
Datum: 15.10.2003
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 18. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-18 U 90/02
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2003:1015.I18U90.02.00

Vorinstanz: Landgericht Duisburg, 21 O 112/01

Tenor:

für R e c h t erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das am 07.03.2002 verkündete Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Duisburg (21 O 112/01) teilweise abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 227.119,20 US \$ nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz der EZB seit dem 16.08.2001 sowie weitere 38.446,45 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten

über dem Basiszinssatz der EZB seit dem 31.10.2001 zu zahlen.

2. Die Kosten des Rechtsstreits hat die Beklagte zu tragen mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention, die die Streithelferin der Beklagten zu tragen hat.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Beklagten wird nachgelassen, die Vollstreckung der Klägerin durch Sicherheit in Höhe von 110 % des aus dem Urteil vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht die Klägerin vorher Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages geleistet hat.

Gründe:

1

A.

2

Die Klägerin verlangt von der Beklagten als Frachtführerin Schadensersatz wegen des Verlustes von Frachtgut, das im Obhutszeitraum der Beklagten durch Diebstahl abhanden gekommen ist. Der Container wurde am 26.07.2000 per Binnenschiff zum Duisburger Freihafen transportiert und dort von der Streithelferin der Beklagten als Subunternehmerin am 28.07.2000 zum Weitertransport an die Empfängerin übernommen. Da der Container an diesem Tag nicht mehr ausgeliefert werden konnte, sattelte der Fahrer der Streithelferin den Container nebst Auflieger im Duisburger Freihafen ab, um ihn über das folgende Wochenende im Freihafen stehen zu lassen und die Auslieferung am Montag, dem 31.07.2000 auszuführen. An diesem Tag war der Auflieger samt Container verschwunden. Er wurde später leer auf einem Rastplatz an einer Bundesautobahn aufgefunden.

3

Das Landgericht hat die Beklagte im Rahmen der Haftungshöchstgrenze gemäß § 425 HGB zur Zahlung von 55.333,18 US \$ verurteilt und zur Begründung ausgeführt, dass deutsches Recht auf das vorliegende Vertragsverhältnis Anwendung finde, der Vertrag als Frachtvertrag im Sinne des § 407 HGB einzuordnen sei und sich der Wert des Inhalts des Containers aus den Frachtlisten ergebe. Das unbewachte Abstellen des Containers im Freihafen erfülle nicht die Anforderungen eines sorgfältigen Frachtführers, so dass kein unabwendbares Ereignis gemäß § 426 HGB gegeben sei. Auf der anderen Seite könne aber nicht festgestellt werden, dass der Fahrer in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintrete, gehandelt habe, so dass die Haftungsbeschränkung nicht gemäß § 435 HGB weg falle.

4

Mit der Berufung erstrebt die Klägerin die Verurteilung der Beklagten zu dem geltend gemachten vollen Schadensersatz. Die Parteien streiten allein darum, ob das Verhalten der Streithelferin den Tatbestand des § 435 HGB erfüllt. Die Klägerin ist der Ansicht, der Streithelfer der Beklagten habe sich nicht darauf verlassen dürfen, dass der Container im Freihafen sicher abgestellt werden könne, da ihm die Praxis der Ausfahrtkontrolle bekannt gewesen sei und er habe damit rechnen können, dass ein Unbefugter den gesamten Auflieger mit einer Sattelzugmaschine aus dem Hafengelände entferne, ohne von den Zollbeamten daran gehindert zu werden. Davon abgesehen treffe die Beklagte aber auch ein eigenes Organisationsverschulden, da sie keine Vorkehrungen dafür getroffen habe, dass der Container erst dann an den Streithelfer zur Auslieferung an die Empfangsspedition Kühne und Nagel übergeben werde, wenn sichergestellt sei, dass er auch am selben Tag dort ausgeliefert werden könne.

