

TE OGH 2014/3/19 7Ob222/13t

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.03.2014

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Vizepräsidentin Dr. Huber als Vorsitzende und die Hofrätinnen und Hofräte Dr. Hoch, Dr. Kalivoda, Mag. Dr. Wurdinger und Mag. Malesich als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei O***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Ingrid Stöger und Dr. Roger Reyman, Rechtsanwälte in Salzburg, und der Nebenintervenientin J***** KG, *****, vertreten durch MMag. Christian Mertens, Rechtsanwalt in Innsbruck, gegen die beklagte Partei R***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Ewald Wirleitner und andere Rechtsanwälte in Steyr, und die Nebenintervenienten 1. E***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Dominik Schärmer, Rechtsanwalt in Wien, 2. F***** GmbH, *****, und 3. C***** B*****, beide vertreten durch Dr. Bernhard Steinbüchler und andere Rechtsanwälte in St. Florian, wegen 62.326,05 EUR sA, über die Revisionen der beklagten Partei und ihrer drei Nebenintervenienten gegen das Zwischenurteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 5. September 2013, GZ 3 R 130/13b-29, womit das Urteil des Landesgerichts Steyr vom 5. Juni 2013, GZ 4 Cg 141/12m-23, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Den Revisionen wird Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird dahin abgeändert, dass das Urteil des Erstgerichts wiederhergestellt wird.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 8.334,71 EUR (darin 889,72 EUR an USt und 2.996,40 EUR an Barauslagen), der Erstnebenintervenientin auf Seiten der beklagten Partei die mit 5.135,34 EUR (darin 855,89 EUR an USt) und den Zweit- und Drittnebenintervenienten auf Seiten der beklagten Partei die mit 5.580,29 EUR (darin 929,58 EUR an USt) bestimmten Kosten des Rechtsmittelverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Im November 2011 sollte ein auf einer Baustelle in W***** aufgestellter Kran der Klägerin abgebaut, zu einer Baustelle in W***** transportiert und dort wieder aufgebaut werden. Die Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin wurde von der Klägerin mit dem Abbau, dem Verladen und dem Wiederaufbau des Krans beauftragt. Mit dem Transport betraute die Klägerin die Beklagte, die den Transportauftrag an die erste Nebenintervenientin auf Seiten der Beklagten weitergab. Diese bediente sich der zweiten Nebenintervenientin auf Seiten der Beklagten als Subfrächterin. Der Fahrer, der dritte Nebenintervenient auf Seiten der Beklagten, wurde am 22. 11. 2011 für 13:00 Uhr eingeteilt, die Kranteile zu transportieren. Da es beim Zerlegen des Krans Probleme gab, begann die Beladung des LKW erst gegen 19:00 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt war es dunkel. Als einzige Lichtquelle stand der Scheinwerfer eines mobilen Krans zur Verfügung.

Bei der Demontage des Krans wurden zuerst einzelne Kranelemente von Kranmonteuren der Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin in der Luft abgeschraubt und an die Haken der Krankette des von der Beklagten zur Verfügung gestellten mobilen Krans aufgehängt. Danach wurden die abgeschraubten Einzelteile vom Fahrer des Mobilkrans zu

Boden geschwenkt und von den Kranmonteuren am Boden noch teilweise weiter zerlegt. Anschließend gaben die Kranmonteure dem Fahrer des mobilen Krans Anweisungen, welche Teile wieder von oben aufzuheben und wo diese am LKW zu platzieren sind. Die Ladefläche des Krans war aufgrund der Hanglage schräg gestellt.

Auf den LKW wurden vorne die Krankabine und dahinter der Drehkranz samt A-Block aufgeladen. Bezüglich des Drehkranzes wurde der Fahrer von einem Kranmonteur nur insoweit informiert, dass der Drehkranz ein bisschen zu hoch sei. Auf Grund dieser Aussage vertraute der Fahrer darauf, dass es sich nur um eine geringfügige Höhenüberschreitung handle und die nach der Sondergenehmigung zulässige Höhe von 4,2 m nur knapp überschritten werde. Wegen der schlechten Lichtverhältnisse konnte er nur ein kurzes Stück Leiter erkennen, die etwas über den Drehkranz hinausragte. Tatsächlich erreichte die Ladung eine Höhe von ca 5,20 m. Der A-Block hätte noch leicht vom Drehkranz demontiert werden können.

Nach dem Sichern der Ladung mit Gurten und Ketten fuhr der Fahrer von der Baustelle ab. Auf der vom Fahrer benutzten Bundesstraße kam es beim Verlassen der ersten Bahnunterführung zu einer Kollision des höchsten Punktes der Kranteile mit der Bahnunterführungskante. Dadurch wurden die Leiter und die Blechabdeckung verbogen. Die Bahnunterführung hatte keine Höhenangabe und dem Lenker des Transportfahrzeugs war es auch nicht möglich, vom Führerhaus aus - ohne anzuhalten und nachzumessen - die Höhe der Unterführung einzuschätzen.

