

Zeitschrift für das gesamte Recht
der Güterbeförderung,
der Spedition,
der Versicherungen des Transports,
der Personenbeförderung,
der Reiseveranstaltung

Herausgeber:
RA Prof. Dr. Rolf Herber
in Soz. Ahlers & Vogel,
Schaarsteinwegsbrücke 2,
20459 Hamburg

Die Ansprüche des geschädigten Dritten im Frachtrecht*

Dr. Karl-Heinz Thume, Nürnberg**

I. Einleitung

Im April des Jahres 2007 hatte das OLG Frankfurt/M einen interessanten Frachtrechtsfall zu entscheiden,¹ dem – etwas verkürzt geschildert – folgender Sachverhalt zugrunde lag:

Die Absenderin hatte den Frachtführer mit der Beförderung einer Ladung Phenolharz von Wiesbaden in die Schweiz beauftragt. Die dortige Empfängerin lehnte die Annahme wegen der zu hohen Temperatur des Frachtgutes ab. Der Absender wies daher den Rücktransport nach Wiesbaden an. Da der Fahrer ankündigte, dass er am Freitag erst gegen 18.00 Uhr in Wiesbaden ankomme, wurde er vom Absender angewiesen, die Ladung erst am Montag abzuliefern. Daraufhin stellte der Fahrer den Lastzug in der Halle einer Dritt-firma ab. Dort kam es am Wochenende infolge thermischer Reaktion zu einer Explosion. Hierdurch entstanden ganz erhebliche Sachschäden am Tankwagen des Frachtführers und in der Fahrzeughalle. Personen wurden erfreulicherweise nicht verletzt, weil sie rechtzeitig evakuiert worden waren. Aber es entstanden auch erhebliche Einsatzkosten des THW, der Feuerwehr etc., für Entsorgung von Abwasser und Sondermüll, sowie Reparatur- und Sanierungskosten.

II. Der geschädigte Dritte

Um das Thema dieses Beitrags zu veranschaulichen, sei der Sachverhalt des genannten Falles wie folgt vereinfacht: Der Frachtführer hat den Auftrag, das Phenolharz an einem Freitag nach München zu bringen. Der dortige Empfänger verweigert die Annahme, weil er mit einer früheren Ankunft gerechnet hatte, obwohl der Fahrer noch vor Betriebsschluss um 18.00 Uhr dort eingetroffen war. Auf Weisung des Absenders erfolgt dann am Wochenende die Einlagerung und deren Folgen, wie oben dargelegt.

Dann sind alle drei am Frachtvertrag Beteiligten in den Schadensfall involviert, nämlich der Absender, der Frachtführer und der Empfänger. Keiner von ihnen ist unbeteiligter

Dritter. Geschädigt sind jedoch neben dem Absender als Eigentümer des Gutes und dem Frachtführer als Eigentümer des Fahrzeugs auch zahlreiche Dritte, insbesondere der Spediteur, dem die Fahrzeughalle gehört. Werden weitere dort abgestellte fremde Fahrzeuge beschädigt, so sind auch deren Eigentümer geschädigt, sowie alle Eigentümer der auf jenen Fahrzeugen befindlichen Ladungen. Der Kreis der geschädigten Dritten kann sich also weit ausdehnen. Auch Personen, die durch die Explosion verletzt werden, gehören dazu.

Ferner seien folgende weiteren Beispiele erwähnt:

– Der Frachtführer hat auf einem Tieflader Eisenträger geladen. Während der Beförderung streift er damit in einer Kurve mehrere dort geparkte Fahrzeuge, die fremden Eigentümern gehören, und beschädigt diese erheblich. In einem dieser Fahrzeuge sitzt der Fahrer, der bei dem Unfall leicht verletzt wird und sich ärztlich behandeln lassen muss. Dadurch versäumt er einen wichtigen Termin und erleidet dadurch einen erheblichen Vermögensschaden.

– Der Frachtführer eines mit chemischer Lauge beladenen Tanklastzuges entleert diese versehentlich nicht in den im zugewiesenen Tank des Empfängers, sondern in den benachbarten Tank, in dem sich bereits eine andere Flüssigkeit befindet. So kommt es im Empfängertank zu einem erheblichen Vermischungsschaden mit der Folge, dass das dort befindliche Gut völlig unbrauchbar wird.

– Der Frachtführer hat im eben zuletzt geschilderten Fall den Tanklastzug nicht ausreichend gereinigt, so dass die chemische Lauge während der Beförderung verunreinigt wird. Die verschmutzte Ladung wird in den richtigen Empfängertank gefüllt, vermischt sich dort mit der bereits vorhandenen gleichartigen Lauge, so dass diese insgesamt unbrauchbar wird.

* Referat, gehalten auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht in Leipzig am 5. November 2009.

** Seniorpartner der Kanzlei FRIES Rechtsanwälte Nürnberg, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht und für Versicherungsrecht.
1 OLG Frankfurt vom 20. 4. 2007 – 3 U 203/05 – TranspR 2008, 472 mit Anm. Boettge.

