auf die Bestimmungen des WPV berufen, haftet die Deutsche Post AG für die Beschädigung/den Verlust von Sendungen im internationalen Verkehr, wie jeder andere Frachtführer nach den Bestimmungen der §§ 452 ff., 425 ff. HGB, Art. 17 ff. CMR und des MÜ.

Mit der Folge, dass bei einem qualifizierten Verschulden (wie es beispielsweise bei einem *unbekannten Sendungsverlust* nach der ständigen Rechtsprechung des BGH stets zu vermuten steht) die Deutsche Post AG – soweit nicht die zwingenden Bestimmungen des MÜ Anwendung finden – regelmäßig der Höhe nach unbegrenzt haftet.

Und korrespondierende Verjährungsansprüche erst nach drei Jahren verjähren.

So dass für den Zeitraum vom Dezember 2017 bis zum 16.09.2019 die Geltendmachung entsprechender Ansprüche (noch) möglich ist; bei sukzessiv eintretender Verjährung entsprechender Ansprüche

*Benjamin Grimme*  
*Rechtsanwalt*

*Schlagworte: Weltpostvertrag, Postpakete, Übereinkommen Deutsche Post AG, DHL, Haftung, Sendungsverlust, Paket, Verjährung, qualifiziertes Verschulden Urteil OLG Köln 19.03.2020, Az. 3 U 97/19*

### **Erstattungspflicht von Nutzungsausfallentschädigung nach einem Schaden beim Abschleppvorgang**

In dem Rechtsstreit vor dem Amtsgericht Stuttgart, 8 C 1427/20, haben wir die Beklagte vertreten.

Die Beklagte war von der Klägerin auf Zahlung einer Nutzungsausfallentschä-

digung sowie vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten in Anspruch genommen worden.

Dem Rechtsstreit lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Beklagte, die Transporte, Pannenhilfe und Abschleppen durchführt, wurde seitens eines Autohauses beauftragt, den Pkw der Klägerin zum Lackierer zu transportieren.

Unstreitig kam es im Obhutszeitraum der Beklagten zu einem Schaden an dem Pkw der Klägerin.

Der Verkehrshaftpflichtversicherer der Beklagten zahlte vorgerichtlich sowohl die Reparaturkosten als auch die Kosten für das von der Klägerin eingeholte Sachverständigengutachten.

Der Gutachter hatte zudem eine Nutzungsausfallentschädigung in Höhe von EUR 38,00 pro Tag festgestellt.

Der Versicherer der Beklagten hatte den geltend gemachten Nutzungsausfall als auch die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten unter Hinweis auf § 432 HGB zurückgewiesen. Die Klägerin vertrat die Auffassung, dass sie keinen Frachtvertrag mit der Beklagten geschlossen hatte und daher die Beklagte auch weiter gemäß den §§ 823, 249 BGB der Klägerin zur Erstattung der weiteren Schadensersatzansprüche verpflichtet sei.

Sie machte daher eine Nutzungsausfallentschädigung für 24 Tage sowie die vorgerichtlichen Kosten des Prozessbevollmächtigten mit der Klage geltend.

Das Amtsgericht Stuttgart ist in seinem Urteil vom 29. Juli 2020 zu der Entscheidung gekommen, dass die Klage unbegründet sei und hat daher die Klage abgewiesen.

Das Amtsgericht hat hierzu ausgeführt, dass der Klägerin kein Anspruch auf weiteren Schadensersatz gemäß den §§ 823, 249 BGB zusteht.

Unbestritten war, dass zwischen der Beklagten und dem Autohaus ein Frachtvertrag gemäß § 407 HGB zustande gekommen ist.

Die Beklagte haftet für Schäden, die durch den Verlust oder die Beschädigung des Gutes in der Zeit der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht und zwar gemäß § 425 HGB.

Mit der Klage verlangt die Klägerin jedoch keinen Schadensersatz aufgrund der Beschädigungen, sondern Nutzungsausfall aufgrund des Ausfalls der Nutzungsmöglichkeit ihres Pkws.