Die Klägerin begehrt von der Beklagten die Zahlung von 62.326,05 EUR sA an Schadenersatz; hilfsweise zur ungeteilten Hand mit der auf ihrer Seite beigetretenen Nebenintervenientin. Die Beklagte habe den Transport des Krans durchgeführt und sei auch für dessen Verladung in Zusammenarbeit mit der Nebenintervenientin auf Klagsseite verantwortlich gewesen. Sie hafte auf Grund einer Überladung von mehr als einem Meter über die zulässige Höhe, was gegen die straßenverkehrsrechtlichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften verstoßen habe. Der Fahrer hätte die augenscheinliche Überladung beachten und eine andere Fahrroute wählen müssen. Die Beklagte hafte für das grob fahrlässige Verhalten ihrer Mitarbeiter und die von ihr eingesetzten Subunternehmer. Infolge der Beschädigung seien der Klägerin Mietkosten und Transportkosten für einen Ersatzkran sowie Transportkosten und Zwischenlagerungskosten für den beschädigten Kran, Stilllegungs- und Vorhaltekosten und Umbaukosten am Ersatzkran entstanden.

Die Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin wandte ein, ausschließlich mit dem Ab- und Aufbau des Krans und nicht mit der Verladung beauftragt worden zu sein. Sie sei weder Herrin des Verladevorgangs gewesen, noch habe sie die Verladung tatsächlich durchgeführt. Die Sorglosigkeit des Fahrers begründe ein schwerwiegendes Verschulden im Sinn des Art 29 CMR, weshalb die Haftungsbefreiungen nach Art 17 CMR nicht zum Tragen kämen. Die Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin wandte ein, ausschließlich mit dem Ab- und Aufbau des Krans und nicht mit der Verladung beauftragt worden zu sein. Sie sei weder Herrin des Verladevorgangs gewesen, noch habe sie die Verladung tatsächlich durchgeführt. Die Sorglosigkeit des Fahrers begründe ein schwerwiegendes Verschulden im Sinn des Artikel 29, CMR, weshalb die Haftungsbefreiungen nach Artikel 17, CMR nicht zum Tragen kämen.

Die Beklagte bestreitet das Klagebegehren. Sie sei mit der Verladung nicht beauftragt gewesen, vielmehr sei die Verladung der Kranteile Aufgabe der Klägerin gewesen, die sich dafür ihrer Nebenintervenientin bedient habe. Der von der Beklagten bereit gestellte Kranfahrer samt mobilem Kran habe die Beladung der Transportfahrzeuge nach den Anweisungen der Montageteure der Nebenintervenientin auf Klagsseite vorgenommen.

Die Erstnebenintervenienten auf Seiten der Beklagten hielt dem Klagebegehren entgegen, dass sie von der Beklagten lediglich mit dem Transport der Kranteile und nicht mit Verlade- und Entladearbeiten beauftragt worden sei. Der Haftungsausschluss gemäß Art 17 Abs 4 lit c CMR liege vor, weil ein Beladungsfehler der Absenderin gegeben sei. Die Erstnebenintervenienten auf Seiten der Beklagten hielt dem Klagebegehren entgegen, dass sie von der Beklagten lediglich mit dem Transport der Kranteile und nicht mit Verlade- und Entladearbeiten beauftragt worden sei. Der Haftungsausschluss gemäß Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR liege vor, weil ein Beladungsfehler der Absenderin gegeben sei.

Die Zweit- und Drittnebenintervenienten auf Seiten der Beklagten beriefen sich darauf, dass die Klägerin es verabsäumt habe, sie über eine von der Norm abweichende Höhe des Ladegutes zu informieren. Wäre der Kran von den Mitarbeitern der Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin fachmännisch zerlegt worden, wäre der Vorfall vom 22. 11. 2011 zur Gänze zu vermeiden gewesen.