5

Die Klägerin beantragt,

6

das erstinstanzliche Urteil des LG Duisburg vom 07.03.2002 abzuändern und die Berufungsbeklagte zu verurteilen, an sie über die bereits zuerkannten 55.333,18 US \$ weitere 171.786,02 US \$ sowie weitere 38.446,45 EUR jeweils nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

7

Die Beklagte beantragt,

8

die Berufung zurückzuweisen.

9

Sie ist der Ansicht, das Landgericht habe den Begriff der Leichtfertigkeit zutreffend erfasst und angewendet, da der Streithelfer aufgrund seiner Erfahrungen davon ausgegangen sei,

10

dass es sich um einen sicheren Abstellplatz für das Wochenende gehandelt habe. Die Auslieferung an den Streithelfer stelle ein Augenblicksversagen des handelnden Disponenten dar, da diese angewiesen worden seien, die Container der Klägerin nur dann an die Unterfrachtführer auszugeben, wenn sie auch noch am selben Tag an die Empfangsspedition ausgeliefert werden könnten.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf Tatbestand und Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils sowie auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 11

B. 12

Die Berufung ist zulässig und begründet, da die Beklagte nach Ansicht des Senats unbeschränkt gemäß §§ 425, 435 HGB haftet und die Klägerin den Inhalt des Containers und Wert des in Verlust geratenen Transportgutes durch die zu den Akten gereichten Frachtpapiere nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins, den die Beklagte nicht zu erschüttern vermocht hat, nachgewiesen hat. Der Anspruch auf Ersatz der gezahlten Einfuhrumsatzsteuer folgt entgegen der Ansicht des Landgerichts aus § 432 HGB. 13

1. Der Beklagten ist ein die unbeschränkte Haftung begründendes Organisationsverschulden deshalb zur Last zu legen, weil sie nicht dafür Sorge getragen hat, dass die Disponenten den Container nur dann an die Unterfrachtführer zur Beförderung an die Empfangsspedition herausgeben, wenn sichergestellt ist, dass er am selben Tag an diese ausgeliefert werden kann. Zu dieser Verfahrensweise hatte sie sich unstreitig gegenüber der Klägerin vertraglich verpflichtet, weil es sich bei dem Transportgut der Klägerin um durchweg hochwertiges und diebstahlgefährdetes Gut aus der IT-Branche handelte. 14

a. Durch die Änderung des zum 01.07.1998 in Kraft getretenen Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz - TRG) vom 25.06.1998 (BGBl. I, 1588) wird die Haftungsbegrenzung nicht mehr durch Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, sondern durch Leichtfertigkeit, zu der das Bewusstsein hinzukommen muss, ein Schaden werde mit Wahrscheinlichkeit eintreten, außer Kraft gesetzt. Dies folgt unmittelbar aus der Neufassung des § 435 HGB. Die bewusste Leichtfertigkeit im Sinne dieser Norm löst damit die grobe Fahrlässigkeit als Grenze für die Beschränkung des Frachtführers ab (BGH, NJW-RR 1999, 254 [255]). 15

Der Begriff der Leichtfertigkeit orientiert sich nach der Begründung zum Transportrechtsreformgesetz (vgl. BT-Drucksache 13/8445, S. 72) an dem der groben Fahrlässigkeit (Koller, TranspR, 4. Aufl. 2000, HGB § 435 Rdnr. 6). Deshalb handelt leichtfertig, wer grundlegende und auf der Hand liegende Sorgfaltspflichten verletzt und naheliegende Überlegungen zur Sicherung des Transportgutes nicht anstellt. Diese Anforderungen sind, wie nach der bisherigen Rechtsprechung zu dem alten Transportrecht, objektiv am Maßstab eines ordentlichen Frachtführers zu messen. Welche Sicherheitsvorkehrungen des Frachtführers zur Erfüllung dieser vertraglichen Verpflichtung erforderlich sind, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den nach Ort und Zeit erforderlichen Sorgfaltsanforderungen genügen. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Gefahren sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Dabei ist hinsichtlich des Risikos "Diebstahl" 16

insbesondere darauf abzustellen, ob das transportierte Gut leicht verwertbar ist, welchen Wert es hat und welche praktikablen Möglichkeiten bestehen, das Speditionsgut vor Diebstahl zu schützen. Leichtfertig handelt danach, wer grundlegende, auf der Hand liegende Sorgfaltspflichten verletzt oder sich über Bedenken hinwegsetzt, die sich angesichts von Gefahren ohne weiteres aufdrängen müssen (Senat, TranspR 2002,73 [75]).

