

Auszug aus
Transportrecht - Heft 9 September 2002 - 2002, Seite 325 ff.

Laden und Ladungssicherung im Straßengüterverkehr
– Wer ist verantwortlich?

Rechtsanwalt Detlef Neufang, Bonn / Rechtsanwalt Hubert Valder, Bonn

1. Einleitung

Fehler beim Laden und bei der Ladungssicherung zählen zu den häufigsten Schadensursachen im Straßengüterverkehr, sie haben oft weitreichende Sach- und Personenschäden zur Folge. Obwohl es sich um ein besonders haftungssensibles Thema handelt, welches wiederholt auch im öffentlichen Rampenlicht¹ steht, sind sich die Beteiligten oftmals ihrer Verantwortlichkeit für eine ordnungsgemäße Verladung nicht bewusst. Dabei beinhaltet der Verladevorgang oftmals viel schadensträchtigere Risiken als die Beförderung selbst. Das hängt damit zusammen, dass der reine Gütertransport – ordnungsgemäße Verladung vorausgesetzt – in der Regel nur dem Risiko eines Transportmittelunfalls und -diebstahls ausgesetzt ist. Dagegen sind die Risiken des Ladegeschäfts mannigfaltig. Sie beginnen mit der Wegnahme des zu transportierenden Gutes von der Verwahrungsstelle, den innerbetrieblichen „Transport“ zum Fahrzeug, das Stauen des Gutes auf dem Fahrzeug und schließlich die Sicherung des Gutes. Dennoch wird in der Praxis dem Ladevorgang nur geringe Aufmerksamkeit geschenkt. Schäden am Gut oder an Fahrzeugen, bei Herabfallen der Güter auch Schädigung von dritten Personen oder anderen Sachen, sind Konsequenz dieser Sorglosigkeit.

Erst im Rahmen der Durchsetzung oder Abwehr von Schadensersatzansprüchen oder der Verteidigung in Ordnungswidrigkeiten- oder Strafverfahren wird sich um eine Klärung der Frage bemüht, welche Pflichten im Hinblick auf die Verladung und die damit verbundene Ladungssicherung bestanden, und wer für die Einhaltung dieser Pflichten verantwortlich ist. Dieser Zeitpunkt ist mit Sicherheit zu spät gewählt, denn die Parteien sollten schon vor Beförderungsbeginn geklärt haben, welche Verantwortlichkeiten bestehen: Kenntnis und Bewusstsein dieser Verantwortlichkeit wären die ersten Schritte zur Schadensvermeidung. Deshalb sollten sich alle Beteiligten sowohl der zivilrechtlichen Verantwortung für das Ladegeschäft aufgrund eines Fracht-, Speditions- oder Kaufgeschäftes bewusst sein als auch ihrer ordnungswidrigkeits- und strafrechtlichen Verantwortung, die hier jedoch außer Betracht bleibt.

¹ Zuletzt auf dem 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag 23.–25. 01. 2002 in Goslar, s. VersR 2002, S. 414, 416.

2. Frachtrecht

Ausgangspunkt für die Beurteilung der Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen, aber auch bei den Transportmitteln Bahn, Binnenschiff und Luftfahrzeug, ist § 412 Abs. 1 HGB, der bestimmt:

Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.

Kennzeichnend für diese Bestimmung ist zunächst, dass zwischen beförderungs- und betriebssicherer Verladung unterschieden wird. Deshalb gilt es zunächst, die damit verbundenen Verantwortungsbereiche abzugrenzen. Sodann ist auf die Entladung und auf vom Grundsatz des § 412 HGB abweichenden Verantwortlichkeiten einzugehen.