Das Erstgericht wies das Haupt- und das Eventualbegehren ab. Mit der Verladung der Kranteile sei die auf Seiten der

Klägerin beigetretene Nebenintervenientin beauftragt worden. Die Verladung sei unter deren Aufsicht und Anweisung unsachgemäß durchgeführt worden. Der Beklagten und ihren Gehilfen komme daher der Haftungsausschluss des Art 17 Abs 4 lit c CMR zugute. Eine vorsätzliche oder grob fahrlässige Schadensverursachung im Sinn des Art 29 CMR sei der Beklagten und deren Subunternehmen nicht anzulasten. Allein der Umstand, dass der Fahrer auf die Aussage des Kranmonteurs vertraut habe, wonach die Ladung ein bisschen zu hoch sei, und dass er auf Grund der mangelhaften Sicht- und Lichtverhältnisse die tatsächliche Höhe nicht nachgeprüft habe, reiche nicht aus, ihm grobes Verschulden zur Last zu legen. Grundsätzlich brauche der Frachtführer die Ladung nicht auf die „Beförderungssicherheit“ hin zu überprüfen, weil der Absender der „Warenfachmann“ sei und die Transporttauglichkeit des Gutes besser kenne. Zudem sei auch keine vertragliche Verpflichtung des Frachtführers zur Überprüfung der dem Absender zuzurechnenden Verladung vereinbart worden. Die Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin sei gemäß § 101 Abs 1a KFG auch für die Einhaltung der höchstzulässigen Beladungshöhe verantwortlich gewesen. Das Erstgericht wies das Haupt- und das Eventualbegehren ab. Mit der Verladung der Kranteile sei die auf Seiten der Klägerin beigetretene Nebenintervenientin beauftragt worden. Die Verladung sei unter deren Aufsicht und Anweisung unsachgemäß durchgeführt worden. Der Beklagten und ihren Gehilfen komme daher der Haftungsausschluss des Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR zugute. Eine vorsätzliche oder grob fahrlässige Schadensverursachung im Sinn des Artikel 29, CMR sei der Beklagten und deren Subunternehmen nicht anzulasten. Allein der Umstand, dass der Fahrer auf die Aussage des Kranmonteurs vertraut habe, wonach die Ladung ein bisschen zu hoch sei, und dass er auf Grund der mangelhaften Sicht- und Lichtverhältnisse die tatsächliche Höhe nicht nachgeprüft habe, reiche nicht aus, ihm grobes Verschulden zur Last zu legen. Grundsätzlich brauche der Frachtführer die Ladung nicht auf die „Beförderungssicherheit“ hin zu überprüfen, weil der Absender der „Warenfachmann“ sei und die Transporttauglichkeit des Gutes besser kenne. Zudem sei auch keine vertragliche Verpflichtung des Frachtführers zur Überprüfung der dem Absender zuzurechnenden Verladung vereinbart worden. Die Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin sei gemäß Paragraph 101, Absatz eins a, KFG auch für die Einhaltung der höchstzulässigen Beladungshöhe verantwortlich gewesen.

Das Berufungsgericht änderte dieses Urteil ab. Es stellte mit Zwischenurteil fest, dass der Anspruch der Klägerin auf Zahlung von 62.326,06 EUR sA dem Grunde nach zu Recht bestehe. Bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art 29 CMR entfalle das Recht des Frachtführers auf die Haftungsbegrenzung nach Art 2 und 4 CMR, nach Art 18 CMR, aber auch nach Art 23 und 25 CMR. Wolle also der Anspruchsteller - wie hier - den Frachtführer für den eingetretenen Schaden ohne jede Beschränkung haftbar machen, so habe er ihm gemäß Art 29 CMR qualifiziertes Verschulden nachzuweisen. Zentraler Anknüpfungspunkt sei die Mitteilung eines Kranmonteurs der Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin an den Fahrer, dass der Drehkranz ein bisschen zu hoch sei. Zwar habe das Erstgericht festgestellt, dass der Fahrer auf Grund dieser Aussage darauf vertraut habe, dass es sich nur um eine geringfügige Höhenüberschreitung handle und die zulässige Höhe von 4,2 m nur knapp überschritten werde. Anhaltspunkte dafür, dass der Fahrer berechtigt auf diese Aussage habe vertrauen dürfen, seien hingegen nicht ersichtlich. So stehe nicht fest, dass die Mitteilung der „geringfügigen“ Höhenüberschreitung auf einer Messung beruht habe. Dazu komme, dass der Fahrer auch erkannt habe, dass ein kurzes Stück Leiter „noch etwas über den Drehkranz hinausragte“. Vor dem Hintergrund der Transportstrecke von etwa 150 km und der damit anzunehmenden Notwendigkeit des Passierens von Unterführungen hätte der Fahrer jedenfalls die Beladungshöhe näher kontrollieren müssen, seien diesfalls bei einer (relevanten) Überschreitung der zulässigen Beladungshöhe Beschädigungen doch vorprogrammiert. Der Fahrer habe grob fahrlässig gehandelt, indem er nach Mitteilung der Überschreitung der Beladungshöhe nicht die geringsten Anstrengungen zu einer näheren Überprüfung übernommen habe. Es sei davon auszugehen, dass bereits bei einer rudimentären Prüfung unter Zuhilfenahme der vorhandenen Lichtquelle trotz der leichten Schrägstellung des LKW die eklatante Höhenüberschreitung festgestellt hätte werden können. Die Beklagte könne sich daher nicht auf die Haftungsbegrenzung gemäß Art 17 Abs 4 lit c CMR berufen. Wenn dem Frachtführer Vorsatz oder eine diesem gleichstehende Fahrlässigkeit vorzuwerfen sei, komme es auch zu keiner Schadensteilung nach Art 17 Abs 5 CMR. Das Berufungsgericht änderte dieses Urteil ab. Es stellte mit Zwischenurteil fest, dass der Anspruch der Klägerin auf Zahlung von 62.326,06 EUR sA dem Grunde nach zu Recht bestehe. Bei Vorliegen der Voraussetzungen des Artikel 29, CMR entfalle das Recht des Frachtführers auf die Haftungsbegrenzung nach Artikel 2 und 4 CMR, nach Artikel 18, CMR, aber auch nach Artikel 23 und 25 CMR. Wolle also der Anspruchsteller - wie hier - den Frachtführer für den eingetretenen Schaden ohne jede Beschränkung haftbar machen, so habe er ihm gemäß Artikel 29, CMR qualifiziertes Verschulden nachzuweisen. Zentraler Anknüpfungspunkt sei die Mitteilung eines Kranmonteurs der

Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin an den Fahrer, dass der Drehkranz ein bisschen zu hoch sei. Zwar habe das Erstgericht festgestellt, dass der Fahrer auf Grund dieser Aussage darauf vertraut habe, dass es sich nur um eine geringfügige Höhenüberschreitung handle und die zulässige Höhe von 4,2 m nur knapp überschritten werde. Anhaltspunkte dafür, dass der Fahrer berechtigt auf diese Aussage habe vertrauen dürfen, seien hingegen nicht ersichtlich. So stehe nicht fest, dass die Mitteilung der „geringfügigen“ Höhenüberschreitung auf einer Messung beruht habe. Dazu komme, dass der Fahrer auch erkannt habe, dass ein kurzes Stück Leiter „noch etwas über den Drehkranz hinausragte“. Vor dem Hintergrund der Transportstrecke von etwa 150 km und der damit anzunehmenden Notwendigkeit des Passierens von Unterführungen hätte der Fahrer jedenfalls die Beladungshöhe näher kontrollieren müssen, seien diesfalls bei einer (relevanten) Überschreitung der zulässigen Beladungshöhe Beschädigungen doch vorprogrammiert. Der Fahrer habe grob fahrlässig gehandelt, indem er nach Mitteilung der Überschreitung der Beladungshöhe nicht die geringsten Anstrengungen zu einer näheren Überprüfung übernommen habe. Es sei davon auszugehen, dass bereits bei einer rudimentären Prüfung unter Zuhilfenahme der vorhandenen Lichtquelle trotz der leichten Schrägstellung des LKW die eklatante Höhenüberschreitung festgestellt hätte werden können. Die Beklagte könne sich daher nicht auf die Haftungsbegrenzung gemäß Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR berufen. Wenn dem Frachtführer Vorsatz oder eine diesem gleichstehende Fahrlässigkeit vorzuwerfen sei, komme es auch zu keiner Schadensteilung nach Artikel 17, Absatz 5, CMR.

Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision zu, weil eine Stellungnahme des Obersten Gerichtshofs zu der in Fällen des Art 29 CMR unter Heranziehung des Gebots von Treu und Glauben von der deutschen Judikatur teilweise vertretenen Schadensteilung angezeigt sei. Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision zu, weil eine Stellungnahme des Obersten Gerichtshofs zu der in Fällen des Artikel 29, CMR unter Heranziehung des Gebots von Treu und Glauben von der deutschen Judikatur teilweise vertretenen Schadensteilung angezeigt sei.

Gegen dieses Zwischenurteil wenden sich die Revisionen der Beklagten und der auf ihrer Seite beigetretenen Nebenintervenienten.

Die Klägerin begehrt, den Revisionen keine Folge zu geben. Die auf ihrer Seite beigetretene Nebenintervenientin beteiligte sich am Revisionsverfahren nicht.

Rechtliche Beurteilung

Die Revisionen sind zulässig, sie sind auch berechtigt.

1. Gemäß Art 1 Abs 1 gilt das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR; BGBl 1961, 138 idF BGBl 1981, 192) für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Vertrag angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. 1. Gemäß Artikel eins, Absatz eins, gilt das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR; Bundesgesetzblatt 1961, , 138 in der Fassung Bundesgesetzblatt 1981, , 192) für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Vertrag angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist.

