

I. Verwendung von (Über-)Wurfplanen:

Unter dem Stichwort „Wurfplanen“ bezeichnet die Branche die Verwendung behelfsmäßiger Planenabdeckungen bei grundsätzlich offen geführtem Fahrzeug. Übernimmt insofern der Frachtführer die Pflicht zur Verplanung einer von ihm zu transportierenden Sondermaschine, so haftet er für am Transportgut wegen der nicht vollständigen Verplanung durch Nässeeinwirkung entstandener Korrosionsschäden abweichend von § 411 HGB. Ein Haftungsausschluss nach § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB (Verwendung von offenen nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen) scheidet in diesen Fällen aus, da ausweislich des Transportvertrages der Frachtführer zwar wegen der Größe des Transportgutes die Verwendung eines offenen Lkw für den Transport zugrunde gelegt hat, allerdings auf diesem Lkw durch den Frachtführer sodann die Sondermaschine vollständig verplant werden sollte, sodass es sich insofern nicht um einen Transport von in Planen gewickelter (verpackter) Ladung handelt (vgl. OLG München, Urteil vom 15.03.06, TranspR 2006, S. 355 ff.). Insofern übernimmt der Frachtführer bei vereinbarter Verwendung von Wurfplanen/Überwurfplanen die Verpackungspflicht des Absenders nach § 411 HGB und kann sich sonach nicht mehr auf den Haftungsausschluss nach § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB berufen. Hat der Spediteur/Frachtführer aufgrund einer solchen Vereinbarung die Pflicht zur Verpackung des Gutes auf der Grundlage einer selbständigen Abrede (Verwendung von Wurfplanen/Überwurfplanen) und unabhängig von der Speditions- bzw. Beförderungsleistung übernommen, so ist auf die Erbringung der Verpackungsleistung allein Werkvertragsrecht anzuwenden. Ist die Verpackungsleistung dagegen als beförderungsbezogene bzw. speditionelle Nebenpflicht im Rahmen eines Speditionsvertrages und nicht aufgrund einer unabhängigen Abrede übernommen worden, richtet sich die Haftung des Spediteurs hinsichtlich der Verpackungsleistung nach § 454 Abs. 2 HGB und damit einheitlich nach Speditionsrecht (vgl. BGH, Urteil vom 13.09.2007, VersR 2008, S. 845 ff.).

Für die Verwendung von Wurf- bzw. Überwurfplanen durch einen Schwergutfrachtführer ergibt sich hieraus folgendes:

1. Es sollte klargestellt werden, dass eine Überwurfplane oder Wurfplane nur ein behelfsmäßiges Abdecken der Plane und keinen absoluten Nässeschutz darstellen kann.
2. Es sollte ferner klargestellt werden, dass eine beförderungssichere Verpackung des Ladegutes durch die Überwurfplane nicht ersetzt werden kann.
3. Ferner sollte sich der Frachtführer jeglicher Bestimmung der Verpackung oder Aussagen über die Tauglichkeit enthalten, insbesondere keine Aussagen darüber treffen, ob die gewählte Verpackungsart den Transportgefahren standhält.
4. Schließlich und endlich sollte der Frachtführer stets darauf achten, dass die Vereinbarung über die Verwendung von offenen nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen im Frachtbrief aufgenommen wird. Dies ist bei grenzüberschreitenden Straßengüterverkehren ohnehin konstitutiv (vgl. Art. 17 Abs. 4a CMR).

II. Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen:

1. Grundsätzlich trifft die Verpackungspflicht gem. § 411 Abs. 1, S. 1 HGB wie die Pflicht zum beförderungssicheren Verladen nach § 412 Abs. 1, S. 1, 1. Hs. HGB den Absender. Generell hat der Absender daher das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, es so zu verpacken hat, dass es vor Verlust oder Beschädigung geschützt ist. Der Absender hat danach grundsätzlich das Gut so zu verpacken, dass nach der Art der Güter und seiner jeweiligen Empfindlichkeit Schäden vermieden werden (vgl. Paschke in Oetker, HGB-Kommentar, 3. Auflage, C.H. Beck Verlag, München, 2013, § 411, Rd.-Nr. 2). Die Güter müssen daher transportsicher vom Absender verpackt