2.1 Grundsätzliche Pflichtenverteilung

§ 412 Abs. 1, Satz 1 HGB enthält den Grundsatz, dass der Absender für die beförderungssichere Verladung des Gutes verantwortlich ist. Die beförderungssichere Verladung dient dem Schutz der Ware vor den Gefahren der Reise. Wenn diese Grundregel dem Absender, der nach § 411 HGB auch für die Verpackung der Ware verantwortlich ist, die Pflicht zur Verladung zuweist, spricht für diese Aufgabenverteilung in tatsächlicher Hinsicht, dass die Verladung Zeit und Arbeitskraft (Verladepersonal) kostet und regelmäßig technische Hilfsmittel (z.B. Gabelstapler) erfordert, die dem Frachtführer vor Ort nicht zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wird die Verladeverpflichtung auch mit der besseren Warenkenntnis des Absenders begründet². Diese Wertung hat teilweise Kritik erfahren³, weil sie nicht in allen Einzelfällen zu überzeugen vermag. So kommt es hinsichtlich der Ladungssicherung von palettierten Gütern weniger auf die Warenkenntnis an; ausschlaggebend ist vielmehr die Kenntnis der im Fahrzeug vorhandenen Zurrpunkte, die auf diese einwirkenden Zurrkräfte, der Lastenverteilungsplan etc. Für derartige Fälle hätte es auch nahegelegen, für die Ladungssicherung auf dem Fahrzeug eine Verantwortlichkeit des Frachtführers zu begründen, da er hier den für die Ladungssicherung notwendigen Einrichtungen näher steht als der Absender oder eine für diesen handelnde Person. Der Gesetzgeber hat aber generell, und

² BT-Drucksache 13/8445 Seite 40.

³ Heuer, TranspR 1998, 45, 47.

damit auch in solchen Fällen, die Verantwortung dem Absender auferlegt. Hiervon ist auszugehen.

Setzt man diese im Gesetz verankerte Pflichtenverteilung voraus, ergeben sich für das Laden und die Ladungssicherung von Gütern insgesamt folgende Konsequenzen.

2.1.1 Bereitstellung des Lkw zur Verladung

Den frachtvertraglichen Pflichten des Frachtführers entspricht es, dass er das Fahrzeug zur Beladung bereitzustellen hat. Er hat dabei ein Fahrzeug entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen zu stellen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ladekapazitäten und technische Ausstattung (z. B. Luftfederung). Ist hinsichtlich des zu gestellenden Fahrzeugs nichts vereinbart, ist der Frachtführer berechtigt, das Beförderungsmittel zu bestimmen. In der Regel genügt er seinen vertraglichen Verpflichtungen, wenn er ein Fahrzeug mit Plane und Spriegel gestellt.

Die vertragsgemäße Bereitstellung verpflichtet den Frachtführer auch, das zur Ladungssicherung notwendige Material zur Verfügung zu halten. Dies wird zwar in der Praxis häufig mit dem Hinweis bestritten, dass dem Absender gemäß § 412 HGB im Rahmen der Ladungssicherung die Befestigung des Gutes obliegt. Dabei wird jedoch übersehen, dass die Mitführung üblicher Ladungssicherungsmittel wie Sperrmittel (z. B. Einsteckbretter) oder Zurrmittel (z. B. Gurte) zur ordnungsgemäßen Bereitstellung des Fahrzeugs gehören; vergleichbar mit den technischen Anforderungen an das Fahrzeug, das z. B. mit versenkbaren Haltepunkten auf der Ladefläche ausgestattet sein muss. Diese Pflicht wird man aber auf die bordeigenen und wiederverwendbaren Ladungssicherungseinrichtungen begrenzen müssen.

Die Bereitstellung umfasst des weiteren

- das Abstellen an der vereinbarten bzw. an der vom Absender zugewiesenen Beladestelle; bei nicht befahrbaren Grundstücken am Grundstückszugang,
- die Absicherung des Fahrzeugs gegen Abrollen, soweit erforderlich, und
- das Öffnen des Fahrzeuges, z. B. von Ladepritsche und Planen.

Damit hat der Frachtführer alle Handlungen vorzunehmen, damit das Fahrzeug beladen werden kann; der Beladung dürfen keine Hindernisse mehr entgegenstehen.

Hinsichtlich der Reichweite der vom Frachtführer geschuldeten Mitwirkungshandlungen tauchen in der Praxis Streitpunkte, bisweilen beim Einsatz von Wechselaufbauten und Containern auf. Für den Regelfall ist davon auszugehen, dass der vom Absender bepackte und dem Frachtführer übergebene Container samt seinem Inhalt selbst Gegenstand des Frachtvertrages ist, so dass das Schließen und das Aufsetzen des Containers auf das Chassis und dessen Befestigung nicht zu den Aufgaben des Frachtführers zählt⁴.

