

Rechtsprechungsübersicht Juli 2018

- 1 Ladungssicherungspflichten des Verkäufers
- 2 Inhalt und Wert der zum Transport übergebenen Sendung
- 3 Begriff des öffentlichen Verkehrsraums
- 4 Schadensersatzpflicht wegen Preisabsprache (Lkw-Kartell)
- 5 Verbotsgut bei Paketbeförderung

Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.
Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn
Tel.: 0228 - 925 35 0
Fax: 0228 - 925 35 45

E-Mail: service@bwvl.de
www.bwvl.de

1 Ladungssicherungspflichten des Verkäufers

In einem vom OLG Nürnberg entschiedenen Fall hatte die Beklagte ein Förderband an die Klägerin verkauft. Beide Parteien des Kaufvertrages hatten ihren Sitz in Deutschland. Im Kaufvertrag wurde der Incoterm 2010 FCA („frei Frachtführer“) vereinbart. Der später klagende Käufer beauftragte einen Spediteur mit der Abholung des Förderbandes bei der Beklagten. Der Spediteur setzte hierfür einen Frachtführer ein. Die Beklagte übergab das unverpackte Förderband an diesen Frachtführer. Auf dem Transport zum Käufer verschob sich die Ladung und das Förderband wurde beschädigt. Die Klägerin verlangte von der Beklagten Schadensersatz und argumentierte, die Beklagte habe ihre Pflicht zur ordnungsgemäßen Verpackung sowie zur Ladungssicherung verletzt. Die Beklagte trug vor, es entspreche der Verkehrssitte, Förderbänder unverpackt zu transportieren. Eine Pflicht zur Ladungssicherung habe nicht bestanden.

Das **OLG Nürnberg** bemängelte, dass die Vorinstanz keine Feststellungen zur Verpackungsüblichkeit des Förderbandes getroffen hatte, weshalb die erstinstanzliche Entscheidung aufgehoben und zurückverwiesen wurde. Das OLG argumentierte, dass eine gute Verpackung des Gutes mögliche Mängel bei der Ladungssicherung ausgleichen könne (und umgekehrt). Das OLG urteilte:

Eine unzureichende oder fehlende Verpackung begründet nur dann die Mangelhaftigkeit des Kaufgegenstandes, wenn von der Verpackung die Haltbarkeit der Ware, deren Wert oder die Weiterverkaufsmöglichkeit abhängt oder wenn die Originalverpackung die Ware kennzeichnet.

Bei Vereinbarung des Incoterms 2010 FCA ist eine etwaige kaufvertragliche Nebenpflicht des Verkäufers zur Ladungssicherung auf dem Fahrzeug des Käufers oder des von diesem beauftragten Frachtführers abbedungen.

In der interessanten Entscheidung wird betont, dass die Tatsache, dass es sich bei dem fraglichen Geschäft nur um einen nationalen, und nicht um einen internationalen Handelskauf gehandelt hatte, der wirksamen Einbeziehung der Incoterm 2010 nicht im Wege stand. Die Internationale Handelskammer ICC, die Herausgeberin der **Incoterms 2010**, verweise selbst bereits in ihren Erläuterungen zu den Incoterms 2010 darauf, dass diese **auch für nationale Handelsgeschäfte** verwendet werden können. Eine **Pflicht zur Ladungssicherung des Verkäufers bestehe indessen nicht**. Dies ergebe sich aus einer systematischen Auslegung sowie einem Vergleich mit den internationalen Transportrechtsabkommen. Dem Wortlaut der Klausel zufolge sei der Verkäufer, so das OLG, lediglich zu einer Lieferung des Gutes an den Frachtführer verpflichtet. Unter dem Begriff der Lieferung sei der tatsächliche Akt der Besitzverschaffung zu verstehen. Darüberhinausgehende Pflichten bestünden nicht. Dies zeige auch ein Vergleich mit anderen internationalen Abkommen wie etwa der CMR, der CMNI und CIM/CO-TIF. Auch dort tauchten regelmäßig Begriffe wie Ver- und Entladung oder Stauen von Gütern auf. Die Pflicht zur Ladungssicherung treffe nach gängigem Verständnis denjenigen, der für die Verladung insgesamt verantwortlich sei. Dies sei, betonte das OLG Nürnberg, die Person, die in einer vertraglichen Beziehung zum Frachtführer stehe. Bei Verwendung des Incoterms 2010 FCA beauftrage der Käufer

den Frachtführer und nicht der Verkäufer. Ein **Vertragsverhältnis zwischen Verkäufer und Frachtführer bestehe nicht. Damit müsse auch eine Pflicht zur Ladungssicherung für den Verkäufer ausscheiden.**

Nicht anders kann dann freilich die Lage bei einem Verkauf ab Werk beurteilt werden, wenn der ab-Werk-Käufer die Abholung des Gutes durch einen Frachtführer in Auftrag gibt oder in Eigenregie durchführt.