In all den genannten Fällen sind zahlreiche unterschiedliche Schäden entstanden, nämlich Sachschäden der beteiligten Absender, Frachtführer und Empfänger und Personen- und Sachschäden völlig unbeteiligter Dritter.

III. Schadensursachen und Schadensarten

Auch die Schadensursachen sind ganz verschieden.

Im ersten Fall der Explosion sind alle Schäden gleichzeitig nebeneinander entstanden: Ursache ist das gleiche Schadensereignis, die Explosion, welche neben dem Güterschaden – d. i. der Schaden am Frachtgut – durch fächerartige Ausdehnung und Streuung weitere Sachschäden verursacht hat. Es handelt sich insoweit also um Kumulschäden, nicht jedoch um Güterfolgeschäden.

Im zweiten Fall wurden zwar durch das Transportgut, die Eisenträger, Personen- und Sachschäden Dritter verursacht, das Gut selbst blieb aber unbeschädigt.

In den beiden letztgenannten Fällen handelt es sich um Vermischungsschäden beim jeweiligen Empfänger, die jedoch unterschiedliche Ursachen haben. Im einen Fall ist der Schaden auf die Befüllung des falschen Empfängertanks zurückzuführen, im anderen auf eine Verschmutzung, die das Frachtgut bereits während der Beförderung erfasst hatte und sich dann im Empfängertank »weitergefressen« hat. Die dortige Vermischung im Empfängertank ist also eine Folge der Verschmutzung des Frachtgutes und daher als einzige ein echter Güterfolgeschaden.

IV. Die Schädiger

Potentielle Schädiger im erst genannten Explosionsfall können theoretisch alle am Frachtvertrag beteiligten Personen sein, etwa der Absender, weil er die Ladung schon mit einer hohen Temperatur in den Tanklastzug gefüllt hat und weil er den Frachtführer nicht auf die einzuhaltende Höchsttemperatur von 25 Grad Celsius hingewiesen hat. Oder der Frachtführer, weil ihm dies alles bekannt war und weil er für die Einhaltung der Höchsttemperatur nicht gesorgt hat oder der Empfänger, weil er die Gefährlichkeit der Sendung kannte und Empfang aus Bequemlichkeitsgründen abgelehnt hat.

In den drei anderen Fällen ist Schädiger jeweils der Frachtführer.

V. Ansprüche der Dritten

Je nachdem, wer nun von den drei am Frachtvertrag Beteiligten den Schaden verursacht hat, wird dafür haften. Frachtvertragliche Ansprüche haben die unbeteiligten Dritten gegen keinen von allen Dreien, wohl aber außervertragliche Ansprüche, nämlich insbes. aus unerlaubter Handlung gemäß § 823 ff. BGB. Nach dessen Abs. 1 ist lediglich erforderlich, dass der Schädiger schuldhaft das Eigentum des Dritten oder dessen Körper und Gesundheit verletzt hat. Ferner kommt Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Frage, wenn man unterstellt, dass gegen Gefahrgutbestimmungen verstoßen wurde, denn diese sind alle Schutzgesetz im Sinne dieser Bestimmung.²

Geschädigte Eigentümer können außerdem Schadenersatzansprüche aus der Eigentumsverletzung nach § 985 ff.

haben. In anderen Schadensfällen sind Ansprüche wegen Besitzstörung gemäß § 862 BGB oder wegen Eigentumsstörung aus § 1004 BGB denkbar. Hinzu können Ansprüche Dritter aus Geschäftsführung ohne Auftrag (§ 678 BGB) usw. kommen. Schließlich bestehen zwischen dem Dritten und dem Absender oder Empfänger häufig weitere Vertragsbeziehungen, etwa kaufrechtlicher Art, aus denen sich zusätzliche vertragliche Ansprüche ergeben können.

Der Fantasie des Lesers seien keine Grenzen gesetzt. Auf nähere Einzelheiten der zivilrechtlichen Haftungsgrundlagen kann hier jedoch schon aus Platzgründen nicht eingegangen werden.³ Sie sind auch nicht von maßgeblicher Bedeutung. Festzuhalten ist vielmehr, dass der Geschädigte in all diesen Fällen grundsätzlich Anspruch auf vollen Schadenersatz hat, soweit die jeweiligen zivilrechtlichen Bestimmungen keine Haftungsbegrenzungen enthalten.⁴ Das ist einleuchtend und, soweit es sich bei dem Schädiger jeweils um den Absender oder den Empfänger des Frachtgutes handelt, völlig klar und unumstritten.⁵

Wichtig ist vielmehr, dass zunächst in all diesen Fällen etwaige vertragliche Schadenersatzansprüche der einzelnen am Frachtvertrag Beteiligten und der Dritten und alle außervertraglichen Schadenersatzansprüche dieser Personen grundsätzlich kumulativ nebeneinander bestehen und geltend gemacht werden können. Gesetzliche Beschränkungen der frachtvertraglichen Ansprüche des Empfängers gegen den Absender und umgekehrt bestehen nicht. Auch insoweit besteht also jeweils echte unbeschränkte Konkurrenz aller denkbaren Ansprüche.

