

# **Das Risiko für CMR-Frachtführer, bei Warenverlusten im Regelfall unbegrenzt zu haften, hat sich verringert.**

## **I. Frühere Situation**

### **1. Transportrechtsreform 1998**

Nach altem Recht, d.h. vor der Transportrechtreform von 1998 und auch in den ersten Jahren danach hat die deutsche Rechtsprechung häufiger als viele ausländische Gerichte ein qualifiziertes Verschulden und damit eine unbegrenzte Haftung des Frachtführers nach Art. 29 CMR angenommen. Dies gilt dann, wenn der Schaden vorsätzlich oder durch ein Verschulden verursacht wird, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht.

Nach der deutschen Rechtsprechung wird jedenfalls der Fixkostenspediteur – und etwas Anderes gibt es in der Praxis so gut wie nie – wie ein Frachtführer behandelt, so dass im Folgenden nur von Frachtführern gesprochen wird.

Nach altem Recht war ‚grobe Fahrlässigkeit‘ ein dem Vorsatz gleichgestelltes Verschulden. Seit Mitte 1998 gilt in Deutschland die Regelung des § 435 HGB, wonach der Frachtführer unbegrenzt haftet, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassen zurückzuführen ist, die von ihm oder seinen Leuten (§ 428 HGB) leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen wurde.

Mit dieser wenig griffigen Formulierung tat sich sowohl die Rechtsprechung als auch die Praxis bei der Abgrenzung zur groben Fahrlässigkeit anfangs schwer.

### **2. Bedeutung der neuen Definition des vorsätzlichen Verschuldens**

Dazu hat der BGH zu Gunsten der Frachtführer entschieden, dass Leichtfertigkeit mehr als früher grobe Fahrlässigkeit verlange, nämlich einen schweren Pflichtverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute (§ 428 HGB) in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Auftraggebers hinwegsetzen. Zudem müsse eine sich dem Handelnden aufdrängende Erkenntnis vorhanden sein, dass sein leichtfertiges Handeln wahrscheinlich zu einem Schaden führen werde (vgl. Urteil vom 25.3.2004 – I ZR 205/01, TranspR 2004, 309). Diese Leitlinie gilt seither.

Trotz dieser Einschränkung nahm die deutsche Rechtsprechung bei Diebstahl von Waren, vor allem beim Abstellen von beladenen Fahrzeugen auf unbewachten

Parkplätzen in Italien oder Russland, sehr häufig ein qualifiziertes Verschulden an. Besonders streng war der BGH, wenn zusätzliche Sicherungsmaßnahmen vom Absender aufgegeben worden waren (z.B. beim Einsatz eines litauischen statt des vereinbarten deutschen Fahrers bei einem Transport nach Moskau, bei dem es zum Verlust der Ladung kam (Urteil vom 2.1.2005, I ZR 95/01, TranspR 2005, 311)).

### **3. Mitverschulden des Absenders**

Da in diesem Fall der durch den Diebstahl entstandene Schaden etwa 190.000 € betrug und der Absender bei Vertragsabschluss nicht auf die Gefahr eines außerordentlich hohen Schadensrisiko hingewiesen hatte, sah der BGH darin ein Mitverschulden der Anspruchsteller und wies den Rechtstreit zur Klärung der Mitverschuldensquote an das Berufungsgericht zurück.

Dies bedeutet, dass nach dem BGH ein Mitverschulden des Auftraggebers selbst bei Annahme eines qualifizierten Verschuldens des Frachtführers in Frage kommt und dann bei der Haftungsquote zu berücksichtigen ist.

### **4. Unbegrenzte Haftung bei grobem Organisationsverschulden**

Zudem nimmt die Rechtsprechung nicht selten bei Mängeln der Transportabläufe, insbesondere bei unterlassenen Schnittstellenkontrollen ein grobes Organisationsverschulden vor allem bei Spediteuren an. Dies führt dann nicht nur zu einer unbeschränkten Haftung nach Art. 29 CMR, sondern nicht selten auch zum Verlust des Versicherungsschutzes (vgl. Ziff. 7.31 der DTV Verkehrshaftungsbedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011).

