



### NEWSLETTER #2/2005

#### **Zur Haftung der Deutschen Post AG für internationale Paketsendungen:**

Nach der Entscheidung des 10. Zivilsenates in einer unserer Sachen zur Haftung der Deutschen Post AG für internationale Briefsendungen nach den Bestimmungen des Welt-Post-Vertrages (WPV) in BGHZ 153, S. 327 hat nunmehr in einer anderen unserer Sachen der 1. Zivilsenat mit Urteil vom 03.03.2005, Az. I ZR 273/02, zur Haftung der Deutschen Post AG bei internationalen Paketsendungen Stellung genommen.

Der 1. Zivilsenat ist der Auffassung des 10. Zivilsenats im Ergebnis gefolgt und hat die Haftung der Deutschen Post AG als nach den Bestimmungen des Post-Paket-Übereinkommens (PPÜ) limitiert angesehen.

Insbesondere der BGH sich in seinem o.g. Entscheidung der Auffassung gezeigt hat, dass die Bestimmungen des PPÜ bei einer internationalen Paketsendung unmittelbar mit Übergabe an die Deutsche Post AG zur Anwendung kämen, die Haftung der Deutschen Post AG sich also selbst dann nach den Bestimmungen des PPÜ richten würde, wenn der annehmende Schalterbeamte das Paket aufreißen und sich dessen Inhalt aneignen würde.

Auch wenn die Haftung der Deutschen Post AG nach den Bestimmungen des PPÜ im Ergebnis undurchbrechbar marginalisiert ist, verstoßen die Bestimmungen des PPÜ nach Auffassung des BGH dabei auch nicht gegen die Bestimmungen des Art. 3, 14 GG.

Zwar seien nach dem BGH die Ansprüche eines Versenders gegenüber der Deutschen Post AG geringer, als solche gegen einen anderen privaten Paketdienstleister, allein sei insoweit zu berücksichtigen, dass die Deutsche Post AG aufgrund der Vielzahl der mit ihr versandten Pakete eine sog. *Grundversorgung* anbiete.

Auch sei die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG nicht verletzt, da sich die Haftung der Deutschen Post AG nach der Wertangabe des Versenders richte, welcher mithin den Wert ersetzt bekomme, den er deklariert habe (wobei der BGH jedoch übersehen hat, dass nach den Durchführungsbestimmungen zum PPÜ allenfalls die Angabe eines sehr begrenzten Wertes zulässig ist, welcher regelmäßig den tatsächlichen Sendungswert nicht erreicht).

Schließlich seien auch die Rechte privater Paketdienstleister bei einem entsprechenden Verständnis der Bestimmungen des WPV/PPÜ nicht

verletzt, da es diesen ja frei stünde, ebenfalls die Zulassung nach dem WPV/PPÜ zu beantragen.

Ich halte die Entscheidung des BGH – mit Verlaub - für unrichtig; da jedoch die Entscheidung des BGH rechtskräftig ist und diese Frage damit akademischer Natur ist, darf ich ergänzend auf meine Ausführungen in TransportR. 2004, S. 160 verweisen.

Zu beachten ist jedoch, dass das Paketgeschäft der Deutschen Post AG zwischenzeitlich von der Fa. DHL ausgeführt wird. Anders, als bei der Deutsche Post AG, handelt es sich bei DHL jedoch nicht um eine *nationale Postverwaltung* nach den Bestimmungen des WPV/PPÜ, so dass sich die Haftung von DHL regelmäßig nach den einschlägigen frachtrechtlichen Bestimmungen (HGB, MÜ, WA, CMR) richten wird.

Auch insoweit könnte die Entscheidung des BGH daher i.w. akademischer Natur sein.

Derzeit sind für unserer Mandantschaft noch zu zwei weiteren Rechtsfragen die Deutsche Post AG betreffend Revisionen bei dem BGH anhängig. Und zwar zur Frage der Haftung der Deutschen Post AG für Einschreibesendungen sowie zur Wirksamkeit des in den AGB der Deutschen Post AG enthaltenen Haftungsausschlusses für sog. *Verbotsgut* (Edelmetalle, Schmuck, Zahlungsmittel, Telefonkarten, pp.).