⁴ Vgl. OLG Hamburg, Urteil vom 13. 12. 1979, VersR 1981, 1072 zum Entladen, *Thume*, Kommentar zur CMR, Anhang III Rn 62 ff, 66 ff.

2.1.2 Beförderungssichere Verladung

Ist die Beladebereitschaft des Fahrzeugs hergestellt, obliegt dem Absender die beförderungssichere Verladung des Gutes. Diese umfasst nach der Definition des § 412 HGB das

- Laden, d.h. die Verbringung des Gutes zum Fahrzeug,
- Stauen, d.h. die Bewegung des Gutes auf dem Fahrzeugboden. Hierzu zählt auch das sogenannte „Ausladen“, d.h. dass auf der Ladefläche kein freier Raum bleibt, der das Verschieben der Ladung während des Transportes begünstigt⁵;
- die Befestigung des Gutes, also das Verzurren, Verkeilen, Verspannen oder sonstige Sichern des Gutes.

Insgesamt muss das Gut so verladen werden, dass es durch normale beförderungsbedingte Einflüsse keinen Schaden nimmt, es ist u.a. gegen Erschütterungen, Schwankungen, Umfallen und Herabfallen im Rahmen eines normal- bzw. vertragsgerecht verlaufenden Transports zu sichern. Dazu gehört auch die Sicherung gegen Notbremsung, plötzliche Ausweichmanöver, schlechte Straßenverhältnisse, Fliehkraft in Kurven, übliche Rangierstöße, nicht aber gegen Unfälle. Ein normal verlaufender Transport liegt aber dann nicht mehr vor, wenn der Fahrer sein Fahrverhalten nicht den besonderen Straßenverhältnissen (Geschwindigkeit, Kurvenenge, Schneeglätte) anpaßt⁶.

Zur ordnungsgemäßen Verladung bei Teilpartien gehört u.a., dass

- der jeweils verladende Absender so verlädt, dass die Teilpartien anderer Absender nicht gefährdet werden,
- jede Teilpartie so gesichert wird, dass sie auch noch nach dem Entladen vorhergehender Teilpartien in ausreichender Weise gegen normale Transporteinflüsse geschützt ist⁷.

Im Handelsgesetzbuch wird nur das „Ob“ der Ladungssicherung, nicht aber das „Wie“ der Ladungssicherung geregelt. Hier geht die Rechtsprechung davon aus, dass die Ladungssicherung nach den jeweils geltenden Regeln der Ladungssicherungstechnik zu erfolgen hat. Dabei ist das Maß des gegenwärtig Möglichen und Machbaren zu berücksichtigen, wie sie in den nachfolgenden Technischen Regelwerken festgehalten sind:

1. Richtlinien des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI):

VDI 2700 (Mai 1990)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen
VDI 2701 (Januar 1985)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Zurrmittel
VDI 2702 (Mai 1990)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Zurrkräfte
VDI 2703 Entwurf (September 1997)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Hilfsmittel zur Ladungssicherung

⁵ LG Düsseldorf, VersR 1967, 225, *Willenberg*, § 17 KVO Rn4.

⁶ Vgl. *Andresen/Valder*: Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, § 412 HGB Rn8, Koller, Transportrecht, § 412 HGB, Rn5; OLG Düsseldorf TranspR 1998, 110, 111; OLG Hamm VersR 1980, 966, 967.

⁷ *Gass in Ebenroth/Boujong/Joost*, § 412 HGB Rn 13; *Willenberg* § 17 KVO, Rn 5 f m.w. N.