Die CMR gilt als zwingendes (Art 41 CMR) Einheitsrecht für die Beziehungen zwischen Absender und Frachtführer, ohne dass das Vertragsstatut bestimmt werden müsste. Soweit die CMR eine abschließende Regelung trifft, kommt somit daneben nicht noch nationales Recht nach den nationalen Kollisionsregeln zur Anwendung. Die CMR gilt als zwingendes (Artikel 41, CMR) Einheitsrecht für die Beziehungen zwischen Absender und Frachtführer, ohne dass das Vertragsstatut bestimmt werden müsste. Soweit die CMR eine abschließende Regelung trifft, kommt somit daneben nicht noch nationales Recht nach den nationalen Kollisionsregeln zur Anwendung.

2. Im österreichischen Recht der Straßengüterbeförderung gilt die CMR sowohl für grenzüberschreitende als auch gemäß § 439a UGB für - wie hier - rein innerstaatliche Transporte. Soweit die CMR keine lex specialis enthält, kommen die §§ 425ff UGB zur Anwendung. Die CMR enthält keine Regelung darüber, wer das Verladen und Verstauen des Frachtgutes vorzunehmen hat. Es entspricht ständiger Rechtsprechung, dass nach der CMR in Zweifel die Verladung Sache des Absenders ist (RIS-Justiz RS0073756, 7 Ob 5/13f). Hier beauftragte die Klägerin ihre Nebenintervenientin mit dem Abbau, dem Verladen und dem Wiederaufbau des zu transportierenden Krans. 2. Im österreichischen Recht der Straßengüterbeförderung gilt die CMR sowohl für grenzüberschreitende als auch gemäß Paragraph 439 a, UGB für -

wie hier - rein innerstaatliche Transporte. Soweit die CMR keine lex specialis enthält, kommen die Paragraphen 425 f, f, UGB zur Anwendung. Die CMR enthält keine Regelung darüber, wer das Verladen und Verstauen des Frachtgutes vorzunehmen hat. Es entspricht ständiger Rechtsprechung, dass nach der CMR in Zweifel die Verladung Sache des Absenders ist (RIS-Justiz RS0073756, 7 Ob 5/13f). Hier beauftragte die Klägerin ihre Nebenintervenientin mit dem Abbau, dem Verladen und dem Wiederaufbau des zu transportierenden Krans.

3. Gemäß Art 17 Abs 1 CMR haftet der Frachtführer unter anderem für eine Beschädigung des Gutes, sofern diese zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt. Bei der Haftung nach Art 17 CMR handelt es sich um ein vermutetes Verschulden mit verschärftem Sorgfaltsmaßstab für die Zeit zwischen der Übernahme des Gutes zur Erfüllung der frachtrechtlichen Verpflichtungen und seiner Ablieferung (RIS-Justiz RS0073792). Der Absender muss darlegen und beweisen, dass der Frachtführer das Gut unbeschädigt übernommen hat, dass es einen Schaden erlitten hat und dieser Schaden vor der Ablieferung eingetreten ist (7 Ob 126/09v). 3. Gemäß Artikel 17, Absatz eins, CMR haftet der Frachtführer unter anderem für eine Beschädigung des Gutes, sofern diese zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt. Bei der Haftung nach Artikel 17, CMR handelt es sich um ein vermutetes Verschulden mit verschärftem Sorgfaltsmaßstab für die Zeit zwischen der Übernahme des Gutes zur Erfüllung der frachtrechtlichen Verpflichtungen und seiner Ablieferung (RIS-Justiz RS0073792). Der Absender muss darlegen und beweisen, dass der Frachtführer das Gut unbeschädigt übernommen hat, dass es einen Schaden erlitten hat und dieser Schaden vor der Ablieferung eingetreten ist (7 Ob 126/09v).

4. Nach Art 17 Abs 4 lit c CMR ist der Beförderer von der Haftung für Transportschäden befreit, wenn der Schaden aus den besonderen Gefahren entstanden ist, die mit dem Verladen, Verstauen oder Abladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln, verbunden sind. Die Haftung des Frachtführers für einen während des Transports entstandenen Schaden am Frachtgut entfällt demnach, wenn er - wie hier - die Verladung weder übernommen noch tatsächlich durchgeführt hat und das Schadensereignis aus einer durch die Verladung begründeten Gefahr entstanden ist, das heißt Folge einer unsachgemäßen Verladung oder Verstauung ist. Die Haftungsbefreiung nach dieser Bestimmung richtet sich ausschließlich nach den tatsächlichen Verhältnissen. Maßgebend ist allein, wer die Verladung tatsächlich vorgenommen hat (RIS-Justiz RS0073871), wer somit „Herr des Verladevorgangs“ war. Darunter wird derjenige verstanden, der selbst oder durch seine Leute tatsächlich verladen hat oder (persönlich oder durch seine Leute) die Oberaufsicht über den Verladevorgang innehatte (7 Ob 5/13f mwN). 4. Nach Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR ist der Beförderer von der Haftung für Transportschäden befreit, wenn der Schaden aus den besonderen Gefahren entstanden ist, die mit dem Verladen, Verstauen oder Abladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln, verbunden sind. Die Haftung des Frachtführers für einen während des Transports entstandenen Schaden am Frachtgut entfällt demnach, wenn er - wie hier - die Verladung weder übernommen noch tatsächlich durchgeführt hat und das Schadensereignis aus einer durch die Verladung begründeten Gefahr entstanden ist, das heißt Folge einer unsachgemäßen Verladung oder Verstauung ist. Die Haftungsbefreiung nach dieser Bestimmung richtet sich ausschließlich nach den tatsächlichen Verhältnissen. Maßgebend ist allein, wer die Verladung tatsächlich vorgenommen hat (RIS-Justiz RS0073871), wer somit „Herr des Verladevorgangs“ war. Darunter wird derjenige verstanden, der selbst oder durch seine Leute tatsächlich verladen hat oder (persönlich oder durch seine Leute) die Oberaufsicht über den Verladevorgang innehatte (7 Ob 5/13f mwN).