Gemäß § 432 HGB hat der Schädiger jedoch keine weiteren Schäden, welche über den gemäß §§ 429 bis 431 HGB zu leistenden Ersatz bei Beschädigung und Verlust der Fracht sowie öffentliche Abgaben und sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung hinausgehen, zu erstatten.

Entgegen der Ansicht der Klägerin kann sich die Beklagte auf diese Regelung auch im Verhältnis zur Klägerin berufen.

Gemäß § 434 Abs. 2, Abs. 1 HGB kann der Frachtführer diese Einwendungen auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter geltend machen. § 434

Abs. 2 HGB betrifft insoweit vor allem den Eigentümer, der selbst weder Absender noch Empfänger ist.

Somit kann der Eigentümer bei Beschädigung seines Fahrzeuges im Rahmen eines Frachtvertrages keinen Nutzungsausfall geltend machen (vgl. OLG Köln, Urteil vom 29. Juli 2003, Aktenzeichen 3 O 49/03).

Ebenso wenig hat die Beklagte der Klägerin die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten zu erstatten. Auf diesen Anspruch findet ebenfalls § 434 Abs. 2, Abs. 1 HGB Anwendung.

Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten konnten auch nicht aus Verzugs Gesichtspunkten zugesprochen werden. Die Klägerin hatte nichts dazu vorgetragen, dass die Beklagte sich bei Beauftragung des Prozessbevollmächtigten im Verzug befand.

*Angela Schütte*  
*Rechtsanwältin*  
*Fachanwältin für Transport- und Speditionsrecht*  
*Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Erstattung von Nutzungsausfall, Frachtvertrag, §§ 432, 434 HGB

### **Ermessensspielraum des Spediteurs bei Auftrag an Ersatzfrachtführer wegen unberechtigter Leistungsverweigerung des Erstbeauftragten**

Wenn der vom Spediteur erstbeauftragte Frachtführer seine Transportleistung nicht zum vertraglich vorgesehenen Zeitpunkt erbringt und erklärt, diese auch mit zeitlicher Verzögerung nicht mehr ausführen zu wollen, darf der Spediteur ersatzweise einen anderen Frachtführer beauftragen und dessen Mehrkosten als Schadensersatz verlangen.

In dem von uns für die klagende Spedition geführten Prozess wurden Mehrkosten beansprucht, welche dadurch entstanden waren, dass der erstbeauftragte Frachtführer den – bereits um einen Tag verschobenen – Beladetermin am 19.09.2017 nicht einhalten konnte. Als Ladezeitraum war hier 11.00 bis 11.30 Uhr vorgegeben. Um 16.03 Uhr teilte der beklagte Frachtführer dann mit, am selben Tage nicht mehr laden zu können.

Der Spediteur bemühte sich daher um einen anderen Frachtführer, welchen er am selben Tag gegen 18.00 Uhr mit dem Transport - zu laden am Folgetag um 6.00 Uhr - beauftragte. Dieser verlangte für die Fahrt mit Zweifahrer-Besetzung eine um EUR 1.890,- höhere Fracht und sicherte eine Ablieferung des Gutes am Entladeort in Graz am 21.09.2017 um 8.30 Uhr zu.

Um 19.35 Uhr meldete sich der Beklagte nochmals bei der Klägerin und bot dieser nunmehr die Durchführung des Trans-

ports zu den ursprünglichen Bedingungen an, was diese im Hinblick auf den bereits erteilten Auftrag ablehnte.

Das erstinstanzlich zuständige Amtsgericht (AG) Göttingen ging zwar von einer endgültigen Leistungsverweigerung der Beklagten gem. §§ 281 Abs. 1 1. Alt. BGB aus und hielt daher Schadensersatzansprüche der Klägerin gem. § 280 Abs. 1 BGB für hinsichtlich der Mehrkosten grundsätzlich gegeben.

Allerdings schätzte das Gericht die konkret aufgewandten Kosten als nicht erforderlich im Sinne von § 249 Abs. 2 BGB ein:

Auf der Basis eines vom Gericht eingeholten Sachverständigengutachtens vertrat es die Auffassung, dass der Klägerin die Beauftragung eines Transports mit Ein-Fahrer-Besatzung zumutbar gewesen sei, da ein Fahrer die 870 km lange Strecke in der zur Verfügung stehenden reinen Fahrtzeit von 14 ¼ Stunden hätte unproblematisch bewältigen können.