VDI 2700Blatt 4 (Mai 2000)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Lastverteilungsplan
VDI 2700Blatt 5 (April 2001)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Ladungssicherung in QM-Systemen
VDI 2700Blatt 6 (Entwurf März 2000)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Zusammenladung von Stückgütern
VDI 2700 Blatt 7 (Mai 2000)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Ladungssicherung im Kombinierten Ladungsverkehr (KLV)
VDI 2700 Blatt 8 (März 2000)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Sicherung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Autotransportern
VDI 2700 Blatt 9 (in Vorbereitung)	Ladungssicherung von Papierrollen
VDI 2700 Blatt 10 (in Vorbereitung)	Ladungssicherung von Betonteilen
VDI 2700 Blatt 11 (in Vorbereitung)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Ladungssicherung beim Transport von Betonstahlmatten
VDI 2700 Blatt 12 Entwurf (Mai 2002)	Ladungssicherung bei Getränketransporten
VDI 2700 a	Ausbildungsnachweis Ladungssicherung

2. DIN-Normen zur Ladungssicherung:

DIN 75 410-1 (April 1990)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung; Mindestanforderungen
DIN 75 410-2 (Juli 1995)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Ladungssicherung in Pkw, Pkw-Kombi und Mehrzweck-Pkw
DIN 75 410-3 (April 1996)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Ladungssicherung in Kastenwagen
DIN EN 283	Wechselbehälter Prüfung
DIN EN 12 195-1	Ladungssicherungseinrichtungen, Sicherheit, Teil 1 – Berechnung von Zurrkräften
DIN EN 12 195-2	Ladungssicherungseinrichtungen, Sicherheit, Teil 2 – Zurrgurte aus Chemiefasern
DIN EN 12 195-3	Ladungssicherungseinrichtungen, Sicherheit, Teil 3 – Zurrketten
DIN EN 12 640	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung
DIN EN 12 641-1	Wechselbehälter, Planen
DIN EN 12 642	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Aufbauten an Nutzfahrzeugen, Mindestanforderungen

3. Regelwerke der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen:

BGV D29	Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“
ZH 1/413	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen; Ein Handbuch für Unternehmer, Einsatzplaner, Fahr- und Ladepersonal.
BGR 185	Richtlinien für den Transport von Langholz
BGR 186	Richtlinien für austauschbare Kipp- und Absetzbehälter

Diese Regelwerke haben zwar keinen Normencharakter, sie beinhalten jedoch die gegenwärtig technisch anerkannten Beladungsregeln und sind deshalb allgemein zu beachten⁸. Hierauf wird auch in Allgemeinen Transportbedingungen hingewiesen⁹. Halten diese Richtlinien für das konkret zu verladende Gut auf dem konkret zur Verfügung gestellten Lkw keine geeigneten Ladungssicherungsbestimmungen oder –vorschläge bereit, muss eine Möglichkeit der Verladung gewählt werden, die jedenfalls ein gleiches Maß an Sicherheit wie die anderen in diesen Richtlinien vorgeschlagenen Maßnahmen gewährleisten.

2.1.3 Betriebssichere Verladung

Während den Absender die Verantwortung für die beförderungssichere Verladung trifft, obliegt dem Frachtführer die Verantwortung für die betriebssichere Verladung. Betriebssicher im Sinne des HGB ist im wesentlichen deckungsgleich mit dem Begriff verkehrssicher im Sinne der §§ 22, 23 StVO¹⁰. Die Verantwortung des Frachtführers für die betriebssichere Verladung trägt der Tatsache Rechnung, dass er aufgrund seiner Spezialkenntnisse im Hinblick auf die konkreten Eigenschaften des Fahrzeugs am besten die zur Gewährleistung einer betriebssicheren Verladung erforderlichen Maßnahmen einschätzen kann. Insofern werden von ihm weitergehende Kenntnisse unterstellt, als sie der Absender haben kann¹¹.

Die betriebssichere Verladung ist darauf gerichtet, dass durch mangelnde Ladungssicherung die Betriebssicherheit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt und dritte Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden. Die Güter dürfen also weder die Stabilität des Fahrzeugs noch dessen Lenk- und Bremsfähigkeit unzulässig beeinträchtigen. Höchst zulässige Maße und Gewichte sind einzuhalten, gegebenenfalls hat sich der Fahrer danach zu erkundigen. Schließlich muss er auch die Befestigung kontrollieren, sofern die Gefahr besteht, dass das Fahrzeug durch Gewichtsschwankungen oder Verrutschen des Gutes in seiner Betriebssicherheit beeinträchtigt wird¹².