Der Verlust oder die Beschädigung des Frachtguts ist auf das Verladen durch den Absender, für das der Frachtführer, wenn - wie hier - nichts anderes vereinbart ist, nicht haftet, auch dann zurückzuführen, wenn der Schaden nicht beim Verladen selbst, sondern nach Übernahme des Gutes als Folge mangelhafter Verladung oder Verstauung während der Fahrt eintritt (RIS-Justiz RS0073865).

Sachgemäß vorgenommen ist die Ladung dann, wenn sie transportsicher erfolgt, das heißt, dass das Gut vor den normalen, also bei einem ordnungsgemäßen Transport zu erwartenden äußeren Einwirkungen geschützt ist (RIS-Justiz RS0073881).

Dies war hier nicht der Fall. Durch die unsachgemäße Verladung der von der Klägerin beauftragten Verladerin wurde die behördlich vorgeschriebene Transporthöhe von 4,2 m - erheblich - überschritten. Durch diesen Fehler bei der Verladung wurde in der Folge auch der Schaden beim Durchfahren der Bahnunterführung herbeigeführt. Die für die unsachgemäße Verladung verantwortlichen Mitarbeiter der Verladerin sind der Klägerin als Absenderin zuzurechnen.

5. Gemäß Art 29 Abs 1 CMR kann sich allerdings der Frachtführer auf den Haftungsausschluss nach Art 17 Abs 4 lit c CMR nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleich steht. Das gilt nach Abs 2 auch, wenn nicht dem Frachtführer selbst, sondern seinen Bediensteten oder sonstigen Beförderungsgehilfen ein solches grobes Verschulden zur Last fällt. Dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit bedeutet in Österreich nach der Rechtsprechung grobe Fahrlässigkeit, die Beweislast für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers trifft den Geschädigten (RIS-Justiz RS0073961, RS0062591). Wenn die Voraussetzungen des Art 29 CMR vorliegen, entfällt nach einhelliger Meinung jedenfalls das Recht des Frachtführers auf die Haftungsbegrenzungen nach Art 17 Abs 2 und 4 CMR, nach Art 18 CMR, aber auch nach Art 23 und 25 CMR (7 Ob 126/09v, 7 Ob 5/13f). Will also der Anspruchsteller - wie hier - den Frachtführer für den eingetretenen Schaden ohne jede Beschränkung haftbar machen, so hat er ihm gemäß Art 29 CMR qualifiziertes Verschulden nachzuweisen. Den Anspruchsteller trifft in diesem Fall die volle Beweislast hinsichtlich der Umstände, aus denen sich die qualifiziert schuldhafte Schadensverursachung durch den Frachtführer ergibt. Dafür wird als ausreichend angesehen, wenn der Anspruchsteller das konkrete Verhalten des Schädigers und alle objektiven Tatsachen des Geschehens beweist. Aus den objektiven Tatsachen kann regelmäßig auf die innere Einstellung des Täters geschlossen werden (7 Ob 126/09v, 7 Ob 5/13f).