Es wies daher die Klage vollständig ab.

Das Landgericht (LG) Göttingen als Berufungsinstanz folgte der Auffassung des Amtsgerichtes insofern nicht und verurteilte die Beklagte mit Urteil vom 28. Oktober 2020 demgegenüber in voller Höhe (Az. 1 S 39/19).

Es wies dabei darauf hin, dass der Geschädigte nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs im Rahmen der Schadensbehebung aufgrund seiner besonderen Situation einen erweiterten individuellen Ermessensspielraum bei der Beauftragung eines Ersatzunternehmers besitze.

Zugunsten der Klägerin sei ferner zu berücksichtigen, dass sich das ursprünglich von dieser für den Transport eingeplante Zeitfenster von 32 Stunden durch die Verlegungen und die um 16:00 Uhr nicht vorliegende Ladebereitschaft der Beklagten bereits auf 16 ½ Stunden reduziert hatte.

Bei dieser Sachlage sei diese nicht gehalten, eine umfassende Marktanalyse vorzunehmen. Sie durfte vielmehr ein Drittunternehmen in der Art und Weise beauftragen, dass die vorgegebene Endladezeit sicher eingehalten werde.

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

Schlagworte: §§ 280, 281, 249 BGB, § 407, 420 HGB, Frachtvertrag, Leistungsverweigerung, Schadenersatz, Ersatzvornahme, Mehrkosten Zwei-Fahrer-Besatzung, Ermessensspielraum

## **Kühltransporte von Corona-Impfstoffen**

Insbesondere aufgrund der Corona-Pandemie und der Entwicklung der zur Bekämpfung der Pandemie entwickelten Impfstoffe geraten einerseits die Vorsorgemaßnahmen zur Verhinderung von Güterschäden auf dem Transport und andererseits auch die Frage, wie dokumentiert wird, in wessen Gewahrsam der Güterschaden eingetreten ist, in den Fokus der transportrechtlichen Betrachtung.

Der Impfstoff der Firmen Biontech und Pfizer muss, wenn man die bisherigen im Internet verbreiteten Veröffentlichungen über diesen Impfstoff zugrunde legt, angeblich bei  $-70^{\circ}\text{C}$  transportiert und gelagert werden. Die Firmen Biontech und Pfizer sollen zurzeit angeblich an einer Version arbeiten, um diese  $-70^{\circ}\text{C}$  zu vermeiden. Da die Entwicklung aber noch nicht abgeschlossen sein soll, wird im Rahmen dieser transportrechtlichen Betrachtung von den auf dem Transport einzuhaltenden  $-70^{\circ}\text{C}$  ausgegangen.

Nach den Veröffentlichungen im Internet soll dieser Impfstoff vom Arzt vor seiner Verwendung, um ihn injizieren zu können, auf eine solche Temperatur gebracht werden, die ein Injizieren ermöglicht. Dazu soll ein Teil der Impfdosen angeblich über Nacht im Kühlschrank gelagert werden können, die dann direkt am nächsten Morgen injiziert werden müssten. Bis maximal 5 Tage soll der Impfstoff im Kühlschrank angeblich haltbar sein.

Unterstellt, dass diese Veröffentlichungen aus dem Internet zutreffend sind, schließen sich daran erhebliche Risiken für den Frachtführer an, der solche Transporte durchführt, insbesondere im Straßengüterverkehr, der in diesem Newsletter nachfolgend behandelt wird.

Nicht nur, dass für den Transport Transportvorrichtungen geschaffen werden müssen, die eine solche Transporttemperatur von  $-70^{\circ}\text{C}$  ermöglichen, muss auch sichergestellt werden, dass diese Transporttemperaturen während des Transportes durchgehend eingehalten, kontrolliert und vor allen Dingen auch dokumentiert werden, damit der Frachtführer nicht Gefahr läuft, in die Haftung genommen zu werden.