Zwar hat der geschädigte Dritte keinen frachtvertraglichen Anspruch gegen den Absender oder den Empfänger, er kann aber alle anderen gegen diese bestehenden außervertraglichen Schadenersatzansprüche und etwaige weitere aus anderweitigen Vertragsbeziehungen resultierende Ansprüche unbeschränkt geltend machen.

IV. Ansprüche gegen den Frachtführer

Etwas anders ist es jedoch, wenn der Geschädigte Schadenersatzansprüche gegen den Frachtführer geltend machen will.

Bekanntlich sind in nahezu allen Transportrechtsordnungen Bestimmungen vorhanden, die es dem Frachtführer gestatten, sich auf die jeweils vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen auch dann zu berufen, wenn der geschädigte Absender oder der Empfänger seine Schadenersatzansprüche nicht auf die vertraglichen Grundlagen stützt, sondern auf die eben genannten außervertraglichen Vorschriften.

Dieser Gleichlauf des Haftungsumfanges des Frachtführers gibt es seit Jahrzehnten in Internationalen Fracht-

² Vgl. OLG Hamm, NJW-RR 1993, 914.

³ Siehe dazu *Fremuth* in *Fremuth/Thume*, Transportrecht, § 434 HGB Rn. 7; *Herber* in *MünchKommHGB*, 2. Aufl., § 434 Rn. 7 und *Koller*, 6. Aufl., § 434 HGB Rn. 4.

⁴ Siehe dazu z. B. die Haftungsbegrenzungen des § 12 StVG.

⁵ § 414 Abs. 2 HGB enthält eine Haftungsbegrenzung des Absenders nur hinsichtlich der vertraglichen Ansprüche des geschädigten Frachtführers, die auch bezüglich der konkurrierenden außervertraglichen Ansprüche des Frachtführers gegen den Absender gilt (*Czerwenka* in *MünchKommHGB*, 2. Aufl. § 414 Rn. 36; *Fremuth* in *Fremuth/Thume*, Transportrecht, § 414 HGB Rn. 18; *Koller*, 6. Aufl. § 414 HGB Rn. 20. und *Paschke* in *Oetker HGB* § 414 Rn. 14.

rechtsabkommen, z.B. in Art. 28 Abs. 1 CMR und – ähnlich formuliert – in Art. 24 Abs. 1 des Warschauer Abkommens, in Art. 51 Abs. 1 ER/CIM von 1980 und schließlich auch im Seeverkehr im derzeit noch geltenden § 607a Abs. 1, HGB.

Im Zuge der Transportrechtsreform hat deshalb der Gesetzgeber den § 434 HGB geschaffen, der bewusst an Art. 28 Abs. 1 CMR angelehnt worden ist.⁶

Allerdings bezieht sich diese Haftungsbeschränkung bei außervertraglichen Ansprüchen – wie meist in den internationalen Übereinkommen auch – nur auf die Fälle des Verlustes und Beschädigung des Gutes sowie auf Verspätungsschäden.

Die eingangs erwähnten Fälle, bei denen nicht oder nicht nur das beförderte Frachtgut beschädigt wurde, gehören also nicht hier her. Vielmehr hat der Frachtführer für Verlust und Beschädigung fremder Güter, wie etwa der Lagerhalle und der dort abgestellten Fahrzeuge gem. §§ 280 BGB und § 823 ff BGB vollen Schadenersatz zu leisten. Hinsichtlich der Sachbeschädigung der am Straßenrand abgestellten Fahrzeuge und der Personenschäden kann ebenfalls keine Haftungsbegrenzung aus § 434 HGB abgeleitet werden. Anders ist es nur im letztgenannten Fall des echten Güterfolgeschadens, wie gleich darzulegen ist.

Ferner ist zu beachten, dass die Haftungsbeschränkung bei grobem Verschulden des Frachtführers hinsichtlich der außervertraglichen Ansprüche in gleicher Weise entfällt wie hinsichtlich der vertraglichen Schadenersatzansprüche (vgl. dazu z.B. § 435 HGB und Art. 29 CMR.).

Ziel all dieser Vorschriften ist es, die Haftung des Frachtführers für alle transporttypischen Schäden in eine in sich geschlossene und rechtlich kalkulierbare Haftungsordnung einzubinden. Der Gleichlauf soll also den Frachtführer davor schützen, dass er aus außervertraglichen Anspruchsgrundlagen in eine höhere zusätzliche Haftung genommen wird. Hintergrund ist auch, dass er für seine Beförderungsleistung regelmäßig nur eine Vergütung erlangen kann, die weit unter dem Wert der beförderten Güter liegt. Auf der anderen Seite steht das Recht des Eigentümers der beschädigten oder verlorenen Güter auf Ersatz des vollen ihm entstandenen Schadens, zumal in Deutschland, wo sein Eigentum durch Art. 14 GG verfassungsrechtlich garantiert wird. Was also für den Frachtführer eine haftungsbeschränkende Wohltat ist, bedeutet für den geschädigten Eigentümer einen Nachteil. Sieht man es aus der Sicht des Frachtführers, so handelt es sich insoweit, wie *Ruhwedel* es ausdrückt, um das »störende Eigentum am Frachtgut«.⁷