2 Inhalt und Wert der zum Transport übergebenen Sendung

Während eines Transports von Italien nach Deutschland waren nach der Behauptung des klagenden Elektrogroßhändlers bestimmte Waren abhandengekommen. Der Großhändler nahm seinen Transportversicherer auf Zahlung in Anspruch. Dieser lehnte eine Schadenregulierung ab. Nachdem die Klage in den Vorinstanzen erfolglos geblieben war, hatte sich der **BGH** mit dem Rechtsstreit zu befassen. Entscheidend war die Frage, auf welche Art und Weise der Versicherte Inhalt und Wert einer verlorengegangenen Sendung schlüssig gegenüber seiner Transportversicherung darlegen und beweisen könne. Der für das Versicherungsrecht zuständige IV. Senat des BGH nahm Bezug auf die Rechtsprechung des für das Transportrecht zuständigen I. Senats des BGH. Dieser hatte in einer Entscheidung aus dem Jahr 2012 Abstand genommen von seiner früheren Rechtsprechung, wonach bei kaufmännischen Absendern ein Beweis des ersten Anscheins dahingehend gelten solle, dass die in einer Handelsrechnung und dem hiermit korrespondierenden Lieferschein ausgewiesenen Gegenstände tatsächlich zum Versand gekommen seien, wenn die Dokumente zeitnah zum betroffenen Transport erstellt und der Sendung beigefügt gewesen seien. Wenn diese Beweiserleichterung nach der Rechtsprechung des I. Senats bereits im Verhältnis zum Frachtführer, der die theoretische Möglichkeit habe, vor Transportbeginn noch einmal zu kontrollieren, ob das in Lieferschein und Handelsrechnung genannte Gut tatsächlich an ihn übergeben worden sei, keinen Bestand mehr habe, müsse dies erst Recht im Verhältnis zur Transportversicherung gelten, die derartige Überprüfungsmöglichkeiten nicht einmal theoretisch habe. Der BGH urteilte:

Inhalt und Wert des an den Frachtführer übergebenen und während des Transports abhandengekommenen Transportgutes müssen im Rahmen des Vollbeweises nachgewiesen werden.

Der geschädigte Versicherte kann sich im Schadensfall gegenüber seiner Transportversicherung nicht auf irgendwelche Beweiserleichterungen berufen.

Die Vorlage einer Handelsrechnung allein erbringt keinen Anscheinsbeweis, dass die hierin beschriebene Ware zum Versand gekommen ist.

Diese neue BGH-Rechtsprechung stellt die verladende Wirtschaft vor erhebliche Probleme, weil nicht in jedem Einzelfall bewiesen werden kann, dass bzw. welche Güter verpackt und an den Frachtführer übergeben worden sind.

3 Begriff des öffentlichen Verkehrsraums

Im Rahmen eines Anlieferungsvorgangs beschädigte ein Lkw auf dem Werksgelände des Empfängers ein Rolltor. Der entstandene Schaden belief sich auf rund 2.800,- € . Gegen den Fahrer, der unmittelbar nach dem Unfall weggefahren war, wurde ein Verfahren wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort (Unfallflucht) eingeleitet. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft entzog das Amtsgericht dem Fahrer vorläufig die Fahrerlaubnis und beschlagnahmte den Führerschein. Auf die Beschwerde des Beschuldigten hin hob das Landgericht Arnberg diese Maßnahmen wieder auf. Nach Ansicht des LG Arnberg fehlte es an dem dringenden Tatverdacht, dass es sich bei dem Schadenereignis um einen Unfall im Straßenverkehr im Sinne des § 142 StGB gehandelt habe. Der Bereich des Betriebsgeländes, auf dem sich das beschädigte Anlieferungstor befand, konnte nur nach Passieren der Ein- und Auffahrtsschranken erreicht werden. Das **Landgericht Arnberg** führte aus:

Der Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort setzt voraus, dass die Tat im öffentlichen Straßenverkehr begangen worden ist.

Der hintere Teil eines Betriebsgeländes, der allein der An- und Ablieferung von Waren dient und nur durch Öffnen einer Eingangsschranke erreicht werden kann, ist nicht als öffentlicher Verkehrsgrund anzusehen.