Über den Ausgang vorangestellter Verfahren werden wir berichten.

*Benjamin Grimme.*

### **Rückerstattung zuviel entrichteter Brenner Maut-Gebühren**

Aufgrund eines Vergleichs muss die österreichische Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) eine Rückerstattung von 38,5 % der entrichteten Brenner-Maut an Transportunternehmen leisten.

Der Vergleich ist das Ergebnis eines Musterprozess zwischen einem Transporteur und der Republik Österreich, welcher nach nunmehr fünfjähriger Prozessdauer durch dessen Abschluss rechtskräftig beendet wurde.

Grundlage des Vergleichs ist eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) und – ihm folgend – des Österreichischen Obersten Gerichtshofes (OGH), wonach dem Grunde nach festgestellt wurde, dass die Erhöhung der Maut-Tarife per 01. Juli 1995 bis 31. Dezember 1996 gegen Gemeinschaftsrecht verstößt. Begründet ist die Entscheidung damit, dass der Transitverkehr diskriminiert würde, da zwischen Mitte 1995 und Ende Januar 2001 auf der Brenner Autobahn für die Gesamtstrecke ein höherer Betrag als die Summe für die drei Teilstrecken erhoben wurde. Der österreichische Oberste Gerichtshof (OGH) hatte daraufhin im Frühjahr 2004 entschieden, dass die betroffenen Transportunternehmen einen Anspruch auf Rückzahlung hätten, ohne jedoch deren Höhe fest zu legen.

Die Republik Österreich, der die Mauteinnahmen im Zeitraum 1. Juli 1995 bis 31. Dezember 1996 zugeflossen sind, hat die ASFINAG zu diesen Rückzahlungen im Namen und auf Rechnung des Bundes ermächtigt; für den restlichen Zeitraum 1. Januar 1997 bis 31. Januar 2001 (mit

Ausnahme des Zeitraumes vom 20.7.1999 bis 1.7.2000, für den laut EuGH keine Ansprüche bestehen) erstattet die ASFINAG diese Rückzahlung im eigenen Namen.

Begünstigt von der Rückzahlung sind Nutzfahrzeuge der ehemaligen Kategorie C (mehr als drei Achsen) oder F (wie C, aber lärm- und schadstoffarm), für die der Gesamtstreckentarif an der Hauptmautstelle Schönberg der Brenner Autobahn A 13 in dem bezeichneten Zeitraum entrichtet wurde.

Um den Aufwand für die Betroffenen möglichst gering zu halten, bietet die ASFINAG bietet nunmehr auf der Grundlage des Ergebnisses dieses Musterprozesses ein einheitliches Abwicklungsverfahren. In diesem Zusammenhang besteht bis spätestens 30. 09. 2005 die Möglichkeit, einen Antrag zur Inanspruchnahme des vereinfachten Verfahrens zu stellen und sämtliche diesbezügliche Anspruchsdaten und Beweisunterlagen vorzulegen.

Schlüsseldaten zu Tankkarten- und Wertkartenzahlungen bzw. Belegnummern der Quittungen werden in ein Formular eingetragen, das man auf der Homepage der [ASFINAG](#) herunterladen und dann ausgefüllt wieder zurücksenden kann. Originalbelege zum Nachweis müssen auf dem Postweg an die ASFINAG geschickt werden. Nach Eingang aller Prüfunterlagen wird die ASFINAG nach eigenen Angaben dann so rasch wie möglich, längstens aber innerhalb von 4 Monaten die Rückerstattungssumme berechnen. Der Antragsteller hat dann die Möglichkeit, in dieser Höhe ein formelles Rückerstattungsbegehren an die ASFINAG zu richten, worauf innerhalb von 14 Tagen die Anweisung des Betrages erfolgen soll.