- a. Aufgrund der vertraglichen Vereinbarung hätte die Beklagte durch 17
Organisationsmaßnahmen sicherstellen müssen, dass die Container nur dann an die Unterfrachtführer ausgegeben werden, wenn sie am selben Tag auch ausgeliefert werden können. Hierzu wäre eine bindende Anweisung an die Disponenten, die unstreitig auch die Fahrzeuge der Streithelferin eingeteilt haben, und eine Überwachung dieser Anweisung erforderlich gewesen. Beides hat die Beklagte nicht substantiiert dargelegt, worauf die Klägerin im Schriftsatz vom 06.02.2003 und der Senat im Beschluss vom 27.05.2003 auch hingewiesen haben. Sie hat nämlich nur pauschal eine solche Anweisung behauptet und auch die angeblich existierenden schriftlichen Anweisungen an die Disponenten nicht in Kopie zur Akte gereicht. Darüber hinaus fehlt jeglicher Vortrag dazu, in welcher Form die behauptete Anweisung überwacht und ihre Einhaltung sichergestellt worden ist. Aus diesem Grunde brauchte auch dem Beweisantritt im Schriftsatz vom 25.11.2002 nicht nachgegangen zu werden. Davon abgesehen musste dem Disponenten der Beklagten bei der Herausgabe des Containers unabhängig von der Frage, ob sie um 15.00 Uhr oder um 17.00 Uhr erfolgt ist, klar sein, dass er nicht mehr abgeliefert werden konnte, wie sich aus der Aussage des Zeugen H. Y. eindeutig ergibt. Dementsprechend hat dieser auch gar keine Anstalten gemacht, den Container auszuliefern. Da diese Verfahrensweise nach der glaubhaften Aussage des Zeugen H. Y. üblich gewesen ist, ist der Verstoß gegen die vereinbarte sicherere Verfahrensweise bewusst vorgenommen worden. Zumindest hat der Disponent nicht daran gedacht, dass im Verhältnis zur Klägerin eine andere Behandlung geschuldet gewesen ist. Dieser Verstoß gegen vertragliche Pflichten ist auf die mangelhafte Organisation des Betriebsablaufs der Beklagten zurückzuführen. Er hat dazu geführt, dass der Container in einer Art behandelt wurde, die den Diebstahl leichtfertig ermöglichte (vgl. allg. zu den Anforderungen an die Organisation des Betriebsablaufs BGH, NJW-RR 1996, 545 [546]; 1997, 478 [479]).

Denn das Abstellen des Aufliegers im Freihafen war leichtfertig, weil weitere 18
Sicherungsmaßnahmen nicht getroffen wurden und die Beweisaufnahme ergeben hat, dass ein Wegfahren des Aufliegers trotz der Besetzung der Schranke mit Zollbeamten zu bestimmten Zeiten ohne weiteres möglich gewesen ist. Denn nach dem geltenden Freizonenrecht findet weder bei der Ein- noch bei der Ausfahrt eine regelmäßige Kontrolle statt, so dass es möglich ist, dass ein Fahrer mit seinem Lastzug das Freihafengelände verlässt, ohne kontrolliert zu werden. Dies folgt insbesondere aus den übereinstimmenden Aussagen der Zeugen L., M. und C.. Ist eine unkontrollierte Ausfahrt möglich, so ist das unbewachte Abstellen eines Aufliegers mit Container leichtfertig, wenn sich in dem Container Waren von erheblichem Wert befinden. Dies gilt hier umso mehr, als der Auflieger ohne großen technischen Aufwand hätte gesichert werden können.