5. Gemäß Artikel 29, Absatz eins, CMR kann sich allerdings der Frachtführer auf den Haftungsausschluss nach Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleich steht. Das gilt nach Absatz 2, auch, wenn nicht dem Frachtführer selbst, sondern seinen Bediensteten oder sonstigen Beförderungsgehilfen ein solches grobes Verschulden zur Last fällt. Dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit bedeutet in Österreich nach der Rechtsprechung grobe Fahrlässigkeit, die Beweislast für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers trifft den Geschädigten (RIS-Justiz RS0073961, RS0062591). Wenn die Voraussetzungen des Artikel 29, CMR vorliegen, entfällt nach einhelliger Meinung jedenfalls das Recht des Frachtführers auf die Haftungsbegrenzungen nach Artikel 17, Absatz 2 und 4 CMR, nach Artikel 18, CMR, aber auch nach Artikel 23 und 25 CMR (7 Ob 126/09v, 7 Ob 5/13f). Will also der Anspruchsteller - wie hier - den Frachtführer für den eingetretenen Schaden ohne jede Beschränkung haftbar machen, so hat er ihm gemäß Artikel 29, CMR qualifiziertes Verschulden nachzuweisen. Den Anspruchsteller trifft in diesem Fall die volle Beweislast hinsichtlich der Umstände, aus denen sich die qualifiziert schuldhafte Schadensverursachung durch den Frachtführer ergibt. Dafür wird als ausreichend angesehen, wenn der Anspruchsteller das konkrete Verhalten des Schädigers und alle objektiven Tatsachen des Geschehens beweist. Aus den objektiven Tatsachen kann regelmäßig auf die innere Einstellung des Täters geschlossen werden (7 Ob 126/09v, 7 Ob 5/13f).

6. Der Beweis des groben Verschuldens ist der Klägerin nicht gelungen:

6.1 Eine gesonderte Vereinbarung der Parteien des Frachtvertrags, wonach die Beklagte zur Überprüfung der durch den „Absender“ oder einen Dritten vorgenommenen Verladung verpflichtet war (vgl RIS-Justiz RS0062529), wurde nicht festgestellt.

6.1 Eine gesonderte Vereinbarung der Parteien des Frachtvertrags, wonach die Beklagte zur Überprüfung der durch den „Absender“ oder einen Dritten vorgenommenen Verladung verpflichtet war vergleiche RIS-Justiz RS0062529), wurde nicht festgestellt.

Die Hauptleistungspflicht des Frachtführers besteht in der Beförderung von Gütern gegen ein bestimmtes Entgelt. Ebenfalls zur Hauptleistungspflicht gehört die Obhutspflicht, nach der der Frachtführer alle handelsüblichen und nach den Umständen des Falls zumutbaren Maßnahmen zum Schutz des Gutes zu treffen hat. Die Anforderungen, die an die Organisation des Transports von Gütern gestellt werden, sind dabei naturgemäß stark auf den Einzelfall bezogen zu beurteilen. Jeder Frachtführer hat daher unter dem Gesichtspunkt der Obhutspflicht, die ihm gebietet, die ordnungsgemäße und technisch einwandfreie Durchführung des Transports zu gewährleisten, die Verpflichtung zum Schutz des fremden Eigentums vor jeder Beschädigung während der Beförderung. Daraus ergibt sich, dass er jedenfalls immer dann, wenn er (oder seine Beförderungsgehilfen) vor Beginn oder während der Beförderung Schadensquellen (eines Lade- aber auch Verpackungsfehlers des Absenders) feststellt, für deren Beseitigung Sorge tragen oder weitere Weisungen einholen muss (7 Ob 126/09v mwN).

6.2 Grobe Fahrlässigkeit ist anzunehmen, wenn eine außergewöhnliche und auffallende Vernachlässigung einer Sorgfaltspflicht (Pflicht zur Unfallverhütung) vorliegt und der Eintritt des Schadens als wahrscheinlich und nicht bloß als möglich vorhersehbar ist, wenn ganz einfache und naheliegende Überlegungen nicht angestellt wurden, oder

unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall jedermann hätte einleuchten müssen. Grobe Fahrlässigkeit ist ein objektiv besonders schwerer Sorgfaltsverstoß, der bei Bedachtnahme auf alle Umstände auch subjektiv schwerstens vorzuwerfen ist (RIS-Justiz RS0030644, RS0085373).

6.3 Nach § 101 Abs 1 lit b KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen zulässig, wenn die in § 4 Abs 6 Z 1 festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen (4 m) durch die Beladung nicht überschritten wird. Im vorliegenden Fall betrug die Transporthöhe laut Sondergenehmigung 4,2 m. Obwohl den Mitarbeitern der Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin die Überschreitung dieser Transporthöhe bekannt war, unterließen sie die weitere - mögliche - Zerlegung des Krans und wiesen den Fahrer nur auf eine bloß geringfügige Abweichung von der bewilligten Transporthöhe hin, ohne die tatsächliche Transporthöhe durch eine Messung zu objektivieren. 6.3 Nach Paragraph 101, Absatz eins, Litera b, KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen zulässig, wenn die in Paragraph 4, Absatz 6, Ziffer eins, festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen (4 m) durch die Beladung nicht überschritten wird. Im vorliegenden Fall betrug die Transporthöhe laut Sondergenehmigung 4,2 m. Obwohl den Mitarbeitern der Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin die Überschreitung dieser Transporthöhe bekannt war, unterließen sie die weitere - mögliche - Zerlegung des Krans und wiesen den Fahrer nur auf eine bloß geringfügige Abweichung von der bewilligten Transporthöhe hin, ohne die tatsächliche Transporthöhe durch eine Messung zu objektivieren.