V. Ansprüche des Dritten gegen den Frachtführer

Die genannten internationalen Frachtordnungen und auch § 607a Abs. 1 HGB lassen jeweils offen, ob die Haftungsbeschränkung für außervertragliche Ansprüche auch dann gilt, wenn der geschädigte Eigentümer nicht am Frachtvertrag direkt beteiligt ist, wenn es sich also weder um den Absender noch um den Empfänger des Gutes handelt.⁸

Solche drittgeschädigten »störenden« Eigentümer treten immer auf, wenn das Frachtgut nicht dem Absender oder Empfänger gehört. Das ist z.B. der Fall beim Eigentumsvorbehalt und Sicherungseigentum Dritter und auch im Leasinggeschäft. Für diese Dritteigentümer enthalten die genannten internationalen Rechtsvorschriften keine dezidierten Lösungen. Namentlich im Bereich des Art. 28 CMR war deshalb seit Jahren streitig, ob, und in welchem Umfang auch die

außervertraglichen Ersatzansprüche der nicht am Frachtvertrag beteiligten Dritten wie z.B. wegen Eigentumsverletzung, insbesondere nach §§ 823, 985 und 1004 BGB in gleicher Weise beschränkt werden, wie die vertraglichen Ansprüche des Absenders und Empfängers wegen Verlust und Beschädigung des Gutes oder wegen Verspätungsschäden.

Da die Bestimmungen den Frachtführer im Rahmen der vertraglichen Haftungsgrenzen auch gegenüber dem Deliktsrecht schützen sollen, wurde in Literatur und Rechtsprechung seit langem gefordert, die internationalen Bestimmungen so auszulegen, dass sie diesen Schutzzweck voll erreichen.⁹ So wurde der weiten Formulierung insbesondere des Art. 28 Abs. 1 einerseits abgeleitet, dass generell auch die Ansprüche der geschädigten Dritteigentümer betroffen sein sollen.¹⁰ Dagegen wurde andererseits die Auffassung vertreten, dass sich grundsätzlich die jeweilige Frachtordnung lediglich mit der Regelung der am Frachtvertrag Beteiligten auseinandersetzen würde, so dass Art. 28 CMR die Rechte vertragsfremder Dritter unberührt lasse.¹¹ In der Beschränkung der Rechte der geschädigten Dritten sah man daher auch die Gefahr, dass bei dieser Auslegung der Frachtvertrag zum Vertrag zu Lasten Dritter werden könne.¹² Die heute überwiegend vertretene vermittelnde Lösung in Rechtsprechung und Literatur geht dahin, dass die vertragliche Haftungsbeschränkung einem Dritten nur entgegengesetzt werden könne, wenn dieser »... in einem bestimmten inneren Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag steht ...«¹³

VI. Die Reichweite des § 434 Abs. 2 HGB

Um dieser höchst umstrittenen Problematik Rechnung zu tragen, hat der deutsche Gesetzgeber im Zuge der Transportrechtsreform den § 434 Abs. 2 HGB geschaffen. Diese Bestimmung soll in gleicher Schutzrichtung wie Abs. 1 die Aushöhlung des vertraglichen Entschädigungssystems mittels außervertraglicher Ansprüche vertragsfremder Dritter verhindern.¹⁴ Sie enthält deshalb auch hinsichtlich der außervertraglichen Ansprüche Dritter wegen Verlust und Beschädigung des Frachtgutes die gleiche oben geschilderte Haftungsbeschränkung. Diese ist jedoch an zusätzliche Voraussetzungen gebunden, die dort in den Nummern 1 und 2 genannt sind. Auf jene beiden Ausnahmen wird unten noch kurz gesondert einzugehen sein.

Zu beachten ist zunächst, dass sich der Frachtführer auch bei den außervertraglichen Ansprüchen Dritter nur dann auf die in Abs. 1 genannten Haftungsbeschränkungen berufen

6 Amtl. Begr. BT-Drucks. 13/8445, S. 69.

7 *Ruhwedel*, Festgabe für *Herber*, 1999, S. 163 ff.

8 Grundsätzlich hierzu siehe *Hübsch* VersR 1997, 799.

9 *Helm*, CMR, 2. Aufl., Art. 28 Rn. 2.

10 *Löwe*, ETR 1976, 574, Rn. 212; *Basedow* in MünchKommHGB 1. Aufl. Art. 28 CMR, Rn. 10; OLG Köln vom 4. 7. 1995, TranspR 1996, 284.

11 *Heuer*, Haftung! 975, S. 188; *Schmid* in *Thume* CMR, Art. 28, Rn. 17.

12 Vgl. dazu *Helm*, a.a.O., Art. 28 CMR, Rn. 9; *Schmid* in *Thume*, Art. 28 CMR, Rn. 17; *Jesser-Huß* in MünchKommHGB, 2. Aufl. Art. 28 CMR, Rn. 9 ff.