## **II. Entwicklung der Rechtsprechung in den letzten Jahren**

Inzwischen hat sich die Rechtsprechung erheblich zu Gunsten der Frachtführer verändert. Dazu im Einzelnen:

### **1. Änderungen bei der sekundären Beweislast**

Nach dem Gesetz hat der Anspruchsteller die Voraussetzungen des Wegfalls der zu Gunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen darzulegen und zu beweisen. Der BGH bleibt bei der sog. „sekundären Darlegungslast“ der Frachtführer, d.h. dass der Frachtführer angesichts des unterschiedlichen Informationsstands der Vertragsparteien gehalten ist, soweit möglich und zumutbar zu den näheren Umständen des Schadens eingehend vorzutragen. Dies setzt allerdings voraus, dass der Klagevortrag oder der unstreitige Sachverhalt mit gewisser Wahrscheinlichkeit für ein qualifiziertes Verhalten des

Frachtführers sprechen. Dann hat der Frachtführer substantiiert darzulegen, welche Maßnahmen er zur Vermeidung des eingetretenen Schadens **konkret** ergriffen hat. Er hat nicht nur den Schadenort zu benennen, sondern auch zum Organisationsablauf des Transports, zu den beteiligten Personen, zu Schadensverhütungsmaßnahmen und zu etwaigen Nachforschungen zum Verbleib des Gutes vorzutragen. Hier ist äußerste Sorgfalt des Frachtführers im eigenen Interesse geboten, insbesondere auch dann, wenn ein Subunternehmer eingesetzt wird, für dessen Fehler nach Art. 3 CMR gehaftet wird. Kommt der Frachtführer dieser sekundären Darlegungslast nicht nach, kann nach den Umständen des Einzelfalls der Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden gerechtfertigt sein (ständige Rechtsprechung. z.B. BGH Urteil vom 13.12.2012 – I ZR 236/11, TranspR 2013, 286)

Ist der Frachtführer seiner Einlassungsobligiegenheit jedoch nachgekommen, muss der Anspruchsteller die Voraussetzungen für dessen unbeschränkte Haftung darlegen und beweisen. Kann er dies nicht, geht dies nunmehr zu Lasten des Anspruchstellers (BGH Urteil vom 10.12.2009 - I ZR 154/07, TranspR 2010, 78), da die Beweislast bei diesem liegt. Seine frühere gegenteilige Meinung (BGH Urteil vom 7.11.1996 – I ZR 111/94, TranspR 1997, 291), dass der Frachtführer seinen Vortrag zu beweisen habe, hat der BGH aufgegeben.

## 2. Mitverschulden

Auch die bereits erwähnte Rechtsprechung des BGH zum Mitverschulden des Anspruchsberechtigten verbessert die Position des Frachtführers. Zur Vermeidung eines anspruchsmindernden Mitverschuldens hat der Geschädigte den Frachtführer auf die Gefahr eines außergewöhnlich hohen Schadens hinzuweisen, den dieser nicht kannte oder kennen musste. Im Bereich der Paketdienste wurde eine solche Gefahr angenommen, wenn der Wert des Pakets den zehnfachen Betrag der Haftungshöchstgrenze gemäß den Beförderungsbedingungen des jeweiligen Paketdienstes erreicht. Besondere Bedeutung hat diese Rechtsprechung bei sog. Verbotsgütern, d.h. solchen, die der Frachtführer z.B. wegen ihres hohen Wertes nicht befördern will. Hier kann der unterlassene Hinweis auf den Wert des Gutes (vgl. zum Begriff des wertvollen Gutes auch Ziff. 1.17 ADSp 2017, „bei einem Wert von mindestens 100 €/kg am Ort und zur Zeit der Übernahme“), zu einer völligen Haftungsfreiheit des Frachtführers führen.