werden. Die Verpackung kann dabei als transportsicher bezeichnet werden, wenn sie vor den natürlichen Einwirkungen des Straßengüterverkehrs hinreichend Schutz bietet, also z. B. vor den Erschütterungen infolge schlechter Straßenverhältnisse, gegen die Folgen besonders harter Bremsstöße, die im heutigen Straßenverkehr nicht vermeidbar sind sowie gegen die Auswirkungen der Fliehkraft auf das Frachtgut beim Durchfahren von Kurven etc. Besonders druckempfindliche Güter hat der Absender außerdem so zu verpacken, dass diese auch schlechte Wegstrecken ohne Beschädigungen überstehen können (vgl. Riemer, in Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, C.H. Beck Verlag, München, 2008, B. II., Rd.-Nr. 86). Die Verpackungspflicht ist daher zunächst eine Obliegenheit in eigener Sache (vgl. Zapp, TranspR 2004, S. 333 [337]). Gleichwohl kann der Absender das Ladegut an den Frachtführer auch unverpackt zur Beförderung übergeben. Zur Beförderungspflicht des Frachtführers zählt es nämlich auch, auch unverpacktes Ladegut zu befördern. Der Frachtführer darf deshalb unverpacktes oder schlecht verpacktes Ladegut nicht zurückweisen, wenn ihm aus der Beförderung kein Schaden droht, da er auch nicht oder schlecht verpacktes Ladegut zu befördern hat, weil er lediglich die reine Beförderung als solche schuldet (Mittelhammer, Verpackung und Verpackungsmangel; Pflichten und Haftungsfragen der am Transport beteiligten Personen, TranspR 2014, S. 140 <143>). Er hat dann den Absender allenfalls auf evidente Verpackungsmängel hinzuweisen (vgl. OLG Hamburg, Urt. v. 14.03.1969, VersR 1970, 51; OLG München, Urt. v. 21.02.1992, TranspR 1992, S. 185; OLG Stuttgart, Urt. v. 09.02.2011, TranspR 2012, S. 459 <463>). Auch dort, wo eine entsprechende Verkehrssitte bzw. ein entsprechender Handelsbrauch fehlt, z. B. beim Transport von lebenden Tieren, Silotransporten oder Autotransporten, können die Parteien aufgrund der in laufender Geschäftsverbindung entwickelten Usancen vereinbaren, dass der Absender entgegen § 411 Abs. 1 HGB das Gut nicht oder nicht im Hinblick auf alle Risiken des Transports verpackt (vgl. Koller, TranspR-Kommentar, 8. Auflage, C.H. Beck Verlag, München, 2013, § 411 HGB, Rd.-Nr. 18, S. 112).

2. Einen solchen Geschäftsverbindungsgebrauch gibt es im Großraum- und Schwerverkehr grundsätzlich nicht, sondern allenfalls konkrete Vereinbarungen, wonach die streitgegenständlich beschädigten Behälter aufgrund ihrer gigantischen Dimensionen unverpackt und auf offenem Deck befördert werden sollten. Dies entspricht im Übrigen auch den Gepflogenheiten im Großraum- und Schwerverkehr. Schwergutkolli, insbesondere überdimensionale Güter im Großraumverkehr, können regelmäßig nur auf offenem Deck und unverpackt befördert werden, weil entsprechende Schieberverdecke mit Planen gedeckten Fahrzeuge für den Transport derart dimensionierter Ladung fehlen. Es gibt keine Verdecke, die es ermöglichen würden, Behälter mit einem Durchmesser von ca. 6,40 m zu verplanen und mit gedeckten Fahrzeugen zu transportieren.

Vorliegend haben die Parteien daher im Transportauftrag einen Haftungsausschluss für die Beförderung der Behälter auf offenen nicht gedeckten Fahrzeugen vereinbart. Die Beklagte kann sich daher unschwer vorliegend auf den Haftungsausschluss nach § 427 Abs. 1, Nr. 1 HGB berufen (vgl. OLG Hamburg, Urteil vom 22.09.83, VersR 1984, S. 235). Aus diesem Grunde enthalten auch die vorliegend zwischen den Parteien kraft stillschweigender Unterwerfung zugrunde gelegten Allg. Geschäftsbedingungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (AGB-BSK) in Ziffer I. 3. Satz 2 die Vereinbarung, dass Schwergut regelmäßig unverpackt und auf offenem Deck transportiert wird (vgl. Koller, TranspR-Kommentar, a.a.O., AGB-BSK, Rd.-Nr. 1, S. 892). Aus diesem Grunde liegt hier auch eine übliche und vertraglich vereinbarte Beförderung mit offenen Wagen vor (anders als OLG Düsseldorf, Urteil vom 15.12.83, VersR 1984, S. 686 f.).