13 So *Jesser-Huß* in MünchKommHGB, 2. Aufl., Art. 28, Rn. 9 ff, *Helm*, Art. 28 CMR, Rn. 9; *Bahnsen* in *Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn* Art. 28 CMR Rn. 5; *Thume* in *Fremuth/Thume* Transportrecht Art. 28 Rn. 5; OGH Wien vom 10. 11. 1981 SZ 54, 165 und vom 27. 9. 1983 – 5 Ob 633/83, TranspR 1984, 191.

14 Amtl. Begr., BT-Drucks. 13/8445, S. 70 f; *Herber*, § 434 HGB, Rn. 3; *Hübsch*, VersR 1997, 799.

darf, wenn ihn kein grobes Verschulden trifft und wenn es sich um Fälle des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes handelt. Außervertragliche Ansprüche Dritter wegen Überschreitung der Lieferfrist enthält diese Regelung nicht, weil nach Auffassung des Gesetzgebers eine Haftung wegen Lieferfristüberschreitung originär vertraglicher Natur ist und daher gegenüber vertragsfremden Dritten ohnehin nicht in Betracht kommt.¹⁵

Dritter in Sinne der Bestimmung ist, wie oben schon ausgeführt, jeder, der nicht am Frachtvertrag unmittelbar oder mittelbar als Absender bzw. Empfänger beteiligt ist und deshalb nicht zur Geltendmachung frachtvertraglicher Ersatzansprüche aktivlegitimiert ist.¹⁶ Das kann neben dem Eigentümer auch der erste Spediteur oder Frachtführer sein, der von diesem den Auftrag zur Besorgung bzw. Durchführung des Transportes erhalten hat und ihn an den Frachtführer weitergegeben hat, welcher wiederum einen Unterfrachtführer eingeschaltet hat, in dessen Obhut der Schaden entstanden ist.

Aus der amtlichen Begründung zum TRG wird ferner deutlich, dass der Gesetzgeber zu dem Kreis der »Dritten« insbesondere den Eigentümer eines Gutes zählt, der selbst weder Absender noch Empfänger ist. Jener Dritte, dem die Beförderung in bestimmter Weise zuzurechnen ist, muss sich auch gegenüber seinen außervertraglichen Ansprüchen gegen den Frachtführer die nach Abs. 1 vorgesehenen Einwendungen entgegen halten lassen. Dazu heißt es dort wörtlich »Durch Einschränkung außervertraglicher Ansprüche auch Vertragsfremder kann des vertragliche Entschädigungssystem umfassend vor einer Aushöhlung ... geschützt werden. Die Ausweitung vertraglicher Haftungsbestimmungen auf Dritte erscheint zudem nicht als unbillige Belastung. So profitiert vielfach der vertragsfremde Dritte im Ergebnis von der Beförderung des Gutes, somit von der frachtrechtlichen Beziehung; er muss sich daher auch den dort geltenden Anspruchsbeschränkungen unterwerfen lassen.«¹⁷ Der Gesetzgeber hat also den Wertungskonflikt zwischen dem Schutz des Drittschädigten einerseits und dem des Frachtführers andererseits auf diese Weise ausbalancieren wollen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass das Gesetz ganz bewusst diesen Dritten allen in Abs. 1 genannten Einwendungen unterwirft, also sowohl den gesetzlichen als auch den ggf. vereinbarten und sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen.¹⁸ Dies gilt nur dann nicht, wenn die Ausnahmen des Abs. 2 Nr. 1 und 2 vorliegen, wenn also der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer dies wusste oder fahrlässig nicht wusste oder wenn das Gut vor Beginn der Beförderung dem Dritten abhanden gekommen war.

Die gleiche Konfliktsituation, die nach der Intention des Gesetzgebers durch beschränkende Ausdehnung der Haftungsbeschränkung auf außervertragliche Ansprüche des Dritten in Abs. 2 geregelt ist, ergibt sich jedoch auch dann, wenn, wie im zu Beginn geschilderten Fall jener Dritte einen Schaden erleidet, dessen Frachtgut sich auf einem benachbarten Lkw befindet und durch die Explosion des Tanklastzuges beschädigt wird. Auch dieser Dritte war mit der Beförderung seines Gutes einverstanden, allerdings nicht durch den schädigenden Frachtführer. Man könnte also daran denken, dass auch dieser Dritte, der durch den vom Frachtführer des Tanklastzuges entstandenen Schaden einen weiteren mittelbaren Schaden erleidet, sich analog § 434 Abs. 2 HGB die Haftungsbeschränkungen des schädigenden Frachtführers entgegenhalten lassen muss, wenn er diesen in Anspruch nimmt.