## 3. Lockerung der Anforderungen an die Sorgfaltspflichten des Frachtführers

### a) Wichtige BGH-Entscheidungen

- aa) Bei der Bewertung einer Übernachtung auf einem unbewachten Parkplatz in Frankreich hat der BGH bereits 2007 (Urteil vom 6.6.2007 – I ZR 121/04, TranspR 2007, 423) entschieden, dass dann, wenn der Frachtführer von der Art des Transportgutes und dessen erheblichen Wert keine konkrete Kenntnis hat, er grundsätzlich nicht von einer besonderen Diebstahlgefahr für das Gut auszugehen braucht und weder einen Kastenwagen einzusetzen noch **ohne Anweisung** des Absenders nur bewachte Parkplätze anzufahren hat. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Es ist insoweit von erheblicher Bedeutung, ob das transportierte Gut leicht verwertbar ist und welchen Wert es hat. Daher nahm der BGH kein qualifiziertes Verschulden an.
- bb) Die Übernachtung mit einem beladenen Fahrzeug auf einem unbewachten Autobahnrastplatz in Belgien wurde nicht als grober Pflichtverstoß angesehen, obwohl sich in dem Frachtvertrag der Hinweis befand „Achtung: Diebstahlgefährdete Ware! Wagen wird verplombt.“ Bei so einem allgemeinen Hinweis muss der Frachtführer grundsätzlich nicht davon ausgehen, dass bei der Durchführung des Transports eine „besondere Gefahrenlage“ besteht, die das Ergreifen besonderer Sicherungsmaßnahmen (insbesondere den Einsatz eines Kastenwagens anstatt eines Planen-Lkw oder gegebenenfalls den Einsatz eines zweiten Fahrers) erfordert (BGH Urteil vom 1.7.2010 – I ZR 176/08, TranspR 2011, 78).
- cc) Das Abstellen eines mit Sammelgut beladenen Sattelzugs mit Kastenaufzieger am Wochenende in einem unbewachten Gewerbegebiet einer deutschen Großstadt rechtfertigt nicht ohne weiteres den Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens i.S. von § 435 HGB. Dies gilt selbst dann, wenn dem Frachtführer bekannt ist, dass sich unter dem Sammelgut eine Palette mit leicht absetzbaren Tabakwaren befand. Bei seiner Abwägung hat der BGH (Urteil vom 13.12.2012 – I ZR 236/11, TranspR 2013, 286) bei der Überprüfung des Verhaltens des Frachtführers Argumente herangezogen, die in früherer Zeit nicht berücksichtigt worden wären.
- Der Auftraggeber hatte keine Weisungen zur Durchführung des Transports erteilt, der Frachtführer keine besonderen Sicherungsmaßnahmen zugesagt.
  - Es ist nichts ersichtlich, dass es in diesem Gebiet zuvor bereits zu Diebstählen von Transportgut gekommen ist.
  - Das Gut befand sich in einem verschlossenen Kastenaufzieger, der im Vergleich zu Planenfahrzeugen im Allgemeinen eine wesentlich größere Sicherheit gegen Entwendung bietet.

- Die Klägerin habe nichts dazu dargelegt, dass das äußere Erscheinungsbild des Transportfahrzeugs Anlass zu der Annahme gab, es könnten sich darin besonders wertvolle Güter befinden.
- Die Klägerin habe auch nicht dargelegt, dass es dem Streithelfer zu 2) möglich und zumutbar war, das beladene Fahrzeug über das Wochenende auf einem bewachten Parkplatz oder einem zumindest sichereren Platz – z.B. auf einem umzäunten oder abgeschlossenen Gelände - abzustellen. Daher liege kein bewusst leichtfertiges Verhalten des Frachtführers oder des eingesetzten Unterfrachtführers vor.

**b) Wichtige Entscheidungen von Instanzgerichten**

- aa) Bereits 2003 hatte in einem ähnlichen Fall des OLG Hamburg das Abstellen eines unauffälligen, nicht einsehbaren Kleinlasters mit Computerteilen im Wert von 21.000 € auf einer beleuchteten, gut einsehbaren und belebten Straße in einem Wohngebiet gegenüber der Wohnung des Fahrers nicht als qualifiziertes Verschulden angesehen (Urteil vom 12.4.2003, TranspR 2003, 243).
- bb) Auch der Diebstahl von äußerst wertvoller Kleidung aus einem über das Wochenende in einem ländlichen, nicht diebstahlgefährdetem Gebiet Bayerns abgestellten Lkw führte nicht zur Annahme eines bewusst leichtfertigen Verhaltens, da für den Frachtführer der Wert der Sendung nicht erkennbar war und der Transport mit einem Planen-Lkw vereinbart worden war (OLG Stuttgart vom 23.2.2005 – 3 U 172/04, BeckRS 2006, 00573).
- cc) Demgegenüber wurde bei einem Transport von hochwertigen Markentextilien (Warenwert etwa 40 € je kg) in mit dem Namen der Markenware beschrifteten Kartons ein qualifiziertes Verschulden wegen stark erhöhter Diebstahlgefahr angenommen. Daher hätte der zum Transport eingesetzte Planenauflieger durch eine Alarmanlage oder in sonstiger Weise vor dem Zugriff von Dieben geschützt werden müssen. Allein die Tatsache, dass der Parkplatz beleuchtet war, führe nicht zu einer zu beachtenden Verminderung des Diebstahlrisikos. Hinzu kam, dass die Klägerin **unwidersprochen** vorgetragen hatte, dass es in zumutbarer Entfernung genügend gesicherte Parkplätze gegeben hat (OLG München vom 22.1.2015 – 23 U 1589/14, TranspR 2015, 393).
- dd) Bei einem Transport von Flachbildschirm-Fernsehern von Polen nach Deutschland wurde in Deutschland, und zwar westlich von Berlin, im Jahre 2001 auf einem Parkplatz an der A 2 während der Nacht eine Teilmenge von 321 Fernsehern aus