Nach dem 30.09.2005 steht den Antragstellern zwar nicht mehr das vereinfachte Verfahren zur Verfügung, was jedoch keinen Ausschluss der Ansprüche bedeutet.

*Andrea Meyer*

**Mitverschulden bei unterlassender Wertdeklaration?  
- eine kurze Anmerkung zu BGH,  
Urteil vom 3. Februar 2005, Az.: I ZR  
276/02 -**

Der Bundesgerichtshof hat am 3. Februar 2005 ein erfreuliches Urteil gegen das von Paketdienstlern so gerne ins Feld geführte Mitverschulden bei unterlassener Wertdeklaration verkündet:

Der Bundesgerichtshof hat in seinem Urteil zunächst noch einmal bestätigt, dass der Vorwurf eines leichtfertigen Verhaltens immer dann zu bejahen ist, wenn der Frachtführer keine ausreichenden Ein- und Ausgangskontrollen durchführt.

Weiter hat der Bundesgerichtshof darauf hingewiesen, dass ein Frachtführer sich nicht auf die fehlende Wertdeklaration zur Entkräftung des Vorwurfs des leichtfertigen Verhaltens berufen kann, soweit er nicht darlegen und beweisen könne, dass für wertdeklarierte Sendungen ein besonderes Kontrollsystem bestehe, das das Verlustrisiko mindere, und damit den Vorwurf leichtfertiger Vorgehensweise ausschließe.

Erfreulich ist das Urteil aber vor allem deswegen, weil der Bundesgerichtshof in seinem Urteil ausführt, dass eine Schadensteilung wegen Mitverschuldens des Versenders unter dem Gesichtspunkt der unterlassenen

Wertdeklaration grundsätzlich nicht in Betracht kommt, wenn der Frachtführer bei einer Nachnahmesendung aufgrund des einzuziehenden Betrags vom Wert des Gutes Kenntnis hat.

Die Anwendung des vom Bundesgerichtshof aufgestellten Grundsatzes ist meines Erachtens nicht nur auf die Fälle beschränkt, in denen der Frachtführer bei einer Nachnahmesendung vom Wert des Gutes Kenntnis hat. Er dürfte vielmehr insoweit verallgemeinerungsfähig sein, dass ein Mitverschulden immer dann ausscheidet, wenn der Frachtführer Kenntnis vom Wert des Gutes hat. Ein solcher Fall liegt nach meinem Dafürhalten auch dann vor, wenn im Frachtbrief der Zollwert des Gutes angegeben ist. Dies lässt sich mit der Argumentation des Bundesgerichtshof begründen: Er hat in seinem Urteil ausgeführt, dass es für die Frage, ob dem Frachtführer der Wert bekannt war oder nicht, nicht darauf ankomme, ob die – in dem entschiedenen Fall durch die Nachnahme – gemachte Wertangabe dazu diene, den Frachtführer auf die Gefahr eines ungewöhnlichen hohen Schadens hinzuweisen. Es reiche vielmehr die reine Kenntnis aus. Dies wäre im Fall einer Zolldeklaration ebenfalls gegeben.

Ein Mitverschulden wird nach Auffassung des Bundesgerichtshofs jedoch gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB zu bejahen sein, wenn dem Versender ein widersprüchliches Verhalten dergestalt vorzuwerfen ist, dass er dem Frachtführer den erheblichen Wert der Sendung erstmals nach dem Verlust der Sendung zur Kenntnis bringt. In diesen Fällen bleibt abzuwarten, wie hoch die Instanzgerichte die Anforderungen hieran stellen werden.

*Andrea Bästlein*

### **Prima facie Beweis hinsichtlich des Sendungsinhalts**

Bei Sendungsverlusten ist der Versender für den Umstand beweispflichtig, dass der Frachtführer das Gut vollzählig und unbeschädigt übernommen hat, während der Frachtführer die ordnungsgemäße Ablieferung zu beweisen hat.