- a. Zu diesen objektiv bestimmbar Sorgfaltsanforderungen muss nach der Neuregelung 19
des Transportrechtes als subjektive Komponente das Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes hinzutreten (vgl. Koller, a.a.O., HGB § 435 Rdnr. 6 und Rdnr. 16). Nach der Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes (BT-Drucks. 13/84, 45 S. 72) soll angesichts der Unbestimmtheit des Begriffs der Wahrscheinlichkeit damit an den rechtlich gesicherten

Begriff der bewussten groben Fahrlässigkeit angeknüpft werden. Der Verschuldensmaßstab erhält damit ein subjektives Element dahingehend, dass den Frachtführer oder seinem Bediensteten die Leichtfertigkeit seines Handelns bewusst war oder hätte bewusst sein müssen und es auf der Hand gelegen hat, dass die objektiv zu fordernden Sicherheitsmaßnahmen die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes eliminiert oder zumindest in erheblichem Umfang gesenkt hätten. Dabei muss die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts nicht notwendig mehr als 50 % betragen (OLG Oldenburg, TranspR 2001, 367 [368]; Koller, aaO., § 435 HGB Rdn. 16), sondern nach der Vorstellung des Verpflichteten muss der Schadenseintritt bei Unterlassen der erforderlichen Sicherheitsanforderungen eine naheliegende Möglichkeit darstellen. Aus dem Verstoß gegen objektiv auf der Hand liegende Sorgfaltsanforderungen kann auf das Bewusstsein, dass ein Schaden eintreten werde, geschlossen werden (vgl. ebenso LG Hamburg, TranspR 2001, 79), wobei aber sämtliche äußeren Umstände des Einzelfalles darauf hin zu überprüfen sind, ob sie den Schluss auf diese innere Tatsache rechtfertigen (BGHZ 74, 162 [171]; OLG Köln, TranspR 2001, 407 [410, 411]). Denn bei diesem Tatbestandsmerkmal handelt es sich um ein täterbezogenes subjektives Merkmal, das in der Regel nicht objektiv beweisbar sein wird, sondern nur als Rückschluss aus den äußeren Umständen erschlossen werden kann.

Hinsichtlich der Organisation des Betriebsablaufs ist der Vorwurf der Leichtfertigkeit auch in subjektiver Hinsicht zu erheben, da die Beklagte trotz ihrer vertraglichen eindeutigen Verpflichtung keine organisatorischen Maßnahmen ergriffen hat, um dieser Pflicht gerecht zu werden. Diese bewusste Missachtung ihrer vertraglich vereinbarten besonderen Schutzpflichten rechtfertigt auch den subjektiven Vorwurf der Leichtfertigkeit. 20

Es kann dahinstehen, ob der Streithelfer in dem Bewusstsein des wahrscheinlichen Schadenseintritts gehandelt hat. Der Fahrer der Streithelferin war nämlich der Auffassung, für das Wochenende einen besonders sicheren Abstellplatz für den Container im Freihafengelände gefunden zu haben. Dieses Bewusstsein des Zeugen H. Y. war aus den Tatsachen geboren worden, dass das Gelände nur über eine am Zoll vorbeiführende Einfahrt erreicht werden kann, beschlagnahmte und leicht absetzbare Schmuggelware über längere Zeiträume auf dem Gelände von staatlichen Stellen gelagert wurde, das Gelände von Zollbeamten regelmäßig bestreift wird und ein Diebstahl von Containern oder Aufliegern in der Vergangenheit nicht vorgekommen ist. Damit mag dem Zeugen Y. das Bewusstsein gefehlt haben, leichtfertig zu handeln und den Schadenseintritt zu begünstigen. Er handelte vielmehr in der Überzeugung, einen besonders sicheren Ort zu wählen. Ob allerdings allein auf das subjektive Empfinden des Handelnden abgestellt werden kann oder typisierend das Bewusstsein eines durchschnittlichen Teilnehmers des betreffenden Berufskreises als Maßstab herangezogen werden muss, kann hier dahin stehen, weil ein eigenes Organisationsverschulden der Beklagten gegeben ist. 21

