

Zur transportrechtlichen Rechtsprechung des OLG Stuttgart

Vorsitzender Richter am OLG Albrecht Kober, Stuttgart

Der 3. Stuttgarter Zivilsenat ist im württembergischen Landesteil von Baden-Württemberg zuständig für Berufungen und Beschwerden, denen Ansprüche aus Fracht-, Speditions- und Lagergeschäften sowie aus Transportversicherungen zugrunde liegen. Der 3. Zivilsenat ist ferner Spezialsenat in Maklersachen und bearbeitet zudem überwiegend im Turnus allgemeine Zivilsachen.

Die Transportrechtsfälle betreffen knapp 15 % aller anhängigen Verfahren. Bemerkenswert ist vielleicht, dass die Transportsachen in der Art der Erledigung von den übrigen Zivilsachen abweichen: Der Anteil der Urteile ist in Transportsachen mit ca. 40 % deutlich höher als in den übrigen Berufungssachen, wo die Urteilsquote ca. 25 % beträgt.¹

Zurückweisungen nach § 522 Abs. 2 ZPO ohne mündliche Verhandlung spielen in Transportsachen mit ca. 6 % eine untergeordnete Rolle. Wir schätzen nach wie vor das offene Rechtsgespräch vor dem Senat. In dieser Offenheit sehen wir auch ein wichtiges Qualitätsmerkmal für unsere Arbeit. Die Verfahren sollen zügig und in angemessener Zeit erledigt werden. Im Schnitt kann mit der Erledigung eines Berufungsverfahrens in 5–6 Monaten gerechnet werden.

In meiner Übersicht werde ich mich weitgehend auf die

Rechtsprechung des Stuttgarter Transportrechtssenats in der Zeit meiner Zugehörigkeit zu diesem Spruchkörper, also ab Frühjahr 2005, beschränken. Ich berücksichtige dabei auch Rechtsauffassungen, soweit sie sich in Vergleichen, Berufungsrücknahmen oder sonstigen Beschlüssen niedergeschlagen haben.

II.

1. Einbeziehung von AGB

Zu Beginn manchen Transportrechtsfalls steht die Prüfung, ob Allgemeine Geschäftsbedingungen einbezogen sind. Oft geht es um die ADSp. Die früher von der Rechtsprechung bejahte stillschweigende Unterwerfung spielt in der gerichtlichen Praxis, auch beim OLG Stuttgart, keine Rolle. Die Gründe hierfür sind nicht so sehr gescheute Mühen für ein

¹ In Transportsachen: Urteile 40 %, Vergleiche 29 %, Berufungsrücknahmen 25 %, in den übrigen Berufungssachen: Urteile 24 %, Vergleiche 35 %, Berufungsrücknahmen 31 %.

erforderliches Gutachten zur Frage der Verkehrsgeltung der ADSp. Vielmehr liegen in den allermeisten Fällen klare Hinweise in den zum Vertrag führenden Schriftstücken des Spediteurs oder Frachtführers vor, wonach die ADSp Vertragsinhalt werden sollen.² Wir haben es im kaufmännischen Verkehr ausreichen lassen, dass sich der Vertragspartner den vollständigen Inhalt der AGB leicht aus allgemein zugänglichen Quellen (z.B. über das Internet) beschaffen kann. Nach einer Entscheidung aus dem Jahr 2007 können die ADSp auch nach den Regeln über kaufmännische Bestätigungsschreiben einbezogen und damit Vertragsinhalt werden.³

Die in § 449 HGB normierte »AGB-Festigkeit« und die in Art. 41 CMR festgeschriebene zwingende Geltung der CMR-Vorschriften setzen der Gestaltung durch AGB Grenzen. Dies wird v.a. bei Paketbeförderungsunternehmen relevant.

2. Verlustfälle

2.1 Empfangsquittungen

Bei Verlustfällen war wiederholt strittig, ob das als vermisst gemeldete Transportgut überhaupt vom Absender an den Frachtführer übergeben wurde.

Grundsätzlich⁴ kann der Anspruchsberechtigte den Beweis für die Anzahl der übergebenen Frachtstücke und den äußeren Zustand des Guts durch eine vom Frachtführer oder seinem Fahrer ausgestellte Empfangsquittung nach § 368 BGB (Übernahmebestätigung) führen. Die damit verbundene materielle Beweiskraft kann aber – wie der Senat entschieden hat⁵ – durch jeden Gegenbeweis entkräftet werden, wenn hierdurch die Überzeugung des Gerichts von der inhaltlichen Richtigkeit erschüttert wird. Die Beweiskraft erstreckt sich im Zweifel ohnehin nicht auf den Inhalt einer verschlossenen Sendung.

In einem Verlustfall hatten wir es als Empfangsnachweis ausreichen lassen, dass die Ablieferung des Guts durch einen Firmenstempel mit einem Handzeichen einer empfangsberechtigten Person quittiert wurde.⁶

An der Eingangs-Leitstelle des Empfängers, noch vor der eigentlichen Abladung auf dem Betriebshof, hatte ein Mitarbeiter einen Firmenstempel mit seinem Handzeichen auf die Rollkarte des anliefernden Frachtführers gesetzt. Das anzuliefernde Gut, 2 Paletten Magenbitter, war sodann unauffindbar. Der Stempelauddruck des Sendungsempfängers mit dem Handzeichen ersetzte hier die nach § 440 Abs. 2 ZPO grundsätzlich erforderliche Unterschrift. Auf einen eingeschränkten Inhalt der Quittung hätte u.E. hingewiesen werden müssen.

Nach Art. 9 Abs. 1 CMR dient ein gemeinsam vom Frachtführer und Absender unterzeichneter Frachtbrief – ebenso wie nach § 409 HGB – bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für die Übernahme des Guts durch den Frachtführer. Die Beweiskraft des Frachtbriefs ist eingeschränkt, wenn der Frachtbrief nicht alle erforderlichen Unterschriften ausweist. Bei einem Transport von Sammelgut aus Spanien nach Ulm war 1 Palette mit 88 Kartons im Wert von ca. 14.000 € verschwunden. Der CMR-Frachtbrief enthielt nur eine angeblich »blind«, also ohne Überprüfung geleistete Unterschrift des Fahrers, nicht jedoch die des Absenders. Dem nur vom Fahrer des Frachtführers unterzeichneten Frachtbrief haben wir nach dem anwendbaren deutschen Prozessrecht gleichwohl den Beweiswert einer normalen Urkunde⁷ zuerkannt. Aufgrund dessen sind wir von einer Übernahme der Palette ausgegangen.