Den Nachweis zu führen, dass das Gut vollständig und unbeschädigt übernommen wurde, bereitet dann Schwierigkeiten, wenn verschlossene Behältnisse übergeben wurden. Dann bezieht sich der Frachtbrief oder eine andere Übernahmequittung lediglich auf die darin angegebenen Behältnisse, nicht jedoch auf deren Inhalt. Zeugen zu finden, die das Behältnis seinerzeit bepackt haben, gestaltet sich in der Regel schwierig, bei einer Versendung aus dem Ausland nahezu unmöglich. Und selbst wenn man solche benennen kann, können sich diese erfahrungsgemäß aufgrund des Zeitablaufs nicht mehr ausreichend, d.h. zur Überzeugung des Gerichts, daran erinnern.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs besteht im gewerblichen Bereich nach der allgemeinen Lebenserfahrung eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass an den gewerblichen Kunden exakt die bestellten und sodann berechneten Waren versandt wurden (BGH Urteil vom 24.10.2002 – I ZR 104/00). Daher ist selbst bei Übergabe einer Sendung in verschlossenen Behältnissen zwar nicht schon von einer tatsächlichen Vermutung, aber zumindest von einem

Anscheinsbeweis dafür auszugehen, dass in dem Behältnis die im Lieferschein und der dazu korrespondierenden Rechnung aufgeführten Waren enthalten waren (vgl. Koller, Transportrecht, 5. Auflage, § 425 Rn. 41).

Die Voraussetzungen für die Begründung des Anscheinsbeweises sind aber im Prozess oftmals streitig, da Prozessgegner regelmäßig vortragen, dass nur die Vorlage einer Handelsrechnung nebst korrespondierenden Lieferschein die *prima facie* Vermutung hinsichtlich des Sendungsinhalts auslösen könnte. Das OLG Braunschweig hat nunmehr in einer jüngeren Entscheidung (OLG Braunschweig Urteil vom 03.02.2005 – 2 U 201/03) diesen Einwand verworfen und klargestellt, dass die Vermutung auch dann eingreift, wenn der Sendung allein eine Handelsrechnung, nicht aber zusätzlich ein Lieferschein beigefügt war. Das OLG Braunschweig stellt in diesem Zusammenhang zutreffend auf den vom BGH gewählten Anknüpfungspunkt für der Anscheinsbeweis ab: Anknüpfungspunkt sei nämlich – so das OLG – die Übung im gewerblichen Verkehr, die bestellten und in der Rechnung berechneten Waren auch zum Versand zu bringen (OLG Braunschweig Urteil vom 03.02.2005 – 2 U 201/03). Für die Begründung des Anscheinsbeweises kann es daher keinen Unterschied machen, ob ein Kaufmann seiner Sendung eine Handelsrechnung nebst Lieferschein oder allein eine Handelsrechnung beigibt, da sich an seiner Motivation, die von ihm geschuldeten und in der Handelsrechnung ausgewiesenen Waren auch zur Auslieferung zu bringen, nichts ändert.

Festzuhalten ist damit, dass Regressmöglichkeiten nicht schon deshalb abgeschnitten sind, weil kein

Lieferschein existiert. Der Anscheinsbeweis hinsichtlich des Sendungsinhalts wird aufgrund des Urteils des OLG Braunschweig in Zukunft einfacher zu führen sein.

*Niels Tobien*

### **Zur Frage, unter welchen Voraussetzungen ein LKW Brand die Haftung des Frachtführers nach § 426 HGB ausschließt.**

Zwei Gerichte haben sich in letzter Zeit mit der Frage befasst, wann der Brand eines zur Erfüllung des Transportauftrages entsprechend beladenen LKW die Haftung des Frachtführers wegen der dadurch beschädigten Ladung gegenüber dem Ladungsinteressenten, bzw. dem regressierenden Transportversicherer, ausschließt.

Prüfungsmaßstab ist hierzu die Vorschrift aus § 426 HGB. Nach ihr ist der Frachtführer dann befreit, wenn ....“ *die Beschädigung auf Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte*“.