1. Der Inhalt und Wert des Containers ergibt sich aus den zur Akte gereichten Frachtpapieren, ohne dass es einer Beweisaufnahme bedarf, wie sie der Senat noch in seinem Beweisbeschluss vom 04.12.2002 vorgesehen hatte. Der Wert der Sendungen ist durch die Packing List, das Shipping Vanning Certificate einschließlich des Sea Waybills und die hierzu korrespondierende Rechnung, die durch die Einfuhrumsatzsteuererklärung der Klägerin bestätigt wurde, nachgewiesen, da die Beklagte keine Anhaltspunkte dafür vorgetragen hat, die den durch die Vorlage dieser Papiere begründeten ersten Anschein, dass der gestohlene Container auch die in der Rechnung aufgeführten Waren enthalten hat und diesen Wert aufwies, erschüttern können. 22

Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, der sich der Senat unter Aufgabe seiner bisherigen ständigen Rechtsprechung anschließt, steht der Inhalt und Wert der von der Beklagten übernommenen Transportgüter nach den Grundsätzen über den Beweis des ersten Anscheins fest.

In der jüngst bekannt gewordenen Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 24.10.2002 - I 24 ZR 104/00, zitiert nach juris, hat der Bundesgerichtshof ausgesprochen, dass "bei kaufmännischen Absendern prima facie anzunehmen ist, dass die im Lieferschein und der dazu korrespondierenden Rechnung aufgeführten Waren" in dem zum Transport übergebenen Behältnis auch enthalten waren. Dem Spediteur oder Frachtführe obliege es, dieser Vermutung substantielle Einwände entgegenzusetzen. Dieser Anschein ergebe sich daraus, dass es sich bei Versender und Empfänger um Gewerbetreibende handle und in diesem Bereich eine hohe Wahrscheinlichkeit bestehe, dass die an gewerblich bestellende Kunden exakt die bestellte Ware geliefert und versandt werde.

Im Interesse der Rechtssicherheit und der Rechtseinheit schließt sich der Senat dieser Rechtsprechung an. 25

1. Der Klägerin steht aus § 432 HGB auch ein Anspruch auf Ersatz der Einfuhrumsatzsteuer 26 in Höhe von 38.446,45 EUR zu. Danach sind neben dem Wert des in Verlust geratenen Gutes auch die Kosten zu erstatten, die aus Anlass der Beförderung angefallen sind. Das sind solche Kosten, die mit dem Transport selbst verbunden sind und nicht erst durch den Schadenseintritt entstanden sind (BGH, VersR 1980, 522 [523]; OLG Hamburg, TranspR 1986, 229 [230]; Fremuth/Thume, aaO., § 432 Rdn. 5; Koller, aaO., § 432 Rdn. 5; Möglich, Das neue Transportrecht, § 432 Rdn. 2). Erstattungsfähig sind demnach die Kosten, die auch angefallen wären, wenn der Schadenseintritt nicht erfolgt wäre. Deshalb ist der Einfuhrzoll erstattungsfähig, wenn das Gut nach der Einfuhr in Verlust geraten ist (OLG Hamburg, aaO.). So liegt der Fall hier, da die HP-Toner-Kartuschen schon zur Auslieferung an den Empfangsspediteur an den Streithelfer herausgegeben waren und deshalb im steuerrechtlichen Sinne schon in die Bundesrepublik Deutschland eingeführt gewesen waren, wie auch der zu den Akten gereichte Steuerbescheid zeigt.

4. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 291, 288 Abs. 1 S. 2 BGB. 27

1. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO, die zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf den §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 28

Ein Grund zur Zulassung der Revision gemäß § 543 Abs. 2 ZPO besteht nicht. 29

Streitwert und Wert der Beschwerde: 213.381,29 EUR. 30

a. M. Dr. W. B. 31