Im Hinblick auf andere nicht ganz sicher auszuschließende Verlustmöglichkeiten wurde der Fall in Höhe von $\frac{3}{4}$ der Schadenssumme verglichen.⁸

2.2 Lkw-Diebstahls- und Beraubungsfälle

Nach wie vor beschäftigen uns Lkw-Diebstahlsfälle, vor allem im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Welche Sicherheitsvorkehrungen der Transportunternehmer ergreifen muss, um einer unbeschränkten Haftung zu entgehen, hängt immer von den Umständen des Einzelfalls, den aktuellen Sorgfaltsanforderungen und Risiken ab. Wir haben i.W. darauf abgestellt, ob das Transportgut besonders diebstahlgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer der hohe Wert oder eine besondere Gefahrenlage bekannt ist und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung bestehen, wenn vorgeschriebene Pausen einzuhalten sind. Bei der Annahme eines qualifizierten Verschuldens war der Senat in den vergangenen Jahren eher zurückhaltend.

Bejaht wurde die unbegrenzte Haftung in einem nach CMR zu beurteilenden Fall,⁹ in dem hochwertige medizinische Geräte von Deutschland an ein Krankenhaus in Lissabon transportiert werden sollten. Nach Übernahme durch einen örtlichen Subunternehmer im Umschlaglager der beauftragten Frachtführerin am Stadtrand von Lissabon misslang eine noch am gleichen Tag beabsichtigte Auslieferung aus Zeitgründen. Der Fahrer des Subunternehmers stellte den mit den medizinischen Geräten und zudem mit Computerteilen beladenen Kleinlastwagen nahe seiner Wohnung in einem Lissabonner Vorort ab. Das Fahrzeug verschwand dort über Nacht spurlos.

Für die Bejahung einer vorsatzgleichen Leichtfertigkeit sprach nicht nur die ungesicherte Abstellposition des unbewachten Fahrzeugs. Es fiel durch seine Firmenbeschriftung und Ladebordwand als Transportfahrzeug auf. Aus den Begleitpapieren war der erhebliche Wert des Transportguts ersichtlich. Schließlich wurde das Fahrzeug nach dem gescheiterten Auslieferungsversuch nicht in das umfriedete Umschlaglager zurückgebracht.

Demgegenüber wurde grobes, zur uneingeschränkten Haftung führendes Verschulden in folgenden Fällen verneint:

Ein Frachtführer stellte über Nacht eine mit Elektronikteilen beladene Wechselbrücke in einem Industriegebiet auf einem umzäunten Gelände ab. Dieses war nach Betriebschluss durch ein Rolltor verschließbar und wurde durch einen Wachdienst zweimal pro Nacht kontrolliert. Allerdings konnte an diesem Abend das Rolltor wegen eines technischen Defekts nicht verschlossen werden.¹⁰ Gegen ein gravierendes Organisationsverschulden sprach, dass die vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen Diebstahle erschwerten, auch wenn keine Anweisungen bestanden, wie im Fall eines Tordefektes zu verfahren sei.

Ein vorsatzgleiches Verschulden wurde auch bei einem Diebstahl aus einem im ländlichen Gebiet in Bayern abge-

2 Urteil vom 20. 9. 2006 – 3 U 115/06, OLGR Stuttgart 2007, 216ff.;

3 U 214/05 – Vergleich vom 15. 2. 2006.

3 Urteil vom 23. 5. 2007 – 3 U 236/06.

4 BGH TranspR 2003, 156.

5 Urteil vom 30. 4. 2008 – 3 U 239/06 (LG Stgt 35 O 236/05 KfH).

6 3 U 62/07 (LG Stgt 34 O 123/06 KfH); Berufungsrücknahme am 19. 9. 2007.

7 S. auch *Thume/Teutsch*, Kommentar zur CMR, 2. Aufl., Art. 9 Rn. 3.

8 3 U 181/05 – Vergleich vom 25. 1. 2006.

9 Urteil vom 28. 9. 2005 – 3 U 135/05, OLGR Stuttgart 2006, 66.

10 Urteil vom 15. 8. 2001 – 3 U 67/01, TranspR 2002, 37.

stellten Lkw verneint. Die für einen Moskauer Abnehmer bestimmte Kleidersendung hatte zwar einen sehr hohen Wert von über 300.000 €. Es handelte sich um Designerware. Maßgeblich war aber, dass der Frachtführer keine Kenntnis vom dem hohen Wert der in einfachen Kartons verpackten Ware hatte – in den Papieren war lediglich »Bekleidung« vermerkt. Zudem hatte der Absender einen Planensattelaufleger geordert, der keine zusätzlichen Sicherungen – z.B. durch besondere Schlösser – zuließ. Der Abstellort konnte nicht als diebstahlgefährdet gelten.¹¹

Auch bei der Entwendung von Lederwaren aus einem bei einer Raststätte in Norditalien geparkten Lkw mit festem durch ein Zusatzschloss gesichertem Kofferaufbau wurde lediglich die normale gewichtsabhängige Haftung bejaht.¹² Gegen ein vorsatzgleiches, grob fahrlässiges Verschulden sprach, dass die Rastanlage durch den Speditionsverband als sicher eingestuft wurde. Auch war der Lkw so gegen ein anderes Fahrzeug gestellt, dass der in seiner Kabine ruhende Fahrer die Ladung etwas leichter überwachen konnte.

Bei einer dem Absender bekannten extremen Gefahrenlage haben wir ein grobes Organisationsverschulden verneint.¹³

Während des Irak-Krieges im Frühjahr 2004 wurde ein Stuttgarter Spediteur zu festen Kosten beauftragt, den Transport eines Geländewagens aus den USA nach Bagdad zu organisieren. Der Transport auf der Teilstrecke von Amman (Jordanien) nach Bagdad sollte auf dem Landweg mit einem offenen Trailer durchgeführt werden. Im Wüstengebiet wurde der Fahrer nachts bei der Einfahrt in eine bewachte Hotelanlage von mehreren Personen unter Androhung von Waffengewalt gezwungen, den mit einer Plane bedeckten Geländewagen, Schlüssel und Papiere zu übergeben. Der Absender war von dem jordanischen Frachtführer darüber informiert worden, dass eine militärische Eskorte nicht zur Verfügung stand. Die Frage, ob sich der Lkw-Fahrer einem Konvoi angeschlossen hatte, konnte offen bleiben, auch deshalb, weil nach der damaligen Situation im Irak Konvois die Aufmerksamkeit von Banden und Aufständischen eher noch mehr auf sich zogen als Einzeltransporte.