Das LG Arnsberg verwies auf die Rechtsprechung des BGH und der Instanzgerichte, wonach ein **Verkehrsraum** jedenfalls dann **öffentlich** ist, **wenn er entweder für jedermann ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten oder aber zumindest für eine allgemein bestimmbare größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen und auch so benutzt wird.** Auf eine verwaltungsrechtliche Widmung oder die Eigentumsverhältnisse am Straßengrund kommt es hingegen nicht an. Bei der Prüfung der Frage, ob eine Duldung der Benutzung durch darüberhinausgehenden Personenkreis vorliegt, ist nicht auf den inneren Willen des Verfügungsberechtigten, sondern auf die für etwaige Benutzer erkennbaren äußeren Gegebenheiten abzustellen. Im fraglichen Fall war der Zugang zur Betriebsfläche von dem Öffnen der Eingangsschranke abhängig. Diese Zugangsbeschränkung zeigt, wie das LG Arnsberg betonte, dass das Betriebsgelände eben nicht für jedermann zugänglich ist. Der Schaden hatte sich damit nicht im öffentlichen Verkehrsraum ereignet, sodass die Annahme einer Unfallflucht ausscheiden musste.

In der Praxis spielt diese Abgrenzung des öffentlichen Verkehrsraums vom nichtöffentlichen Verkehrsraum eine bedeutende Rolle. Hiervon ist abhängig, ob auf dem Betriebsgelände eingesetzte Kraftfahrzeuge zugelassen und versichert werden müssen, ob der Tachograph betrieben werden muss oder out of scope gestellt werden kann, oder ob beziehungsweise welche Fahrerlaubnis für das Führen eines Kraftfahrzeuges erforderlich ist. Hierbei ist jeweils eine sich mit den konkreten Umständen des Einzelfalles auseinandersetzen rechtliche Würdigung vorzunehmen. In Zweifelsfällen kann auch das Gespräch mit dem Versicherer beziehungsweise der Kfz-Zulassungsstelle hilfreich sein.

4 Schadensersatzpflicht wegen Preisabsprache (Lkw-Kartell)

Das **Landgericht Hannover** hat in einem – noch nicht rechtskräftigen – Grundurteil festgestellt, dass ein Lkw-Hersteller, der an dem sogenannten Lkw-Kartell teilgenommen hat, dem Käufer zum Ersatz der durch die Preisabsprache der Kartellanten entstandenen Schäden verpflichtet ist. In dem von Hannover entschiedenen Verfahren war Klägerin eine Körperschaft des Öffentlichen Rechts. Diese hatten im Zeitraum von 2001-2010 von einem Lkw-Hersteller eine Vielzahl von Lkw erworben. Das Landgericht Hannover stützte sich bei seiner Entscheidung auf den Beschluss der Europäischen Kommission vom 19.07.2016, in dem die Kommission festgestellt hatte, dass eine Reihe von Lkw-Herstellern sich im Zeitraum von 1997-2010 über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen mit dem Ziel ausgetauscht hätten, die Bruttopreise im europäischen Wirtschaftsraum (EWR) zu koordinieren. Die kollusiven Praktiken hätten ein einziges wirtschaftliches Ziel verfolgt, nämlich die Verfälschung der Preisgestaltung und der üblichen Preisbewegungen für Lkw im EWR. Das Landgericht Hannover sah Schadensersatzansprüche dem Grunde nach als gegeben an. Über die Höhe der Ansprüche ist noch nicht in jedem Einzelfall entschieden worden. Hannover führte aus:

Der Klägerin steht gegen die Beklagte dem Grunde nach für die Beschaffungsvorgänge ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Art. 81 EGV (nunmehr Art. 101 AEUV) bzw. § 33 Abs. 3 GWB zu.

Angesichts der Preisabsprachen und der Intention – Verfälschung der Preisgestaltung und der üblichen Preisbewegungen für Lkw im EWR – müsse von einem **Anscheinsbeweis für eine allgemein preissteigernde Wirkung** ausgegangen werden. Bei derartigen Verstößen gegen den Kernbereich des Wettbewerbs liege die Vermutung preissteigernder Wirkung mindestens genauso nah wie bei einem Quotenkartell. Absprachen über Preise bzw. Preiserhöhungen schalteten, auch wenn sie nur die Bruttolistenpreise betreffen, den Preiswettbewerb noch unmittelbarer und damit effizienter aus als Quotenabsprachen. Entsprechend müsse auch bei Preisabsprachen, so das LG Hannover, ein Anscheinsbeweis greifen.

Das Argument des Lkw-Herstellers, die von der Klägerin gezahlten Endkundenpreise seien keine Bruttolistenpreise gewesen, sondern jeweils ein kundenindividueller Preis für ein ebenso kundenindividuell konfiguriertes Investitionsgut, der unter Berücksichtigung kundenspezifischer, marktspezifischer und

auftrags- bzw. fahrzeugspezifischer Faktoren verhandelt worden sei, lies das LG Hannover nicht durchgreifen. Dies ändere die rechtliche Beurteilung nicht. **Nach der allgemeinen Lebenserfahrung sei davon auszugehen und werde von der Beklagten auch nicht bestritten, dass Grundlage und Ausgangspunkt der Verhandlungen über den kundenindividuellen Kaufpreis von Lkw der Beklagten deren Bruttolistenpreise gewesen seien.** Eine kartellrechtswidrige Absprache der Bruttolistenpreise wirke sich demnach auch auf die kundenindividuellen Preise unabhängig davon aus, ob und in wieweit in der Verhandlung der kundenindividuellen Preise auch noch kundenspezifische, marktspezifische und auftrags- bzw. fahrzeugspezifische Faktoren Berücksichtigung fänden.