Eine gewisse Unsicherheit bestand darüber, wie der Sorgfaltsmaßstab an den Frachtführer auszulegen ist.

Zwei Entscheidungen aus dem letzten Jahr haben darüber, zumindest in Bezug auf die praxisrelevanten Fälle der LKW Brände, Klarheit gebracht: In beiden geht es um einen beladenen LKW, der während der Transportphase auf der Autobahn Feuer fing.

In beiden Fällen machten die jeweils Beklagten Frachtführer geltend, der

Brand sei auch bei äußerster Sorgfalt nicht zu vermeiden gewesen und daher greife § 426 HGB zu ihren Gunsten ein. Bemerkenswerterweise haben die Gerichte in beiden Fällen einen Haftungsausschluss abgelehnt.

Das Brandenburgische OLG, AZ 7 U 189/02 hatte einen Fall zu beurteilen, bei dem der Brand nach Vortrag des beklagten Frachtführers und jetzigen Berufungsklägers durch über die Lüftung angesaugte Zigarettenstummel verursacht worden war.

Im wesentlichen wird der Sorgfaltsmaßstab an den Frachtführer bzw. seinen eingesetzten Fahrer in Anlehnung an die herkömmliche Auslegung von § 7 Abs. 2 StVG (a.F.) definiert:

Hiernach ist ein "idealer Frachtführer" im Sinne des § 426 HGB der, der eine über den gewöhnlichen Durchschnitt erheblich hinausgehende Aufmerksamkeit, Geschicklichkeit und Umsicht, sowie ein geistesgegenwärtiges und sachgemäßes Handeln im Rahmen des Menschenmöglichen an den Tag legt. Grundsätzlich ist dem Frachtführer bei § 426 HGB der Einwand unter Bezugnahme auf Fahrzeugmängel gestattet. Dies steht im Gegensatz zu Art. 17 Nr. 3 CMR, der Fahrzeugmängel bereits vom Wortlaut her ausdrücklich ausnimmt.

Zu beachten ist hierbei aber, dass den Frachtführer die Beweislast für diese rechtsvernichtende Einwendung trifft. Das bedeutet, er muss differenziert und ausführlich vortragen, welcher Umstand, auch bei dem Einsatz von größter Sorgfalt, nicht abzuwenden war. Konkret bedeutet dies, „*dass der Frachtführer den Nachweis der Unabwendbarkeit nur dadurch führen kann, dass er die eigentliche Schadensursache aufklärt und erforderlichenfalls beweist und*

*außerdem darlegt und ggf. beweist, dass die bewiesene Schadensursache durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte“ (So das OLG Brandenburg in seiner o. a. Entscheidung, S. -6-).*

Im o. a. Fall hatte sich der Frachtführer darauf berufen, dass ein Zigarettenstummel durch die Lüftung angesaugt wurde und dieser den Brand entfacht habe.

Über diesen Einwand wurde durch das Gericht Beweis erhoben. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass dieser Schadenshergang aufgrund der technischen Beschaffenheit der Lüftungsanlage unwahrscheinlich ist. Eine andere Schadensursache konnte nicht mehr ermittelt werden.

Der beklagte Frachtführer hatte weiter dargelegt, der LKW habe sich bei Fahrtantritt in einem ordnungsgemäßen, technisch zu 100% gewarteten Zustand befunden. Das Gericht führte dazu aus, dass dieser Einwand zwar grundsätzlich zu einer Entkräftung der Vermutung eines Fahrzeugmangels geeignet wäre. Vorliegend hat der Frachtführer dazu aber, außer der vom Gutachter entkräfteten Behauptung der Brandverursachung durch einen Zigarettenstummel, nichts weiter vorgetragen. Daher sah das Gericht keinen Anlass, alternative Schadensursachen zu erwägen. Letztlich sei auch der vom Frachtführer behauptete technisch einwandfreie Zustand des Fahrzeuges nicht mit der hinreichen Überzeugungskraft dargelegt worden. Nachträgliche Gutachter Untersuchungen hierzu konnten nicht mehr angestellt werden, da der LKW völlig aufgebrannt ist.