2.3 Ladungsverluste beim Umschlag

Bekanntlich ist die obergerichtliche Rechtsprechung sehr streng, wenn es um die Haftung beim besonders schadensanfälligen Umschlag von Transportgütern im Bereich des Frachtführers geht. Ein- und Ausgang der Güter müssen kontrolliert werden, um einen verlässlichen Überblick über den Lauf und Verbleib zu haben und den Schadenseintritt in zeitlicher, räumlicher und personeller Hinsicht eingrenzen zu können.¹⁴ Missachtet eine Betriebsorganisation solche elementare Maßnahmen, so ist im Regelfall der Vorwurf des leichtfertigen Verhaltens begründet. Das OLG Stuttgart hat das immer wieder bekräftigt.¹⁵

So ging der Senat in einem Fall, in dem wertvolle Maschinenteile im Obhutsbereich des Frachtführers verloren gingen, von einem zur unbeschränkten Haftung führendem Verschulden aus. Der Frachtführer hatte durch seine Organisation u.a. nicht sichergestellt, dass von Nahverkehrsunternehmen angelieferte Güter tatsächlich an den zugewiesenen Relationsplatz in seinem Lager verbracht wurden. Drittunternehmer hatten unkontrolliert Zugang zum Lager und konnten die Ware an dem falschen Lagerplatz zusammen mit anderer Ware ohne weitere Ausgangskontrolle aufladen.¹⁶

Demgegenüber hat der Senat in einem Verlustfall bei

besonderer Organisationsstruktur die unbegrenzte Haftung wegen vorsatzgleicher Leichtfertigkeit verneint¹⁷: Ein Kosmetikunternehmen hatte seine komplette Distributionslogistik auf zwei rechtlich und organisatorisch selbständige Unternehmen aufgeteilt – eine mit der Lagerhaltung sowie Kommissionierung beauftragte Gesellschaft und die beklagte Spedition, die (zu festen Kosten) den Versand organisierte. Lager und Versandhalle der beiden Gesellschaften bildeten ein Logistikzentrum, waren aber räumlich durch Sicherheitseinrichtungen getrennt. Eine im Kommissionierungslager auf einer Palette zusammengestellte Sendung mit kosmetischen Artikeln wurde unmittelbar vor dem Versandtermin in die Versandhalle der Beklagten gebracht. Dort geriet die Sendung in Verlust. Dank der dokumentierten Schnittstellenkontrollen und eines Zugangs- und Zeiterfassungssystems für Mitarbeiter und Kunden konnte die Beklagte kurze Zeit nach Verschwinden des Packstücks den Verlust auf einen Zeitraum von ca. 1 ½ Stunden eingrenzen, in dem lediglich 4 Lkw in die Versandhalle gelangt waren. Dies ermöglichte sofortige Suchmaßnahmen, die aber im konkreten Fall erfolglos blieben.

3. Verluste bei Paketbeförderung

Ein nicht geringer Teil der Transportsachen betrifft ungeklärte Verluste beim Transport durch Paketbeförderungsdienste.

Dank der Vorreiterrolle des OLG Düsseldorf und zahlreicher klärender Grundsatzentscheidungen des BGH, die in das gesamte Transportrecht ausstrahlen, blieb für das OLG Stuttgart kaum Anlass und Gelegenheit zu grundsätzlichen Entscheidungen.

Nachfolgend soll auf einige Einzelprobleme eingegangen werden, die vorwiegend, aber nicht nur im Zusammenhang mit der Paketbeförderung auftreten.

3.1 Modifizierung durch AGB?

Das OLG Stuttgart stellt sich nach wie vor mit dem BGH¹⁸ auf den Standpunkt, dass sich auch ein Beförderer von Massengütern wie Paketen durch AGB nicht von der gesetzlichen Haftungsregelung befreien kann. Hiervon kann nur im Wege einer im Einzelnen ausgehandelten Vereinbarung gem. § 449 Abs. 2 S. 1 HGB abgewichen werden. Wir haben dies jüngst wieder bekräftigt,¹⁹ wobei auch die Modifikation, dass in den AGB ausdrücklich »eine Kontrolle des Transportweges durch Ein- und Ausgangskontrollen an den einzelnen Umschlagstellen nicht Gegenstand der vereinbarten Leistung« sein sollte, nach unserer Auffassung nichts daran ändert, dass damit die gesetzlichen Sorgfaltsanforderungen unzulässig eingeschränkt werden.

11 Urteil vom 23. 2. 2005 – 3 U 172/04, OLGR Stuttgart 2006, 149; zum Erfordernis einer konkreten Kenntnis des erheblichen Werts und Diebstahlgefahr bei Annahme einer Pflicht zu besonderen Sicherheitsvorkehrungen, s. auch BGH, Urteil vom 6. 6. 2007 – I ZR 121/04, TranspR 2007, 423.

12 Urteil vom 26. 7. 2006 – 3 U 7/06, TranspR 2007, 320.

13 Urteil vom 17. 5. 2006 – 3 U 231/05.

14 BGH, TranspR 2004, 309.

15 Urteil vom 27. 3. 2002 – 3 U 210/01, TranspR 2002, 200.

16 Urteil vom 20. 9. 2006 – 3 U 115/06, VersR 2007, 859.

17 Urteil vom 8. 2. 2006 – 3 U 193/05, VersR 2007, 113 = TranspR 2006, 303.

18 BGH, Urteil vom 1. 12. 2005 – I ZR 103/04, TranspR 2006, 169; Urteil vom 20. 9. 2007 – I ZR 43/05, TranspR 2008, 113.

19 Urteil vom 30. 4. 2008 – 3 U 2/08.

3.2 Zum Nachweis von Paketinhalt und -wert

Steht die Übergabe einer verschlossenen Sendung an den Frachtführer fest, so kann im kaufmännischen Verkehr vermutet werden, dass die Sendung die in der Handelsrechnung und im Lieferschein aufgeführten Waren enthält.²⁰

Nicht selten kann der Anspruchsteller bei Paketverlusten aber nicht beide Papiere vorlegen. So kann es an einer Rechnung fehlen, wenn Waren lediglich zur Ansicht oder Geräte zur Reparatur übersandt werden.

Wir haben es in Einzelfällen genügen lassen, dass nur eines dieser Dokumente vorliegt, sofern dieses am Tag der Übergabe an den Frachtführer oder kurz zuvor erstellt wurde.²¹ Als Ersatz für Lieferscheine haben wir z. B. vor oder bei der Übergabe an den Beförderer erstellte Versandlisten anerkannt, die der Paketbeförderer mit seiner Software vom Kunden erstellen lässt. Auch Zeugenbeweis scheidet nicht von vornherein aus, jedenfalls wenn anhand von Unterlagen der Sendungsinhalt nachvollziehbar dargelegt werden kann. In jedem Fall wird man aber darauf achten müssen, dass die Belege zu einem Zeitpunkt gefertigt wurden, als der Ersteller von einem späteren Verlust nichts wissen konnte.

3.3 Zum Mitverschulden

Der Einwand des Mitverschuldens des Absenders auch bei qualifizierter Verschuldhaftung des Frachtführers²² – sowohl nach HGB wie auch im Haftungsregime der CMR – hat in den letzten Jahren im Bereich der Paketbeförderung und darüber hinaus im gesamten Transportrecht eine große Bedeutung gewonnen. Er hat sich zum bedeutenden Korrektiv gegenüber der gelegentlich als ausufernd empfundenen Rechtsprechung zum qualifizierten Organisationsverschulden entwickelt.