5 Verbotsgut bei Paketbeförderung

Ein Transportversicherer nahm klageweise ein Paketdienstunternehmen wegen des Verlusts von Transportgut aus abgetretenem und übergegangenem Recht in Anspruch. Die Beklagte war von einem in Österreich ansässigen Unternehmen mit dem Transport eines Messgeräts beauftragt worden. Dem Vertrag lagen die **Beförderungsbedingungen** des beklagten Paketdienstleisters zugrunde, die u.a. eine **Klausel über Verbotsgüter** enthielten. Hiernach waren Güter u.a. vom Transport ausgeschlossen, wenn der Wert eines Pakets den Gegenwert von 50.000.- US\$ überschreitet. Sofern ein Paket dieser Beschränkung nicht entspricht, konnte die Beklagte nach einer weiteren Klausel die Beförderung des betreffenden Pakets verweigern oder, falls die Beförderung bereits im Gang war, die Beförderung einstellen.

Die österreichische Versenderin übergab einem Fahrer des beklagten Paketdienstunternehmens ein Transportbehältnis, in dem sich nach Darstellung der klagenden Transportversicherung ein Messgerät befunden hatte, dessen Wert zum Zeitpunkt der Übergabe 32.555.00 € betragen und damit die Wertgrenze von 50.000.- US\$ seinerzeit überschritten habe. Dieses Gerät war in Verlust geraten; das Transportbehältnis wurde nach Öffnung leer vorgefunden. Nachdem die Transportversicherung die Versenderin entschädigt hatte, verlangte sie den an den Versender gezahlten Betrag von 32.555.00 € von dem beklagten Paketdienstunternehmen. Dies machte hiergegen geltend, der Wert des angeblich an sie zur Beförderung übergebenen Messgeräts nebst Transportkoffer habe die Grenze für Verbotsgut nach ihren Beförderungsbedingungen überschritten. Dies führe zu einem vollständigen Haftungsausschluss.

Das Landgericht und das nachfolgende Oberlandesgericht Düsseldorf hatten die Beklagte antragsgemäß verurteilt und die Berufung zurückgewiesen. Die hiergegen eingelegte Revision beim BGH war erfolgreich. Dieser hob die Entscheidung auf und verwies die Sache zur erneuten Entscheidung an das OLG Düsseldorf zurück. Das OLG Düsseldorf urteilte hiernach wiederum, dass Schadensersatz in voller Höhe zu leisten sei. Auch gegen diese Entscheidung wurde wieder Revision zum BGH eingelegt. Der BGH hob die Entscheidung des OLG Düsseldorf wieder auf und verwies die Sache zur erneuten Verhandlung zurück. Der **BGH** urteilte:

Unterlässt der Versender bei Verbotsgut den Hinweis auf den die Obergrenze übersteigenden Wert der Sendung, trägt er die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der unterlassene Hinweis für den Schadenseintritt nicht mit ursächlich gewesen ist.

Damit beurteilt der BGH die **Beweislast** grundsätzlich anders als die Vorinstanz. Das OLG Düsseldorf hatte noch angenommen, dass das beklagte Paketdienstunternehmen darzulegen und zu beweisen habe, dass der Schaden nicht eingetreten wäre, wenn die Versenderin auf den Wert des Messgeräts hingewiesen hätte. Zwar obliegt es bei einem entsprechenden Sachvortrag des Antragstellers zur fehlenden Ursächlichkeit der unterlassenen Wertangabe nach bisheriger BGH-Rechtsprechung grundsätzlich dem Frachtführer, darzulegen und gegebenenfalls auch zu beweisen, dass der unterlassene Hinweis auf den ungewöhnlich hohen Wert des Gutes für den entstandenen Schaden zumindest mitursächlich war. Abweichendes gelte jedoch, so der BGH nun, für das Gut, das nach den in den Frachtvertrag einbezogenen AGB des Frachtführers von der Beförderung ausgeschlossen ist. Es sollte also bei der Versendung von Gütern mit einem Wert, die sich nach den Geschäftsbedingungen des auftragnehmenden Frachtführers als „Verbotsgut“ darstellen, immer ein entsprechender Hinweis erfolgen. Der Frachtführer kann dann den Abschluss eines Beförderungsvertrages oder die Annahme des Gutes ablehnen, oder aber eine besonders sichere Art der Beförderung, gegebenenfalls gegen einen entsprechenden Aufpreis, anbieten.