VII. Ersatz von Güterfolgeschäden

In der Literatur und Rechtsprechung war lange Jahre umstritten, wie es mit dem Ersatz von Güterfolgeschäden steht, die sich infolge einer Kettenreaktion aus der Beschädigung des Frachtgutes ergeben. Meist handelt es sich um Vermischungsschäden bei der Beförderung schüttbarer, gasförmiger oder flüssiger Güter, die daraus entstehen, dass die hierfür eingesetzten Spezialfahrzeuge nicht hinreichend gereinigt waren, so dass sich das Frachtgut mit der Vorladung während der Beförderung vermischt und dadurch verschmutzt, in der Qualität vermindert oder total beschädigt wird. Wird das so bereits während der Beförderung beschädigte Frachtgut bei der Ablieferung in den Tank oder Silo des Empfängers entleert, so vermischt es sich dort erneut mit dem bereits vorhandenen Gut der gleichen Art. Insoweit handelt es sich dann beim Empfänger um einen »weiterfressenden« Güterfolgeschaden.

Fraglich war, ob die vertragliche Regelhaftung des Frachtführers auch für diese Folgeschäden gilt, so dass diese als weitere Schäden im Sinne des § 432 S. 2 HGB nicht zu ersetzen sind und ob infolge dessen auch außervertragliche Ansprüche des Empfängers gegen den Frachtführer gemäß § 434 Abs. 1 HGB ausgeschlossen sind. Über diese Frage hatte sich ein heftig geführter Streit entwickelt, der insbesondere zwischen *Heuer* und dem Autor dieses Beitrags ausgetragen wurde.¹⁹

Der BGH hat diese Streitfrage mit Urteil vom 5. 10. 2006²⁰ entschieden und festgestellt, dass weiterfressende Folgeschäden nach § 432 S. 2 HGB nicht zu ersetzen sind und insoweit nach § 434 Abs. 1 HGB auch außervertragliche Ansprüche gegen den Frachtführer ausgeschlossen sind.

Offen gelassen hat der BGH in dieser Entscheidung allerdings die Frage, ob der Haftungsausschluss in § 434 Abs. 2 HGB auch zu Lasten außenstehender Dritter wirkt, die durch das auf dem Transport beschädigte Frachtgut einen solchen Folgeschaden erleiden.²¹

*Koller*²² vertritt die Auffassung, dass diese Bestimmung sich nicht zu Lasten Dritter auswirken darf, welche durch das auf dem Transport beschädigte Gut einen Schaden erleiden, auch dann nicht, wenn es sich um einen grundsätzlich nicht ersatzfähigen Folgeschaden handelt. Er nennt als Beispiel den Fall, dass die bei der Beförderung verschmutzte Ladung das Gut anderer Eigentümer beschädigt. Auch eine Analogie zu § 434 Abs. 2 HGB sei nicht möglich, weil andere Eigentümer ihr Gut nicht dem Risiko eines Transportes ausgesetzt hätten und der Frachtführer auf eine solche Risikoübernahme auch nicht vertrauen dürfe. Ihm folgt *Herber*.²³ Diese Auffassung

15 Amtl. Begr., BT-Drucks. 13/8445, S. 71.

16 Amtl. Begr., BT Drucks. 13/8445, S. 70.

17 Amtl. Begr., BT Drucks. 13/8445, S. 70.

18 Amtl. Begr., BT Drucks., a. a. O.

19 *Thume*, VersR 2002, 267; *TranspR* 2004, Sonderbeilage zu Heft 3, S. XX; r+s 2006, 89 bejahend; a. A. *Heuer*, *TranspR* 2002, 334 und *TranspR* 2005, 70; siehe ferner OLG Bremen vom 16. 10. 2003 – 2 U 31/03 – VersR 2004, 222 = *TranspR* 2005, 69; *Koller*, schon 5. Aufl. § 432 HGB, Rn. 15 und § 433 HGB, Rn. 4 und *Andresen/Valder*, § 432 HGB, Rn. 14.

20 BGH vom 5. 10. 2006 – I ZR 240/03 – BGHZ 169, 187 = *TranspR* 2006, 454.

21 BGH, a. a. O., Rn. 17.

22 § 434 Nr. 13 a. E.

23 MünchKommHGB, 2. Aufl., § 434, Rn. 21.

beruht auf der Überlegung, dass In einem solchen Fall der Dritte so weit von der Beförderung, also dem eigentlichen Schadensereignis entfernt ist, dass der Schutz seines Eigentums wohl höher zu bewerten sei, als der des Frachtführers. Das muss aber nicht zwangsläufig immer so sein. So kann es durchaus Fälle geben, bei denen der Drittgeschädigte weiß, ja sogar wünscht, das zu seiner eigenen Ware fremdes – zuvor transportiertes – Frachtgut, dessen Eigentümer er (noch) nicht ist, hinzu gegossen bzw. geschüttet wird; so z.B. wenn es sich um ein Streckengeschäft handelt oder wenn der fremde Eigentümer aus anderen Gründen Kenntnis von der Beförderung hatte und damit einverstanden war. Ferner könnte es anders sein, wenn der Dritte beispielsweise als Käufer des Gutes den Absender als Verkäufer angewiesen hat, das Gut heranzuschaffen und bei einem dritten Empfänger abzuliefern und womöglich sogar den schädigenden Frachtführer dem Absender empfohlen hat. In solchen Fällen ist der vertragsfremde Drittempfänger in einer ähnlichen Situation wie jener vertragsfremde Eigentümer, der der Beförderung zugestimmt hat und sich deshalb § 434 Abs. 2 HGB entgegen halten lassen muss. Er weiß und wünscht, dass seinem eigenem Gut das zuvor den Gefahren einer Beförderung ausgesetzt gewesene fremde Frachtgut beigefügt wird und sich so insgesamt vermischen wird. Die Möglichkeit eines dadurch eintretenden weiterfressenden Schadens am Gesamtgut ist ihm durchaus geläufig, wie die Praxis zeigt; denn in aller Regel erfolgt bei der Anlieferung von schüttbaren, gasförmigen und flüssigen Gütern seitens des Empfängers eine sorgfältige Prüfung, bevor die Erlaubnis zum Entladen erteilt wird.