Praktisch bedeutsam ist v. a. die **unterlassene Wertdeklaration**. Sie führt zum Mitverschulden, wenn der Absender weiß oder hätte erkennen können, dass der Frachtführer das Transportgut bei korrekter Wertangabe mit größerer Sorgfalt behandelt. Für den grundsätzlich erforderlichen Kausalitätsnachweis reicht es aus, dass für wertdeklarierte Sendungen effektiv höhere Sicherheitsvorkehrungen vorgesehen sind, die es bei richtiger Handhabung im Verlustfall erlauben, den Schadenseintritt örtlich und zeitlich näher einzugrenzen und so zeitnähere Nachforschungen ermöglichen als bei Sendungen ohne Wertdeklaration. Wir sind davon ausgegangen, dass ein Absender von höheren Sorgfaltstandards beim Frachtführer ausgehen muss, wenn sich aus ihm zugänglichen AGB ergibt, dass für wertdeklarierte Sendungen im Schadensfall höher gehaftet wird.²³

Im Rahmen der Haftungsabwägung haben wir darauf abgestellt, wie groß der durch zusätzliche Maßnahmen gesicherte Bereich ist, wie effektiv diese Vorkehrungen sind und welchen absoluten Wert das nicht deklarierte Gut hat. Auch das Maß des Verschuldens beim Transporteur und der Kenntnisgrad des Absenders sind zu beachten. Angesichts der Vielzahl der Bemessungskriterien und der Besonderheiten des Abwägungsvorgangs haben wir davon abgesehen, die Haftungsquoten nach einem festen Schema oder anhand von Tabellen festzulegen. Der BGH hat dem wohl in einer aktuellen Entscheidung eine Absage erteilt.²⁴

In einem Fall, bei dem von zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen erst ab einem deklarierten Wert von 2.500 € auszugehen war, der Wert der verloren gegangenen Sendung nur knapp über dieser Grenze lag und sich der Vorteil der Sicherheitsvorkehrungen darauf beschränkte, dass der Verlust im

Zustellcenter taggleich festgestellt werden konnte, haben wir eine Mitverschuldensquote des Absenders von 20 % für angemessen erachtet.²⁵

Sieht der Absender davon ab, den Frachtführer auf die **Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens** hinzuweisen, so fehlt es an der Kausalität dieses Mitverschuldens nur dann, wenn der Transporteur trotz eines entsprechenden Hinweises keine besonderen Sicherungsmaßnahmen ergriffen oder den Auftrag abgelehnt hätte.²⁶ In Fällen, in denen der Wert des verlorenen Pakets jeweils etwa das 5- bis 8-fache der für Standardpakete vorgesehenen Haftungsgrenze betrug, war nach unserer Ansicht ein ungewöhnlich hoher Schaden noch nicht erreicht.²⁷

Der Stuttgarter Transportrechtssenat kann bisher nicht auf Entscheidungen verweisen, in denen ein **Unterschieben von Verbotsgut** zu bewerten war. Insoweit werden hohe Mitverschuldensquoten bis hin zum völligen Haftungsausschluss diskutiert. Gleiches kann u. E. nicht ohne weiteres für eine **Kenntnis von vorhandenen Organisationsmängeln** des Frachtführers gelten. Leitet man die Kenntnis von einer unzureichenden Organisation schon aus AGB ab, die einen haftungsrechtlich unwirksamen Verzicht auf Schnittstellenkontrollen enthalten, so würde dies zu einer unangemessenen Privilegierung des bewusst nachlässigen Transporteurs führen. Dieser könnte so Aufwendungen für seine Transporthaftung einsparen und würde noch mit einem ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil belohnt.

4. Beschädigung von Transportgut

Bei Beschädigungen des Transportguts hatten wir uns oft mit Fragen zu Schadensanzeigen, zur Einlassungsobliegenheit und zu Haftungsausschlüssen wegen Verpackungs- und Lademängeln zu befassen.

4.1 Schadensanzeigen

Die Anforderungen an Inhalt und Genauigkeit von Schadensanzeigen nach § 438 HGB, Art. 30 Abs. 1 CMR oder Art. 31 MÜ haben wir am Zweck dieser Obliegenheiten ausgerichtet, nämlich den Frachtführer zeitnah nach der Ablieferung zu informieren, ob und in welchem Umfang er mit Ersatzverpflichtungen konfrontiert wird. Regelmäßig kann nicht verlangt werden, die Verpackung zu öffnen oder sachkundiges Personal hinzuzuziehen.

Schadensanzeigen können durch Transportüberwachungsindikatoren erleichtert werden. In einem vom Senat entschiedenen Fall²⁸ ging es um den Transport von zwei großen Plasmabildschirmen mit Flugzeug und Lkw von Korea nach Hannover (über Frankfurt). Die zwei, jeweils einen

20 S. z. B. BGH, Urteil vom 20. 7. 2006 – I ZR 9/05, TranspR 2006, 394.

21 Urteile vom 13. 7. 2005 – 3 U 36/05; 29. 7. 2005 – 3 U 87/05; 31. 1. 2007 – 3 U 216/06; 30. 4. 2008 – 3 U 2/08.

22 Z. B. BGH, Urteile vom 3. 5. 2007 – I ZR 175/05, 85/05 und 106/05, TranspR 2007, 414 ff., 419 f. und 421 f.

23 Urteil vom 31. 1. 2007 – 3 U 216/06.

24 BGH, Urteil vom 11. 9. 2008 – I ZR 118/06.

25 Urteile vom 31. 1. 2007 – 3 U 216/06 und vom 18. 7. 2007 – 3 U 64/07.

26 BGH, Urteil vom 1. 12. 2005 – I ZR 265/03, NJW-RR 2006, 1108 Tz. 22 = TranspR 2006, 208.

27 Urteil vom 31. 8. 2005 – 3 U 64/05; Urteil vom 18. 7. 2007 – 3 U 64/07.

28 Urteil vom 11. 7. 2007 – 3 U 263/06.

Bildschirm enthaltenden Kartons waren mit Warnhinweisen versehen, wonach die Sendungen nicht gekippt oder waagrecht liegend transportiert werden dürfen. Bei der Ablieferung vermerkte der Empfänger auf dem Speditionsübergabeschein: »1 Karton Kippindikator rot« und »1 Karton aufgerissen«. Schon zuvor, vor dem Weitertransport vom Flughafen Frankfurt zum Empfänger, hatte die beauftragte Transportfirma gegenüber der Cargogesellschaft eine Beschädigung des Kartons und die Rotanzeige des Kippindikators gemeldet. Nach dem Auspacken wurden an der Oberfläche eines Bildschirms Risse und Brüche festgestellt. In der Airwaybill war gegenüber dem koreanischen Absender die Übernahme ohne Vermerk über eine Beschädigung quittiert worden.