6.4 Die entgegen den Angaben der Mitarbeiter der Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin nicht nur geringfügige Überschreitung der Transporthöhe war dem Fahrer nicht bekannt. Infolge der mittlerweile eingetretenen Dunkelheit herrschten schlechte Sichtverhältnisse. Zudem war die Ladefläche des LKW beim Beladen aufgrund der Hanglage schräg gestellt. Das Ausmaß der Überschreitung war daher schwer abzuschätzen. Im Hinblick darauf, dass den Fahrer keine besondere Überprüfungspflicht traf und es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass er die tatsächlich erhebliche Überschreitung erkennen konnte, ist es ihm nicht als grobes Verschulden anzulasten, dass er sich auf die Mitteilung der Mitarbeiter der Nebenintervenientin auf Seiten der Klägerin verließ, die Transporthöhe wurde nur in einem nicht relevanten Ausmaß überschritten. Vor diesem Hintergrund bedeutet es auch kein grobes Verschulden, dass er die Beförderung begann, ohne Abhilfemaßnahmen zu veranlassen.

Aufgrund der Auskunft, dass die Transporthöhe nur geringfügig überschritten werde, ist es dem Fahrer auch nicht als grobes Verschulden anzulasten, dass er davon ausging, die mit keiner Höhenbeschränkung versehenen Bahnunterführung ohne Gefährdung für das Frachtgut durchfahren zu können.

Eine Warnpflichtverletzung scheidet aus, weil ihrem Mitarbeiter die nicht nur geringfügige Überschreitung der Transporthöhe nicht bekannt war.

Die Verletzung der Überprüfungspflicht des Lenkers nach straßenpolizeilichen Vorschriften kann ihm - im Rahmen des Frachtverhältnisses - nicht als Sorgfaltsverstoß zugerechnet werden, weil diese Pflicht mangels Rechtswidrigkeitszusammenhangs nicht heranzuziehen ist (3 Ob 265/05w, 7 Ob 5/13f).

7. Die Klägerin will die Beklagte für den geltend gemachten Schaden, der keinen Ersatz für das beschädigte Frachtgut umfasst, ohne jede Beschränkung haftbar machen. Dies scheitert daran, dass ein nach Art 29 CMR qualifiziertes Verschulden nicht vorliegt. Die Frage einer möglichen Schadensteilung im Anwendungsbereich des Art 29 CMR muss daher nicht geklärt werden. 7. Die Klägerin will die Beklagte für den geltend gemachten Schaden, der keinen Ersatz für das beschädigte Frachtgut umfasst, ohne jede Beschränkung haftbar machen. Dies scheitert daran, dass ein nach Artikel 29, CMR qualifiziertes Verschulden nicht vorliegt. Die Frage einer möglichen Schadensteilung im Anwendungsbereich des Artikel 29, CMR muss daher nicht geklärt werden.

8. Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41,50 ZPO. Für die Berufung der Erstnebenintervenientin beträgt der Streitgenossenzuschlag nur 10 %. Weiters ist den Berufungen nur ein Einheitssatz von 150 % (§ 23 Abs 9 RATG) zugrunde zu legen. Ist eine Rechtsmittelschrift von einer der Parteien des Gerichtsverfahrens eingebracht worden, so ist für eine zusätzliche Rechtsmittelschrift des auf Seiten des Rechtsmittelwerbers beigetretenen Nebenintervenienten keine (weitere) Pauschalgebühr zu entrichten (VwGH 20. 4. 1989, 88/16/0214 zu TP 2 GGG). 8. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 41,,50 ZPO. Für die Berufung der Erstnebenintervenientin beträgt der Streitgenossenzuschlag nur 10 %. Weiters ist den Berufungen nur ein Einheitssatz von 150 % (Paragraph 23, Absatz 9, RATG) zugrunde zu legen. Ist eine Rechtsmittelschrift von einer der Parteien des Gerichtsverfahrens eingebracht worden, so ist für eine zusätzliche Rechtsmittelschrift des auf Seiten des Rechtsmittelwerbers beigetretenen Nebenintervenienten keine (weitere) Pauschalgebühr zu entrichten (VwGH 20. 4. 1989, 88/16/0214 zu TP 2 GGG).

Schlagworte

Gruppe: Internationales Privatrecht und Zivilverfahrensrecht

Textnummer

E107228

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2014:0070OB00222.13T.0319.000

Im RIS seit

29.04.2014

Zuletzt aktualisiert am

02.09.2015

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at