Der haftungsrechtliche Interessenkonflikt, ob das Eigentumsrecht des unbeteiligten Dritten Vorrang vor dem Recht des Frachtführers auf die Haftungsbeschränkung gem. § 434 Abs. 2 HGB hat oder nicht, wird daher in jedem konkreten Einzelfall nach dem Grundsatz der größeren Schutzbedürftigkeit gelöst werden müssen.²⁴

Im Übrigen stimmt die strikte Auffassung von *Koller* und *Herber* aus einem weiteren Gesichtspunkt nachdenklich: Wenn der Frachtführer das Gut während der Beförderung verschmutzt und es dann beim Empfänger entlädt, so dass bei diesem mit dessen Eigentum vermischt, so, handelt es sich um einen Güterfolgeschaden, der – wie der BGH entschieden hat – nicht ersatzpflichtig ist. Lediglich der Wert der Ladung des Lkw, also das beförderte verschmutzte Gut ist gem. § 429 HGB (im Rahmen der Haftungsgrenzen des § 431 HGB) zu ersetzen. Wenn jedoch der Empfänger dann dieses insgesamt geschädigte Gut weiter an einen Dritten veräußert, wo es sich erneut vermischt, würde nach dieser Lösung der Drittgeschädigte wiederum Anspruch auf vollen Schadenersatz haben, weil § 434 Abs. 2 HGB nicht einschlägig wäre. Dieses Ergebnis ist zumindest ungewöhnlich und im jeweiligen Einzelfall wohl auch nicht immer sachgerecht. Auch hier wird letztlich wohl darauf ankommen, ob das Eigentum des Endempfängers, der das ihm angelieferte geschädigte Gut (womöglich ohne ausreichende Vorprüfung) angenommen und damit auch selbst zur weiteren Vermischung des Gesamtgutes beigetragen hat, Vorrang vor dem gesetzlich in § 434 Abs. 2 HGB verankerten Schutz des Frachtführers hat.²⁵

Logisch zwingend für alle denkbaren Schadensfälle erscheint daher die stringente Argumentation *Kollers* und *Herbers* nicht, zumal sie im Vergleich zu anderen Haftungsordnungen zu weiteren Unterschieden führt und damit dem Prinzip, nach Möglichkeit die Frachtrechtordnungen einheitlich zu gestalten und anzuwenden, widerspricht.

So vertritt *Rabe* zu § 607 a HGB die Auffassung, dass der Verfrachter in jedem Falle Schadenersatz nur in der Limitierung des Seerechts zu leisten hat, unabhängig davon, ob der Vertragspartner Eigentümer ist oder nicht. Maßstab für den Verlust dieses Haftungsprivilegs sei allein § 660 Abs. 3 HGB, also das grobe Verschulden. Deshalb dürfe er sich in jedem anderen Fall auf die Haftungsbefreiungen und -beschränkungen berufen. Eine Einschränkung auf fahrlässige Unkenntnis der Beförderung im Sinne von § 434 Abs. 2 sei ebenso wenig gerechtfertigt wie der Einwand, das Gut sei abhanden gekommen.²⁶

Ferner enthält das Montrealer Übereinkommen in Art. 18 MÜ bei Zerstörung, Verlust und Beschädigung des Frachtgutes eine gemäß Art. 22 Abs. 3 limitierte Haftung in Höhe von 17 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm, soweit der Absender bei Übergabe des Gutes nicht ein besonderes Interesse an der Ablieferung betragsmäßig angegeben und einen entsprechenden Zuschlag entrichtet hat. Aktivlegitimiert zur Geltendmachung dieses Schadens sind lediglich der Absender und der Empfänger. Der Dritte als unbeteiligter Eigentümer des beschädigten Gutes kann seine Eigentumsrechte überhaupt nicht geltend machen; er ist insoweit nicht aktivlegitimiert.²⁷ *Rubwedel*²⁸ empfiehlt deshalb, bei subsidiärer Anwendbarkeit deutschen Rechts gemäß Art. 27, 28, Abs. 4 EGB (und künftig Rom I-VO), das Problem auf der Grundlage des § 434 HGB anzugehen.²⁹