Angesichts des Hinweises des Empfängers auf den aktivierten Schockindikator, der bereits zuvor der Cargogesellschaft gemeldet worden war, war von einer Beschädigung im Obhutsbereich des beklagten Frachtführers auszugehen. In einem weiteren Schadensfall²⁹ war ein Frachtführer mit dem Transport einer (ausdrücklich) »unverpackten« nur mit Kunststoffolie umwickelten Papierfalzmaschine von Berlin nach Kassel beauftragt worden. Bei der Anlieferung rügte der Empfänger, »Stütze Kreuzbrucheinheit verbogen«. Damit wurden nicht alle Beschädigungen angezeigt, obwohl diese bei der nur mit durchsichtiger Folie umwickelten Maschine möglicherweise erkennbar waren. Da die Beschädigung eines für die Funktion besonders wichtigen Teils angezeigt wurde, das weitere Beschädigungen nahe legte, neigten wir der Ansicht zu, dass auch diese Anzeige ausreichend ist. Der Fall wurde letztlich mit einem überwiegend zugunsten der Klägerin endenden Vergleich abgeschlossen.

Mit der Rechtzeitigkeit einer Schadensanzeige nach dem Montrealer Übereinkommen hatten wir uns wegen der Beschädigung von Fluggepäck³⁰ zu befassen. Art 31 Abs. 2 und 3 MÜ verlangt eine unverzügliche, schriftliche Anzeige, die spätestens binnen 7 Tagen abgesendet werden muss:

Ein schwäbischer Posaunenchor war mit seinen Instrumenten auf der Rückreise aus Kanada. Ein Reisender hatte seine beiden Blechblasinstrumente in 2 Instrumentenkoffern verpackt. Eine Begleiterin hatte er gebeten, eines dieser Gepäckstücke im eigenen Namen aufzugeben. Als der Posaunist bei der Ankunft in Stuttgart Beschädigungen an beiden Instrumenten feststellte, reklamierte er am Schalter der beklagten Fluggesellschaft. Dort wurde ihm ein für eine Verlustmeldung bestimmtes Formular ausgehändigt. Eine schriftliche Aufnahme der Reklamation unterblieb zunächst. Der Reisende fertigte nach Einholung einer Kostenschätzung eines Musikalienhändlers eine Schadensanzeige, die er 7 Tage nach der Ankunft an die Beklagte absandte. Die Ansprüche der Begleiterin ließ er sich abtreten.

Wir haben die Rechtzeitigkeit der Anzeige im konkreten Fall angesichts der besonderen Umstände bejaht. Der Flugreisende muss einen erkannten Schaden zwar ohne schuldhaftes Zögern – also grundsätzlich sofort – schriftlich melden. Nachdem er hier die Beschädigung unmittelbar nach der Ankunft am Schalter der Beklagten gerügt hatte, ihm dabei ohne Benennung einer Frist Unterlagen zur Erstellung einer Schadensanzeige übergeben wurden und auch eine Untersuchung der Koffer notwendig erschien, war die Anzeige noch rechtzeitig. Für das von der Begleiterin aufgebene Instrument sind wir von einem Schadensersatzanspruch gegen den Luftfrachtführer nach den Regeln der Drittschadensliquidation ausgegangen.

4.2 Sekundäre Darlegungslast in Beschädigungsfällen

In Beschädigungsfällen ist die Einlassungsobliegenheit zu den Umständen, die für ein qualifiziertes Verschulden in Betracht kommen, gegenüber den Verlustfällen eingeschränkt.³¹

Der Senat hat eine sekundäre Darlegungslast des Frachtführers auch bei Beschädigungen bejaht, wenn der Geschädigte plausible Gründe für ein grobes Verschulden vorträgt oder wenn der Schadensfall völlig im Dunkeln liegt, weil er sich ausschließlich im Verantwortungsbereich des Frachtführers abgespielt hat.³² In diesen Fällen trifft den Frachtführer eine Recherchepflicht.

In einer Entscheidung des Senats aus dem Jahr 2004,³³ der ein multimodaler Transport einer Wasch- und Trocknungsanlage von Esslingen in die USA zugrunde lag, wurden diese Grundsätze bekräftigt. Sie wurden hier angewandt auf ein im Dunkeln gebliebenes Fehlverhalten eines Frachtführers bei einer Kollision eines Lkw mit der Brücke einer Mautstation in Pennsylvania. Bemerkenswert ist, dass man hier bei der Anwendung des deutschen Teilstreckenrechts nicht auf die lokalen Sorgfaltsmaßstäbe in den USA abstellte, sondern ausdrücklich die in Deutschland entwickelten strengeren Grundsätze der subjektiven Darlegungslast heranzog.³⁴

Kann der Frachtführer trotz angemessener Nachforschungen keine Angaben zur Schadensentstehung machen, so wird bei ungeklärt gebliebenen Beschädigungsfällen kein qualifiziertes Verschulden vermutet. Der Geschädigte bleibt dann beweisfällig.

In einem nach CMR-Vorschriften zu beurteilenden Fall, in dem in stabilen Flight Cases verpackte Elektronikgeräte per Lkw von Frankreich – nach einer Umladung bei Stuttgart – nach Neckarsulm transportiert worden waren,³⁵ konnte der Empfänger die Beschädigung erst beim Auspacken erkennen. Von einer Beschädigung während des Transports oder beim Umschlag war nach der reinen Übernahmequittung gegenüber dem Absender auszugehen. Auch nach Benennung und Vernehmung der auf den verschiedenen Teilstrecken und beim Umschlag eingesetzten Mitarbeiter ergaben sich keine greifbaren Anhaltspunkte für ein bewusst leichtfertiges Verhalten, z. B. durch grobe Stauffehler. Unzureichende Schnittstellenkontrollen waren hier unerheblich, da äußere Beschädigungen nicht erkennbar waren. Mangels anderer für ein qualifizierendes Verschulden sprechender Umstände blieb es deshalb bei der gewichtsabhängigen Haftung nach Art 17 Abs. 1, 23 Abs. 3 CMR.

4.3 Verpackungs- und Kennzeichnungsmängel

Aus § 427 Abs. 1 Nr. 2 HGB wird ersichtlich, dass die Verpackung des Transportguts im Regelfall eine Obliegenheit des Absenders ist. Sie kann gemäß § 414 Abs. 1 Nr. 1 HGB

29 3 U 56/07 (Vergleich vom 15. 8. 2007).

30 Urteil vom 29. 3. 2006 – 3 U 272/05, OLGR Stuttgart 2007, 46.

31 BGH, Urteil vom 3. 11. 2005, TranspR 2006, 35ff.; Urteil vom 29. 6. 2006, TranspR 2006, 390ff..

32 Urteil vom 11. 6. 2003 – 3 U 222/02, TranspR 2003, 308; die dort angenommene Erkundigungspflicht des Frachtführers bei seinem Unterfrachtführer kritisiert Koller, 6. Aufl. CMR Art 17, Rn. 12.