einem Planen-Lkw gestohlen. Die Türen des Lkw waren nicht mit einem hinreichend stabilen Schloss, sondern lediglich mit einer Zollschnur sowie einer leicht zu öffnenden Plombe versehen, zudem kannte der Frachtführer den Wert der Waren. Das OLG Hamburg (Urteil vom 26.6.2014 – 6 U 172/12, TranspR 2014, 429) berücksichtigte vor allem, dass das Schlafen des Fahrers im Fahrzeug einen gewissen Mindestschutz darstellt im Vergleich zu einem unbeaufsichtigtem Abstellen. Es sei auch nicht davon auszugehen, dass dem Frachtführer oder seinen Leuten, insbesondere dem Lkw-Fahrer, der gewählte Parkplatz als diebstahlgefährdet bekannt gewesen war. Auch das Fehlen eines hinreichend großen Vorhängeschlosses, das für Diebe mit entsprechendem Werkzeug leicht zu überwinden gewesen wäre, führe bei einer Gesamtbetrachtung nicht zu einem besonders krassem Pflichtverstoß der Frachtführerseite.

ee) In einem ähnlichen Fall wurde jedoch vom OLG Celle (Urteil vom 11.12.2014 – 11 U 160/14, TranspR 2015, 199) ein qualifiziertes Verschulden angenommen. Ein Frachtführer, welcher einen unverschlossenen Planenauflieder mit bekannt wertvoller, diebstahlgefährdeter Ladung bei einem innerdeutschen Transport während der gesetzlichen Ruhezeiten am Rande eines unbewachten BAB-Parkplatzes abstellt, um darin zu übernachten, handelt leichtfertig, wenn er während dieser Zeit keinerlei Kontrollen seines Lkw vornimmt.

Das OLG geht davon aus, dass ein mehr als acht (Nacht-)Stunden andauernder Verzicht auf jegliche der Sicherheit des Transportes dienende Handlungen (Kontrollgänge oder andere Überwachungsmaßnahmen) jedenfalls einen gravierenden Pflichtverstoß bei wertvoller, diebstahlgefährdeter Ladung darstellt. Wenn der Frachtführer seinem Fahrer während der Ruhezeit Überwachungsmaßnahmen auferlegt, dürfte er eine verbotene Tätigkeit i.S. der Lenk- und Ruhezeiten-Vorschriften (z.B. EG VO 561/2006) verlangen (vgl. Vyvers TranspR 2016, 389). Aber auch dann, wenn Überwachungsmaßnahmen des Fahrers eher nicht verlangt werden dürfen, bedeutet dies nicht, dass bei Kenntnis des hohen Werts und der guten Verkäuflichkeit des Gutes nicht andere Sicherungsmaßnahmen als erforderlich angesehen werden können. Obwohl die Auffassung des OLG Celle im Widerspruch zur neueren Tendenz der Rechtsprechung (vgl. die vorstehenden Urteile) stehen dürfte, hat der BGH die Annahme einer Nichtzulassungsbeschwerde leider abgelehnt.

ff) In die andere Richtung geht eine Entscheidung des OLG Brandenburg. Danach kann es bei der ständigen Missachtung einer Weisung (nach Beladung ohne Pause zum Empfänger durchzufahren), ohne dass es zu Warenverlusten kam, dem Fahrer an

dem Bewusstsein mangeln, dass durch die Unterbrechung der Fahrt entgegen der Weisung ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Einmal wurde trotz der Unterbrechung der Fahrt bei der kurzen Abwesenheit vom Fahrzeug von etwa einer halben Stunde wegen des neutralen Erscheinungsbildes des eingesetzten abgeschlossenen Kastenfahrzeugs und der Art der Abstellung kein krasses Fehlverhalten angenommen. Das Fahrzeug war mit der Ladebordwand so dicht an einen bereits dahinter parkenden Pkw herangefahren worden, dass die Ladeluke nicht voll geöffnet werden konnte. Zudem stand das Fahrzeug am Rand einer breiten und einsehbaren Straße gegenüber einer im Betrieb befindlichen Tankstelle mit Servicebereich. Zum Anderen könne dem Fahrer das zusätzlich erforderliche Bewusstsein, dass durch die Pause ein Schaden eintreten werde, nicht unterstellt werden. Der routinegemäße Geschehensablauf mit der Pause mit weiteren Fahrern, ohne dass es während eines längeren Zeitraums vor dem Tattag, dem 4.6.2010, zu einem Diebstahl gekommen war, spräche für das Fehlen des einschlägigen Bewusstseins des Fahrers.