Das Landgericht Kassel ( Az. 110 4049/04) hatte sich mit einer ähnlichen

Problematik zu befassen. Im Unterschied zur o.a. Entscheidung war hier allerdings die Schadensursache geklärt und zwischen den Parteien auch unstrittig: Ein Reifen der Hinterachse war während der Autobahnfahrt geplatzt und fing Feuer. Der hintere Teil des Aufliegers fing Feuer und brannte dadurch völlig aus.

Das Gericht sah als bewiesen an, dass der Fahrer nach Bemerkungen des Qualms sofort auf dem Standstreifen angehalten hat. Dadurch war ein Luftvakuum unter dem LKW entstanden, was die Ausbreitung des Brandes wesentlich begünstigt hat. Allgemein anerkannte Verhaltensmaßregel sei hingegen unter LKW Fahrern, in solchen Fällen langsam auf dem Standstreifen weiterzufahren, bis der Reifen ausgebrannt und abgelöst ist, und so der Brand sich nicht weiter ausbreiten kann.

Zur Auslegung des § 426 HGB hat das Gericht auch vorliegend wieder ausgeführt, dass ein unabwendbares, den Frachtführer aus der Haftung befreiendes Ereignis nur vorliegen würde, wenn ein besonders gewissenhafter Frachtführer bei Anwendung der äußersten, ihm zumutbaren Sorgfalt, den Schaden nicht hätte vermeiden können.

Konkret auf den Fall bezogen bedeutet das, *„dass ein geplatzter Reifen nur unabwendbar im Sinne von § 426 HGB ist, wenn das Platzen auf eine von außen kommende, unabwendbare Fremdeinwirkung zurückzuführen ist“*.

Genau dies hat der beklagte Frachtführer aber nicht dargelegt. Er habe lediglich darauf verwiesen, dass ein Reifen durch irgendwelche Umstände platzen kann, ohne dass sich vorher entsprechende Mängel zeigen. Diesen Vortrag sah das Gericht als zu pauschal an. Es reiche weiter auch nicht aus, wenn der Frachtführer darlegt, dass die Reifen vor Fahrtantritt kontrolliert wurden und dabei nichts Mangelhaftes festgestellt worden sei.

Die Klägerin hatte, ebenso wie in der zuerst dargestellten Entscheidung vollen Erfolg mit Ihrer Klage und gewann den Rechtsstreit komplett. Die Beklagten hatten mit der versuchten Haftungsbefreiung unter Bezugnahme auf § 426 HGB keinen Erfolg.

Fazit: Die Maßnahme, um sich als Frachtführer nach § 426 HGB von einer Haftung zu befreien, liegt sehr hoch. Praktisch müsste man vor jeder Fahrt ein komplettes Zustandsprotokoll des LKW anfertigen. In einem Prozeß muss sorgfältig und ausführlich dargelegt werden, dass:

- 1) sich der LKW bei Fahrtantritt in einem einwandfreien Zustand befand und
- 2) die Schadensursache von außen kam und bei aller Sorgfalt nicht zu vermeiden war.

*Malte Neuhaus*

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme: [b.grimme@grimme-kollegen.de](mailto:b.grimme@grimme-kollegen.de)

Andrea Meyer: [a.meyer@grimme-kollegen.de](mailto:a.meyer@grimme-kollegen.de)

Andrea Bästlein: [a.baestlein@grimme-kollegen.de](mailto:a.baestlein@grimme-kollegen.de)

Niels Tobien: [n.tobien@grimme-kollegen.de](mailto:n.tobien@grimme-kollegen.de)

Malte Neuhaus: [m.neuhaus@grimme-kollegen.de](mailto:m.neuhaus@grimme-kollegen.de)

Grimme & Kollegen, Neumühlen 15, 22763 Hamburg Tel.: +49 40 32 57 87 70 Fax: +49 40 32 57 87 99