Zwar ist im Straßengüterverkehr die transportrechtliche Haftung des Frachtführers für Güterschäden (Verlust und Beschädigung) auf Wertersatz (§ 429 HGB bzw. Art. 23 Abs. 1 CMR) und in diesem Rahmen zusätzlich noch auf 8,33 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm beschädigten oder in Verlust geratenen Gutes beschränkt (§ 431 Abs. 1 HGB bzw. Art. 23 Abs. 3 CMR), doch ist im Falle eines qualifizierten Verschuldens im Sinne des § 435 HGB bzw. Art. 29 CMR eine Haftungsdurchbrechung möglich, was zur unbeschränkten Haftung des Frachtführers führt. Die Möglichkeit der Haftungsdurchbrechung bei einem qualifizierten Verschulden, kann gerade bei Impfstoffen, die in der Pandemie massenhaft verabreicht werden sollen, zu einer unabsehbaren Haftung des Frachtführers für Folgeschäden führen.

Dieses Risiko kann der Frachtführer in seiner Verkehrshaftungsversicherung allenfalls mit einer begrenzten Versicherungssumme abdecken. Deshalb sollte der Frachtführer nicht nur durch technische Vorrichtungen, die die Einhaltung, Kontrolle und Dokumentation der Temperatur ermöglichen, sondern auch durch Rahmenverträge und Gestaltung der Frachtbriefe diesem Risiko vorbeugen, soweit ihm das Gesetz insofern einen rechtlichen Spielraum ermöglicht.

Gerade bei Transporten vom Hersteller zum Empfänger in einer Frachtführerkette kommt es daher insoweit auch auf eine ordnungsgemäße Schnittstellenkontrolle und darauf an, dass an den Schnittstellen nur das quittiert wird, was der jeweilige Frachtführer in der Transportkette nach dem Gesetz und der vertraglich übernommenen Verpflichtung dokumentieren muss und kann.



Deshalb sollten für solche Transporte zuvor regelmäßig Rahmenverträge abgeschlossen werden, um, soweit die Vertragsparteien nach den gesetzlichen Vorschriften einen Gestaltungsspielraum haben, die wechselseitigen Verpflichtungen zu regeln. Zwar hat der Absender nach der Rechtsprechung des BGH darzulegen und zu beweisen, dass er dem Frachtführer das Gut in einwandfreiem und ordnungsgemäß gekühltem Zustand übergeben hat (BGH; Urteil vom 23.11.2017, Az. ZR 51/16, veröffentlicht in der Zeitschrift Versicherungsrecht 2018, Seite 1279 ff), doch wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass nach § 409 Abs. 2 HGB bzw. nach Art. 9 Abs. 2 CMR der vom Absender und vom Frachtführer unterschriebene formgültige Frachtbrief, sofern er keine mit Gründen versehenen Vorbehalte des Frachtführers aufweist, die Vermutung beinhaltet, dass das Gut und seine Verpackung bei Übernahme durch den Frachtführer in äußerlich gutem Zustand waren und dass die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen.

Die Temperatur der Ware ist nach der Rechtsprechung Bestandteil des äußeren Zustandes des Gutes und hierauf erstreckt sich auch die Beweiswirkung des Frachtbriefes (OLG München, Urteil vom 08.03.2012, Az. 23 U 4203/11, veröffentlicht in der Zeitschrift Transportrecht 2013, Seite 31 ff; OLG Hamburg, Urteil vom 30.03.1989, Az. 6 U 169/88, veröffentlicht in der Zeitschrift Transportrecht, 1989, 321, genau Seite 323; OLG Karlsruhe, Urteil vom 18.10.1967, Az. I U 227/66, veröffentlicht in der Zeitschrift DB 1967,2022)). Insoweit besteht also ein nicht unerhebliches Haftungsrisiko,

wenn der Frachtführer keine ausreichende Vorsorge hinsichtlich der Dokumentation der Temperatur bei Übernahme des Impfstoffes trifft. Erschwerend kommt hinzu, dass bei empfindlichen medizinischen Produkten bereits ein Schadensverdacht einen Totalschaden medizinischer Produkte begründen kann (OLG Düsseldorf, Urteil vom 29.01.2014, Az. I-18 U 151/10, veröffentlicht in der Zeitschrift RdTW 2017, Seite 136 ff).