33 Urteil vom 25. 8. 2004 – 3 U 76/04; Revision zurückgewiesen durch BGH, TranspR 2008, 210.

34 Ebenso in einem Verlustfall, Urteil vom 21. 1. 2004 – 3 U 193/03.

35 Urteil vom 12. 3. 2008 – 3 U 215/07.

zur Pflicht des Absenders werden, wenn sie nötig ist, um den Frachtführer vor Schaden zu bewahren. Abändernde und erweiternde Vereinbarungen sind möglich und werden auch durch § 449 HGB nicht gehindert.

In einem im Jahr 2004 entschiedenen Fall hatte der Absender eine Spezialfirma für Verpackungen und Logistik mit der korrosionssicheren, seefesten Verpackung und Versendung einer Motorenproduktionsanlage in die USA beauftragt. Infolge von kondensiertem Wasser in der hölzernen Verpackung und durch eindringendes Seewasser war es zu einer Korrosion an Maschinenteilen gekommen, wodurch erheblicher Schaden entstand.³⁶ Der Senat ging bei der zugrunde liegenden Vereinbarung von einem gemischten Vertrag mit fracht- und werkvertraglichen Elementen aus: neben den speditionellen und frachtvertraglichen Pflichten hinsichtlich der zu besorgenden Versendung per Lkw und Schiff bestand eine besondere, der Speditionsleistung vorgelagerte werkvertragliche Verpflichtung für eine seetüchtige, korrosionssichere Verpackung. Diese eigenständige Verpackungsverpflichtung wurde nicht als beförderungsbezogene, speditionelle Nebenpflicht gemäß § 454 Abs. 2 HGB gesehen. Eine werkvertragliche Haftung scheiterte wegen Verjährung.³⁷ Daneben schied eine Obhutshaftung als Fixkostenspediteur bzw. als Verfrachter aus. Wegen der unzureichenden Verpackung griff insoweit der Haftungsausschluss gem. § 427 Abs. 1 Nr. 2 HGB ein. Denn in Bezug auf das Frachtverhältnis verpackte der Spediteur als Erfüllungshelfer des Absenders.

Wiederholt waren wir mit Fallgestaltungen befasst, bei denen es aufgrund von Verpackungs- und Kennzeichnungsmängeln beim Güterumschlag zu Beschädigungen kam.

In einem Fall³⁸ mussten zwei unterschiedlich große Schaltschränke in einem Umschlaglager vom Lkw abgeladen werden. Die mit einer Verpackung umhüllten Schaltschränke waren auf einem Holzgestell montiert, jedoch auf diesem – von außen unsichtbar – für einen Staplereinsatz nicht sicher fixiert. Neben der Verpackungsaufschrift: »Vorsicht Glas, diese Seite oben« fehlte ein erforderlicher Hinweis, nur mit Kran abzuladen. Beim Versuch, die beiden Packstücke nacheinander mit dem Gabelstapler abzuladen, löste sich jeweils der Schrank von dem Holzgestell und stürzte zu Boden. Eine Haftung des Frachtführers wurde – auch wegen der Beschädigung des 2. Packstücks – verneint, weil der Verpackungsmangel nicht erkennbar und die Kennzeichnung unzureichend war. In dieser Situation haben wir den Frachtführer auch nicht zur Einholung von Weisungen verpflichtet gesehen.

Unentschieden blieb die Frage, ob dann, wenn dem Frachtführer beim Umladen grobes Verschulden vorzuwerfen ist, über ein Mitverschulden des Absenders doch wieder (mittelbar) auf den einem Haftungsausschlussgrund gem. Art. 17 Abs. 4 CMR zugrunde liegenden Sachverhalt – hier: mangelhaft gekennzeichnete Verpackung – zurückgegriffen werden darf³⁹:

Beim Umladen einer sehr breiten, auf einen hölzernen Unterbau montierten Kantenleimmaschine kam es zum Schaden, weil der Staplerfahrer nicht die nur an einer Seite am Packstück markierten »Gabelschuhe« benutzte. Bei früheren Umladungen dieser Maschinen mit gleicher Verpackung hatte es keine Probleme gegeben. Das LG verurteilte den Frachtführer wegen vorsatzgleichen Verschuldens zur Zahlung von 60 % der Schadenssumme und berücksichtigte die unzureichend gekennzeichnete Verpackung im Rahmen des § 254 BGB als lückenfüllend herangezogenes nationales Recht. Für diese (in der Literatur umstrittene) Lösung könnte sprechen,

dass Art 29 CMR ausdrücklich nur die dort bezeichneten Haftungsbefreiungen und -begrenzungen ausschließt. Dies steht einer Berücksichtigung im Rahmen des Mitverschuldens nicht notwendig entgegen. Die beklagte Frachtführerin nahm ihre Berufung zurück, nachdem die klagende Versicherung Anschlussberufung eingelegt hatte.⁴⁰

4.4 Verladefehler

Im Zusammenhang mit der Verladung des Transportguts taucht öfters die Frage auf, ob der Absender oder der Frachtführer für die Folgen einer fehlerhaften Beladung einzustehen hat. Grundsätzlich trifft nach HGB den Absender nach § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB die Obliegenheit, das Gut **beförderungssicher** zu laden, zu stauen und zu befestigen. Der Frachtführer hat insoweit grundsätzlich auch keine Überprüfungspflicht.⁴¹

Eine Verladepflicht des Frachtführers kann sich durch besondere Vereinbarung oder auch aus den in § 412 Abs. 1 S. 1 HGB erwähnten »Umständen« ergeben. Dies kommt z.B. in Betracht, wenn der Frachtführer über besondere technische Bordeinrichtungen zum Verladen verfügt.

Demgegenüber hat der Frachtführer gemäß § 412 Abs. 1 Satz 2 HGB in jedem Fall für die **betriebs sichere** Verladung zu sorgen, d.h. er ist verantwortlich dafür, dass das Beförderungsmittel nach der Verladung jeder Verkehrslage auf der geplanten Route gewachsen ist.

Besonders plastisch zeigte sich dieses Spannungsverhältnis in einem Fall, als ein auf einem Tiefladersattelzug beförderter Bagger mit seinem Ausleger beim Durchfahren einer Brücke an dieser hängen blieb.⁴² Beim Verladen des Baggers durch Mitarbeiter des Absenders auf den Tiefladeraufleger wurde der Baggerarm nicht auf die tiefstmögliche Höhe abgesenkt. Vor der Brücke war die maximale Durchfahrts höhe durch Verkehrszeichen mit 4 m angezeigt.