Ähnlich reglementiert ist die Regelaftung bei Verlust und Beschädigung im Rahmen der internationalen Eisenbahnbeförderung gemäß Art. 30, 31 CIM 1999. Auch hier haben lediglich der Absender und der Empfänger eine Klagebefugnis gemäß Art. 44 CIM. Der Eigentümer des Gutes, welcher nicht zu diesen Personen gehört, ist nicht aktivlegitimiert.³⁰

Anderes kann daher allenfalls gelten, wenn der Absender oder der berechtigte Empfänger seine Ansprüche an den Geschädigten abtritt. Aber was soll dieser abtreten, wenn er selbst noch gar keinen Schaden hat, weil dieser erst beim Dritten entsteht? Und darf der geschädigte Dritte auf diese Weise die fehlende Klagebefugnis erlangen? Zu überlegen ist hier auch, ob der Absender oder Empfänger nach ergänzend anwendbarem deutschem Recht die Ansprüche der geschädigten Dritten im Wege der Drittschadensliquidation geltend machen und einklagen können oder nicht. Fragen über Fragen, deren Beantwortung hier offen bleiben muss.

VIII. Verzicht auf die Haftungsbeschränkung

Schließlich ist zu erwähnen, dass die Möglichkeit besteht, auf die Haftungseinschränkung des § 434 Abs. 1 und 2

24 *Fremuth* in *Fremuth/Thume* Transportrecht, § 434 Rn. 9.

25 Dabei wird auch zu erwägen sein, dass der Endempfänger i. d. R. auch gegen seinen Lieferanten vertragliche und außervertragliche Schadensersatzansprüche haben wird, die den frachtrechtlichen Beschränkungen nicht unterliegen.

26 *Rabe*, § 607 a HGB, Rn. 5.

27 *Rubwedel*, MünchKommHGB, Art. 18 MÜ, Rn. 91; *Reuschle*, Montrealer Übereinkommen; Art. 18 Rn. 88, a.A. *Pokrant* in *Ebenroth/Boujong/Joost/Stroon*, Art. 8 MÜ, Rn. 32.

28 Festgabe für *Herber* S. 163 und in MünchKommHGB, Art. 18 MÜ, Rn. 91.

29 Ebenso *Pokrant* in *Ebenroth/Boujong/Joost/Stroon*, Art. 8 MÜ, Rn. 32.

30 *Freise*, MüKo – HGB, Art. 44 CIM, Rn. 7.

vertraglich zu verzichten: das kann allerdings gemäß § 449 Abs. 2 HGB lediglich durch Individuellvereinbarung, die auch in einem Rahmenvertrag eine Mehrzahl von gleichartigen Beförderungsverträgen zwischen den selben Vertragspartnern erfolgen. Das bietet sich gerade bei derartigen Spezialtransporten durchaus an.

IX. Beigeladenes fremde Gut

Zu erwähnen sind noch die Fälle, in denen der vom Frachtführer verursachte weiterfressende Schaden während der Beförderung beigeladenes Gut erreicht und beschädigt. Zu denken ist daran, wenn der Frachtführer sorgfältig verpacktes flüssiges Frachtgut falsch behandelt, so dass dieses während der Beförderung ausläuft und die beigeladene, einem dritten Absender gehörende Güter verschmutzen oder auf andere Weise beschädigen. Zum einen haben diese Personen der konkreten Beförderung zugestimmt und zum anderen ist ihnen ein eigener Güterschaden während der Beförderung entstanden, der der gesetzlichen bzw. vereinbarten Haftungsgrenze unterliegt. Ihnen gegenüber wird daher der Frachtführer auch bezüglich der außervertraglichen Ansprüche die Haftungsbegrenzung des § 434 HGB in Anspruch nehmen können.

X. Fazit

Die vorstehenden Ausführungen lassen erkennen, dass auch mit der Einführung des § 434 Abs. 2 HGB das schwierige Problem nicht abschließend gelöst worden ist, ob und wann sich der Frachtführer bei Verlust und Beschädigung von Frachtgut, das weder dem Absender noch dem Empfänger sondern einem vertragsfremden Dritten gehört, auf die gesetzlichen und/oder vertraglich mit dem Absender vereinbarten Haftungsbeschränkungen berufen kann.

Zum einen gilt diese Bestimmung nur für das allgemeine deutsche Frachtrecht, nicht aber für das derzeitige deutsche Seerecht. Die in ihr enthaltenen Regelungen basieren zwar auf den von der Rechtsprechung und Literatur zu Art. 28 CMR entwickelten Überlegungen, so dass insoweit wohl auch in Zukunft ein »Gleichlauf« der Haftungsvorschriften erwartet werden darf. Andere Internationale Frachtrechtsübereinkommen enthalten jedoch zum Teil davon erheblich abweichende Regelungen.

Zum anderen lässt auch § 434 Abs. 2 HGB selbst noch Fragen offen, insbesondere im Bereich der echten Güterfolgeschäden, der sog. »weiterfressenden« Güterschäden, bei denen die Erstreckung der frachtvertraglichen Haftungsbeschränkungen auf die Schadensersatzansprüche vertragsfremder Dritter bislang höchststrichterlich nicht entschieden ist.