Unterzeichnet der Frachtführer einen Frachtbrief, ohne sich Gewissheit über die Temperatur verschafft zu haben und ohne einen entsprechenden begründeten Vorbehalt in den Frachtbrief aufzunehmen, hat der Absender damit zunächst den Beweis für die Übergabe des Gutes in ordnungsgemäß vorgekühlten Zustand erbracht. Der Bundesgerichtshof lässt hierzu sogar einen vom Fahrer unterschriebenen Lieferschein ausreichen, wenn der Fahrer hierin die Übernahmetemperatur bestätigt hat (BGH, Urteil vom 23.11.2017, Az. I ZR 51/16, veröffentlicht in der Zeitschrift Versicherungsrecht 2018, Seite 1279 ff), lässt aber den Gegenbeweis zu, indem der Frachtführer nachzuweisen hat, dass er vom Absender daran gehindert wurde oder es ihm nicht möglich war, die Übernahmetemperatur zu messen. Kann der Fahrer hingegen die Übernahmetemperatur überprüfen, macht er hiervon aber nur keinen Gebrauch, so wird hierdurch hingegen die Beweiswirkung der Quittung nicht erschüttert (vgl. hierzu BGH, Urteil vom 22. Mai 2014, Az. I ZR 109/13).

Hingegen erbringt weder der vom Frachtführer vorbehaltlos unterzeichnete

Frachtbrief noch der von ihm vorbehaltlos unterzeichnete Lieferschein Beweis dafür, dass während eines Vortransportes durch den Absender oder dessen Erfüllungsgehilfen die Temperatur durchgehend eingehalten wurde. Dieses hat wiederum der Absender darzulegen und zu beweisen (OLG Brandenburg, Urteil vom 15. Januar 2020, Az. 7 U 119/18, veröffentlicht in der Zeitschrift RdTW Seite 255).

Vor diesem Hintergrund ist es umso wichtiger, Verträge zu schließen, möglichst Rahmenverträge, in denen detailliert vereinbart wird, welche Verpflichtungen der jeweilige Vertragspartner vertraglich übernimmt und in Frachtbriefen und anderweitigen Übernahmequittungen nur das zu bescheinigen, was der Fahrer bei Übernahme prüfen konnte und hat. Ein begründeter Vorbehalt, dass er die Temperatur nicht geprüft hat, weil er zum Beispiel daran gehindert wurde oder ihm dieses nicht möglich war, sollte auf jeden Fall vom Fahrer in den Frachtbrief eingetragen werden, bevor die Sendung von ihm übernommen wird.

Für den Absender, der einen Frachtführer mit dem Transport beauftragt, ist es ebenfalls wichtig, klare Regelungen zu vereinbaren, was der Frachtführer zu kontrollieren hat, insbesondere wenn dieser eine Sendung an einer fremden Beladestelle übernimmt. Die Übernahme solcher vertraglichen Kontrollpflichten ist auch im Rahmen der CMR

möglich und führt bei Verletzung dieser Kontrollpflicht dazu, dass eine Haftung des Frachtführers nach § 425 HGB bzw. Art. 17 CMR und gegebenenfalls auch nach § 280 BGB begründet ist. (Landgericht Hamburg, Urteil vom 09.07.2010, Az. 414 O 48/07; Landgericht Hamburg, Urteil vom 27.10.2011, Az. 413 HKO 85/10; OLG Karlsruhe, Urteil vom 24.03.2011, Az. 9 U 81/10, veröffentlicht in der Zeitschrift Transportrecht 2011, Seite 185 ff.).

*Folkert Baars  
Rechtsanwalt*

*Schlagworte: Beweislast, Bedeutung der Frachtbriefe, Beweiswirkung der Frachtbriefe, Wichtigkeit des Abschlusses von Rahmenverträgen*

***Wir wünschen Ihnen frohe &  
gesegnete Weihnachten und  
- schon jetzt - ein gesundes,  
glückliches und  
erfolgreiches neues Jahr!***

**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**