Das OLG Hamburg hat mit Urteil vom 22.09.83 bei einem ähnlichen Sachverhalt über den Transport fabrikneuer Fahrzeuge auf offenen Transportfahrzeugen (Autotransportern), die durch Kratzer und Dellen aufgrund von Straßenbäumen beschädigt wurden, entschieden, dass das Ladegut ggf. seiner Natur nach den Beschädigungen durch Straßenbäume ausgesetzt sein kann. Dies wäre laut OLG Hamburg dann der Fall, wenn sich solche Beschädigungen auch bei sorgfältiger Fahrweise nicht vermeiden ließen. Beim dort streitgegenständlichen Autotransport kam das OLG Hamburg zur Auffassung, dass sich diese Beschädigungen (Kratzer und Dellen) durch Baumäste/-zweige bei vorsichtiger Fahrweise durch den Frachtführer vermeiden ließen. Dies mag bei einem herkömmlichen Autotransport mit 4 m Höhe und 2,55 m Breite noch der Fall und nachvollziehbar sein, jedoch nicht mehr bei einem Großraumtransport mit einem überdimensionierten Ladegut.

3. Haben die Parteien daher die Beförderung in offenen Wagen vereinbart, so muss bei der Verpackung berücksichtigt werden, dass das Gut durch Sonne, Regen, Schnee, Hagel, aber auch durch herunterragende Äste besonderen Gefahren ausgesetzt ist. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die Vertragsparteien Zusatzabreden getroffen hätten, die z. B. ein Befahren von Alleen untersagen und damit auch die Gefahr, dass herunterragende Äste das Gut beschädigen, verringern (vgl. Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, Bd. 7, TranspR, 2. Auflage, C.H. Beck Verlag, München, 2009, § 411, Rd.-Nr. 11). Solche Abreden wurden jedoch vorliegend gerade nicht getroffen. Ganz im Gegenteil. Die VN der Klägerin ging bewusst als Absenderin das Risiko ein, dass die Behälter bei dem Transport von nach Beschädigungen durch Kratz- und Schrammspuren etc. aufgrund herabhängender Äste von Straßenbäumen oder anderen Transporthindernissen beschädigt wurden. Schon aus diesem Grunde darf sich vorliegend der Frachtführer daher auf den Haftungsausschluss nach Art. 17 Abs. 4 b.) CMR bzw. § 427 Abs. 1, Nr. 1 HGB berufen. Die strenge Gewährhaftung des Frachtführers nach Art. 17 Abs. 1 CMR bzw. § 425 Abs. 1 HGB erfährt in diesem Falle eine Ausnahme „wenn“ bzw. „soweit“ der Güterschaden auf den Verpackungsmangel zurückzuführen ist. Durch diese Formulierung wird der Kausalzusammenhang zwischen Verpackungsmangel und Güterschaden normativ geregelt, der aber nach Art. 18 Abs. 2, S. 1 CMR bzw. § 427 Abs. 2, S. 1 HGB eine gesetzliche Vermutung erfährt, die allerdings widerlegt werden kann (vgl. Thume, Verpackungsmängel und ihre Folgen im allgemeinen deutschen Frachtrecht und im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, TranspR 2013, S. 8 ff; OLG Hamm, Urte. v. 23.03., 2012, TranspR 2012, S. 376) gesetzlich. Dieser Haftungsausschluss gilt vorliegend aufgrund des Multimodaltransports und dem bekannten Teilstreckenrecht nach § 452a, S. 1 HGB, weil auf der Teilstrecke des Landfrachtrechts deutsches Frachtrecht anzuwenden wäre. Es liegt aber auch kein Fall des Art. 17 Abs. 4 CMR vor, weil kein grenzüberschreitender Straßengüterverkehr vorliegt, sondern ein Multimodaltransport.
4. Ein Verschulden läge nur dann auf Seiten des Frachtführers, wenn der Verpackungsmangel evident war und der Frachtführer den Absender auf die Risiken eines unverpackten Ladegutes nicht hingewiesen hätte (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 09.02.11, VersR 2012, S. 459 f.). So lag der Fall vorliegend gerade nicht. Die Beklagte hat die VN der Klägerin von Anfang an sowie klar und deutlich auf die Risiken des offenen, ungedeckten und unverpackten Großraumtransports, insbesondere auf unvermeidbare Kratz- und Schrammspuren etc. hingewiesen. Die VN der Klägerin hat das als Absenderin billigend in Kauf genommen.