Wir haben den überwiegenden Verschuldensanteil beim ausführenden Frachtführer gesehen. Es ist zwar grundsätzlich Sache des Absenders, ein übergroßes Baugerät vollständig zusammengelegt und transportfertig zu übergeben und die Abmessungen dem Frachtführer mitzuteilen. Andererseits oblag es dem Frachtführer schon aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht und nach den Vorschriften der StVO sicher zu stellen, dass durch die Ausmaße von Ladung und Fahrzeug kein verkehrsordnungswidriger Zustand besteht. So dürfen nach § 22 Abs. 2 StVO Fahrzeug und Ladung zusammen nicht höher als 4 m sein. Dass diese Höchstmaße eingehalten werden, musste der Frachtführer eigenverantwortlich überprüfen. Unter Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile hielt der Senat eine Haftungsquote von 25 % zu 75 % zu Lasten des Frachtführers für angemessen.

36 Urteil vom 25. 4. 2004 – 3 U 55/04, veröffentlicht in juris.

37 BGH, Urteil vom 13. 9. 2007 – I ZR 207/04, TranspR 2007, 477 ff.

38 Urteil vom 15. 11. 2006 – 3 U 130/06.

39 Bejahend: OLG Köln, Urteil vom 30. 5. 2006 – 3 U 164/05, TranspR 2007, 114; kritisch Koller, 6. Aufl., HGB § 425 Rn. 83, CMR Art. 29 Rn. 8.

40 3 U 152/06 (LG Stuttgart 37 O 244/05 KfH vom 26. 6. 2006).

41 (Versäumnis-)Urteil vom 25. 10. 2006 – 3 U 111/06 (LG Stuttgart Urteil vom 28. 4. 2006 – 38 O 90/04).

42 Urteil vom 15. 8. 2007 – 3 U 249/06; vgl. hierzu auch OGH Wien, TranspR 1987, 427: alleinige Haftung des Frachtführers.

5. Lieferfristüberschreitungen

Bei Lieferfristüberschreitungen ist der daraus folgende Verzögerungsschaden im gesetzlichen Regelfall nach HGB auf das 3-fache der Fracht (§ 431 Abs. 3 HGB), nach CMR auf die einfache Fracht begrenzt (Art 23 V CMR). Wesentlicher Grund für diese Privilegierung sind die Unwägbarkeiten des Transportablaufs. Sie gilt deshalb nicht für eine Versäumung oder Überschreitung der Ladefrist.⁴³

5.1 Sekundäre Darlegungslast – bewusste Leichtfertigkeit

Der Senat hat die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur sekundären Darlegungslast und Einlassungsobliegenheit auch auf die Fälle einer verspäteten Auslieferung angewandt,⁴⁴ wenn ein Sachverhalt vorgetragen wird, der ein bewusst leichtfertiges Verhalten nahelegt und allein der Frachtführer zur Aufklärung des in seinem Bereich entstandenen Schadens beitragen kann.

In einem (durch Vergleich beendeten) Fall,⁴⁵ in dem eine fristgebundene Sendung mit Ausschreibungsunterlagen von dem beauftragten Kurierdienst verspätet abgeliefert wurde, lag die Anwendung der Grundsätze der sekundären Darlegungslast nahe. Trotz der ausdrücklichen Vereinbarung, dass die im Raum Heilbronn übergebenen Unterlagen spätestens am folgenden Tag um 10 Uhr bei der Empfängerin in Stuttgart abzugeben seien, wurden diese dort über 2 Stunden später als vereinbart abgeliefert. Deshalb schied das aussichtsreiche Angebot für einen Dienstleistungsvertrag (Straßenzahlung) aus formalen Gründen aus. Die Sendung war am Abgabetag schon morgens um 5 Uhr in Stuttgart angekommen. Es blieb aber im Dunkeln, weshalb die als eilig gekennzeichnete Sendung nicht alsbald ausgeliefert wurde.

In einem Fall von vereinbarten Just-in-time-Lieferungen für die Automobilindustrie⁴⁶ sind wir von einem qualifizierten Verschulden ausgegangen, weil der Frachtführer nicht überwachte, ob die Beförderung auch so ausgeführt wurde, dass die Anlieferung zu den vereinbarten engen Zeitfenstern eingehalten werden konnte. Das galt umso mehr, als der Frachtführer nach Scheitern der geplanten Beförderung nicht unverzüglich für einen Ersatztransport sorgte, um die Lieferfrist doch noch einzuhalten.

Eine vorsatzgleiche Lieferfristüberschreitung liegt auch nahe, wenn dem Frachtführer auf eine versäumte Lieferfrist hin vom Absender nochmals eine Frist über die letztmögliche Anlieferung eingeräumt wird, er diese aber wiederum nicht einhält. Der Frachtführer muss dann besondere Maßnahmen ergreifen, um eine nochmalige Verzögerung zu verhindern. Unterlässt er dies, so spricht dies für eine billigende Inkaufnahme, dass auch der weitere Termin nicht eingehalten wird.⁴⁷

5.2 Schadensumfang

Liegt bei einer Lieferfristüberschreitung qualifiziertes Verschulden vor, so können die zu ersetzenden Vermögensschäden außerordentlich hoch sein.

In dem Fall der verspätet abgegebenen Ausschreibungsunterlagen konnte der Geschädigte plausibel darlegen, dass sein Angebot den Zuschlag bekommen hätte, und ihm durch die Versäumung der Abgabefrist ein Nettogewinn von rund 120.000 € entging. Der Absender hatte den Kurierdienst zwar darauf hingewiesen, dass die Sendung Ausschreibungsunterlagen enthielt. Er versäumte es aber, auf die Gefahr eines

außerordentlich hohen Schadens bei nicht fristgerechter Ablieferung hinzuweisen. Deshalb kam ein gewichtiges Mitverschulden in Betracht. Die Parteien haben sich auf Empfehlung des Senats etwa in Höhe von $\frac{1}{3}$ der geltend gemachten Schadenssumme verglichen.

Die Verspätung der just-in-time anzuliefernden Autoteile-Sendung hatte den Ausfall einer Arbeitsschicht zur Folge, die am Wochenende nachgeholt werden musste, weshalb der Frachtführer die gesamten Mehraufwendungen für die Wochenendschicht ersetzen musste.

6. Prozessuale Fragen

Zum Schluss will ich noch auf wenige prozessuale Fragen eingehen.