### **III. Zusammenfassung und Ausblick**

#### **1. Derzeitige Situation**

Die Zeit ist vorbei, in der Frachtführer schon fast in der Regel bei Verlustschäden in Deutschland zur unbegrenzten Haftung verurteilt wurden.

##### **a) Änderungen bei der sekundären Beweislast**

Unter Aufrechterhaltung der sekundären Darlegungslast des Frachtführers reicht es nach der neueren Rechtsprechung des BGH (vgl. oben II. 1.) aus, wenn der Frachtführer seiner Einlassungsobliegenheit genügt, wobei bei er seinen Vortrag nicht beweisen muss.

Dann muss der Anspruchsteller die Voraussetzung für die unbeschränkte Haftung des Frachtführers darlegen und gegebenenfalls beweisen. Kann er dies nicht, bleibt es bei der Regelhaftung des Frachtführers mit 8,33 SZR pro kg des Rohgewichtes der Sendung (Art. 23 Abs.3 CMR). Dies zeigt, welche Bedeutung dem Vortrag des Frachtführers bezüglich der Höhe seiner Haftung zukommt.

##### **b) Mitverschulden**

Die Haftung des Frachtführers kann sogar bei qualifiziertem Verschulden vermindert sein, wenn ein Mitverschulden des Absenders vorliegt (vgl. oben II. 2.). Daran ist bei einem außergewöhnlich hohen Schaden zu denken, wenn der Absender nicht auf den hohen Wert des Gutes aufmerksam gemacht hat (besonders wichtig bei sog. Verbotsgütern).

**c) Höhere Anforderungen an ein leichtfertiges Handeln oder Unterlassen und an das Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadeneintritts**

Waren früher immer grundsätzlich die größtmöglichen Sicherungsmaßnahmen unabhängig von der Höhe der Fracht vom Frachtführer verlangt worden, gilt heute die Leitlinie, dass sich Anforderungen nach den mit der Beförderung verbundenen Risiken richten. Entscheidend ist einmal die Kenntnis des Frachtführers vom Wert des Gutes und von seiner jeweiligen Verwertbarkeit (vgl. II. 3.).

Ein Absender, der besondere Sicherungsmaßnahmen verlangt, muss diese aufgeben (z.B. Pausen nur auf bewachten Parkplätzen, Einsatz eines Kastenfahrzeugs oder eines zweiten Fahrers) und gegebenenfalls dafür auch mehr bezahlen.

Er hat den Frachtführer hinreichend über den hohen Wert des Gutes und seine leichte Absetzbarkeit zu unterrichten.

Obwohl der BGH die Anforderungen an die Frachtführer gelockert hat, gibt es noch keine einheitliche Rechtsprechung der Instanzgerichte. So stellen insbesondere das OLG Hamburg (II. 3.dd) und das OLG Celle (II. 3 b) ee) erheblich unterschiedliche Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der Frachtführer, wie die vorsehenden Beispiele zeigen.

## **2. Ausblick**

Es bleibt abzuwarten, ob sich die weniger strengen Auffassungen des OLG Hamburg und des OLG Brandenburg (vgl.III. 3. b) ff) zum Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes durchsetzen.

Für die Frachtführer ist es weiterhin erforderlich,

- den Transportablauf entsprechend ihrer Kenntnis vom Gut sorgfältig zu planen, gegebenenfalls insoweit Erkundigungen einzuziehen und entsprechende Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen;
- zur Vermeidung des Vorwurfs groben Organisationsverschuldens Informationen und den Transportablauf, insbesondere Schnittstellen sorgfältig zu dokumentieren;
- in Schadenfällen unter Berücksichtigung ihrer Dokumentation und der getroffenen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen so sorgfältig wie möglich vorzutragen, um eine unbegrenzte Haftung zu vermeiden.

J. Knorre  
*Andörfer Rechtsanwälte, Köln*