III. Haftungsausschluss im internat. Straßengüterverkehr nach Art. 17 Abs. 4 a.) CMR:

Im internationalen Straßengüterverkehr ist außerdem der Haftungsausschluss bei Verwendung von offenen und nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen nur wirksam, wenn die Vereinbarung über die Verwendung solcher Fahrzeuge ausdrücklich im Frachtbrief eingetragen ist (CMR Art. 17; vgl. Urteil des OLG Düsseldorf vom 15.12.1983). Ist die Verwendung offener nicht mit Planen gedeckter Fahrzeuge im internationalen Straßengüterverkehr nicht im Frachtbrief vermerkt, so braucht die Verpackung der Güter nur den Anforderungen zu genügen, die bei der Beförderung in einem geschlossenen Fahrzeug zu stellen sind. Insofern gilt hier lediglich eine eingeschränkte Verpackungspflicht des Absenders, da dieser gerade wegen des fehlenden Vermerks im Frachtbrief nicht darauf hingewiesen wurde, dass mit offenen und nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen befördert wird, so das OLG Düsseldorf (Urteil vom 15.12.1983, VersR 1984, S. 686 ff.; ebenso: OLG Köln, Urteil vom 30.08.1990, Az.: 17 U 35/89 [n.v.]). Gem. Art. 17 Abs. 4 a.) CMR ist die Beförderung in einem offenen nicht mit Planen gedeckten Fahrzeug nur zulässig, wenn die Benutzung eines solchen Fahrzeugs ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist. Ist das nicht der Fall, hat der Frachtführer den Transport unter Benutzung eines mit Planen gedeckten Fahrzeugs durchzuführen und die Ladung während des Transports durch die Verwendung von Planen vor ungehinderten Witterungseinflüssen zu schützen. Wird die Ladung während des Transports sonach nur unzureichend vor Nässe geschützt oder im Freien für die Dauer einer vom Frachtführer eigenmächtig und ohne Zustimmung des Absenders vorgenommenen Zwischenlagerung abgestellt, haftet der Frachtführer für den Korrosionsbefall des Ladegutes, auch wenn sich der Schaden aus den besonderen Gefahren einer erhöhten Korrosionsanfälligkeit des Ladegutes ergibt. Ein an die mangelhafte Verpackung anknüpfender Haftungsausschluss des Art. 17 Abs. 4b CMR greift dann nicht nur, unbeschadet der Tatsache, dass die Ladung vom Absender nicht regensicher verpackt war, denn der Absender muss ohne Vermerk im CMR-Frachtbrief gerade nicht davon ausgehen, dass das Ladegut in offenen und nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen ohne Nässeschutz transportiert wird (vgl. OLG Köln, Urteil vom 30.08.1990 unter Verweisung auf das Urteil des OLG Düsseldorf, VersR 1984, S. 686 ff.).

Will sich dagegen der Frachtführer auf den Haftungsausschluss wegen eines Verpackungsmangels (§ 411 HGB) berufen, hat er diesen voll zu beweisen, wobei aufgrund der Vermutung nach § 427 Abs. 2 HGB nur darzulegen und zu beweisen ist, dass die Verursachung des konkreten Schadens durch die von ihm nachgewiesene Unzulänglichkeit der Verpackung möglich ist (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 09.02.11, TranspR 2012, S. 459 ff.). Dabei muss eine transportsichere Verpackung so beschaffen sein, dass auch Belastungen des Transportguts abgefangen werden können, die sich aus normalen verkehrs- und straßenbedingten Erschütterungen ergeben (vgl. OLG Celle, Urteil vom 18.04.1977, VersR 1977, S. 911 ff.). Dies gilt jedoch dann nicht, wenn die Mitarbeiter des Frachtführers die gewählte Verpackung bestimmt und erklärt haben, es könne bei der gewählten Art der Verpackung nichts passieren (vgl. AG Frankfurt, Urteil vom 25.08.1989, TranspR 1990, S. 196 ff.).