6.1 Prozesstandschaft

Im Schadensersatzprozess wegen Transportschäden treten auf der Aktivseite vielfach Assekuradeure auf, die die Rechte mehrerer Transportversicherer im Wege der gewillkürten Prozesstandschaft geltend machen. Die Rechtsprechung hat dies bei Vorlage entsprechender Ermächtigungen bzw. Vollmachten regelmäßig zugelassen. Dem hat sich auch der Senat in verschiedenen Entscheidungen angeschlossen. Zu beachten ist jedoch, dass die verjährungshemmende Wirkung im Fall der gewillkürten Prozesstandschaft erst dann eintritt, wenn sie dem Prozessgegner prozessual offen gelegt wird oder offensichtlich ist.⁴⁸

6.2 Interventionswirkung

Die Streitverkündung hat im Transportrecht eine große Bedeutung. Dabei sind die weit reichenden Folgen der Bindungswirkung gemäß §§ 74, 68 ZPO zu beachten, wie sie beispielsweise in einer Senatsentscheidung über einen PKH-Antrag zum Tragen kamen⁴⁹:

In einem Schadensersatzprozess wegen verschwundener Elektronikgeräte hatte die beklagte Frachtführerin dem mit Zustelltransporten beauftragten Subunternehmer und dessen Fahrer, gegen den bereits ein Strafverfahren wegen Diebstahls lief, den Streit verkündet. Der beklagte Frachtführer wurde verurteilt, weil – so die Feststellung im Urteil – der Fahrer des Subunternehmers die Computer entwendet habe. Wenige Wochen nach rechtskräftigem Abschluss des Zivilrechtsstreits gegen den erstbeklagten Frachtführer wurde der Fahrer des Subunternehmers vom Vorwurf des Computerdiebstahls freigesprochen. Im Regressprozess des Frachtführers gegen den Subunternehmer berief sich dieser auf den nachträglich ergangenen Freispruch seines Fahrers.

Eine mangelhafte Prozessführung der Hauptpartei konnte er nicht geltend machen. Der Streitverkündete Subunternehmer hätte nach einem Beitritt im Vorprozess entsprechende Beweisanträge oder eine Aussetzung des Verfah-

43 Thume, Kommentar zur CMR, Art 19 Rn. 8; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., HGB § 423 Rn. 3; CMR Art 19 Rn. 3.

44 Urteil vom 25. 4. 2007 – 3 U 33/07; s. auch OLG Köln TranspR 2006, 397.

45 3 U 219/06 – Vergleich vom 21. 3. 2007.

46 3 U 10/08 – Urteil vom 28. 5. 2008, TransportR 2008, 259.

47 3 U 214/05 – Vergleich vom 14. 2. 2006.

48 3 U 242/06 – Vergleich vom 23. 5. 2007.

49 3 U 243/06 – Beschluss vom 6. 2. 2007 (Ablehnung der PKH für die Berufung des Beklagten).

rens (§ 149 ZPO) beantragen können. Er hätte auch noch nach Abschluss der 1. Instanz beitreten und unter Hinweis auf den zwischenzeitlich ergangenen Freispruch Berufung einlegen können, ohne sich hierdurch in Widerspruch zu dem Klageabweisungsantrag der Hauptpartei zu setzen. Der PKH-Antrag musste deshalb mangels Erfolgsaussicht zurückgewiesen werden.

6.3 Internationales Prozessrecht – Einwand der anderweitigen Anhängigkeit

Mit der Frage, ob bei doppelter Anhängigkeit der selben CMR-Sache in zwei verschiedenen Vertragsstaaten das später vor Gericht gebrachte Verfahren nach Art 27 EuGVVO ausgesetzt werden kann oder ob die zweite Klage wegen der Sperrwirkung von Art 31 Abs. 2 CMR sogleich als unzulässig abzuweisen ist, war der Senat in einem Beschwerdeverfahren⁵⁰ befasst:

Die Klägerin mit Sitz in den Niederlanden nahm die in Deutschland ansässige Beklagte als Frachtführerin wegen Warenverlusts nach einem Diebstahl von Waren auf dem Transport von den Niederlanden nach Frankreich in Anspruch. Bevor der Rechtsstreit unter Hinweis auf eine Gerichtsstandsvereinbarung beim Landgericht Stuttgart anhängig gemacht worden war, hatte die Klägerin wegen des gleichen Sachverhaltes gegen die Beklagte schon in Frankreich vor dem Handelsgericht Versailles ebenfalls Zahlungsklage wegen Schadensersatzes eingereicht. Auf Antrag der Klägerin hat das LG Stuttgart das Verfahren gem. Art. 27 EuGVVO ausgesetzt. Die Beklagte erstrebte mit ihrer Beschwerde eine Aufhebung des Aussetzungsbeschlusses, um sodann unter Hinweis auf Art 31 Abs. 2 CMR,⁵¹ eine Abweisung der Klage als unzulässig erreichen.

Nach Ansicht des Senats hatte das Landgericht Stuttgart das Verfahren zu Recht ausgesetzt. In Fällen doppelter Anhängigkeit stattet Art. 27 EuGVVO das zeitlich zuerst angerufene Gericht mit einem Prüfungs- und Entscheidungsvorrang aus.⁵² Das später angerufene Gericht hat von Amts wegen auszusetzen, bis in dem konkurrierenden zuerst anhängig gemachten Verfahren die Entscheidung über die dortige

internationale Zuständigkeit feststeht.⁵³ Dies kann bedeuten, dass in dem konkurrierenden fremden Verfahren der Rechtsmittelweg ausgeschöpft wird.⁵⁴ Der Sachstand in dem französischen Verfahren war nicht näher bekannt.

Der Senat sah deshalb in der Aussetzung des Verfahrens keinen Verstoß gegen die Sperrwirkung in Art. 31 Abs. 2 CMR, die als Sonderregelung von den Bestimmungen der EuGVVO unberührt blieb (Art 71 Abs. 1 EuGVVO). Durch die Verfahrensaussetzung bis zur abschließenden Entscheidung des ausländischen Gerichts wird die Zuständigkeit des zuerst angerufenen Gerichts im Einklang mit der CMR respektiert. Die Rechte der Beteiligten werden nicht gefährdet, wenn – aus welchen Gründen auch immer – die Rechtshängigkeit vor dem ausländischen Gericht wegfällt.

III.

Zum Schluss bedanke ich mich besonders bei den Anwälten in Transportsachen, die ich in den vergangenen Jahren als kompetente, faire Vertreter ihrer Mandanten kennen und schätzen gelernt habe. Bitte bringen Sie dem Stuttgarter Transportsenat und meinem Nachfolger weiterhin das Vertrauen entgegen, das ich in den stets angenehmen Sitzungen mit Ihnen erfahren durfte.

50 3 W 71/07 – Beschluss vom 5. 5. 2008.

51 Da hier zwei konkurrierende, auf denselben Sachverhalt gestützte Leistungsklagen mit identischen Parteien vorlagen, ging es nicht um die vom BGH verneinte Frage, ob eine in einem nach Art. 31 Abs. 1 CMR zuständigen Vertragsstaat erhobene negative Feststellungsklage einer später erhobenen Leistungsklage in einem weiteren ebenfalls zuständigen Vertragsstaats entgegen steht; BGH, Urteil vom 20. 11. 2003 – 1 ZR 294/02, TranspR 2004, 77.

52 OLG Stuttgart, Beschluss vom 24. 11. 2003 – 5 U 64/03, IPRspr 2003, 564 ff.

53 So auch EuGH, Urteil vom 9. 12. 2003 – C-116/02 zum inhalts-gleichen, durch Art. 27 EuGVVO ersetzten Art. 21 EuGVÜ.

54 Zustimmend *Thiele*, RIW 2004, 285 ff.