⁸ Vgl. u. a. OLG Düsseldorf, VRS 77, 368, *Jagus/Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, § 22 StVO.

⁹ § 5 VBGL, § 5 ALB DB Cargo.

¹⁰ Vgl. *Andresen/Valder*, a.a.O., § 412 HGB Rn10.

¹¹ Vgl. BT-Drucksache 13/8445 Seite 39.

¹² BGH VersR 1970, 459, 460; VersR 1981, 748, 749; OLG Düsseldorf. TranspR 1998, 140, 111; OLG Hamm VersR 1980, 966, 967.

In der Praxis sind betriebs- und beförderungssichere Verladung eng miteinander verzahnt und lassen sich nur schwerlich voneinander trennen. Eine Rangfolge der beiden Verpflichtungen besteht nicht. Dass die Pflicht zur beförderungssicheren Verladung zeitlich und logisch der Pflicht zur betriebssicheren Verladung vorgeht, gibt ihrer Verletzung kein größeres Gewicht¹³.

Eine beförderungssichere Verladung ist zumeist auch betriebssicher, und eine nicht betriebssichere Verladung ist in der Regel auch nicht beförderungssicher. Wenn man sich unter diesen Voraussetzungen fragt, wie die Verantwortungsbereiche von Absender und Frachtführer am besten voneinander abzugrenzen sind, so lassen sich die in § 412 HGB geregelten Pflichtenkreise praxisgerecht am besten handhaben, wenn man die Bestimmung so auslegt, dass der Frachtführer (Fahrer) „nur“ für die betriebssichere Verladung sorgen muss und er deshalb nicht selbst „Hand“ anlegen muss. Die Mitwirkung des Fahrers bezieht sich darauf, dass er durch Weisungen oder Hinweise dafür Sorge trägt, dass der Absender so lädt, staut und befestigt, dass die Betriebssicherheit gewährleistet ist. Der Fahrer kann auch nur insoweit Einfluss auf den Ladevorgang nehmen. Deshalb sind Weisungen oder Hinweise des Frachtführers bei der Verladung, die der Betriebssicherheit dienen, nicht zugleich auch Maßnahmen der dem Absender obliegenden Pflicht zur beförderungssicheren Ladungssicherung¹⁴. Im einzelnen gilt¹⁵:

Da vom Standort der Ladung auf dem Fahrzeug maßgeblich dessen Stabilität während der Fahrt abhängt, ist es Aufgabe des Frachtführers zu bestimmen, an welcher Stelle der Ladefläche das Beförderungsgut abzustellen ist¹⁶.

Hängt vom Halt des Gutes auch die Stabilität des Fahrzeugs und damit dessen Betriebssicherheit (z. B. kopflastige Güter) ab, so zählt auch die Überprüfung der Befestigung der Sendung auf dem Fahrzeug zu den Pflichten des Frachtführers. Gegebenenfalls muss er zusätzliche Befestigungsmaßnahmen veranlassen¹⁷.

Der Frachtführer muss aber nicht nur auf die sachgemäße Befestigung achten, sondern er muss nach Abschluss der Verladung auch sonst überprüfen, ob die Verladung die Betriebssicherheit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt oder gefährdet. Er muss also überprüfen, ob

- nicht überladen worden ist,
- ob die zulässigen Maße (Länge, Breite, Höhe) gewahrt sind,
- eine über das Fahrzeug hinausragende Ladung genügend gesichert und gekennzeichnet ist,
- die lichten Maße von Brücken und Tunneldurchfahrten im Hinblick auf die Höhe der Ladung berücksichtigt worden sind¹⁸.

Der Frachtführer ist aber nicht verpflichtet, den gesamten Beladevorgang zu überwachen. Seine Nachprüfungs-

pflicht beginnt erst nach Abschluss der Verladung¹⁹. Wie weit es allerdings für den Frachtführer empfehlenswert ist, während der Verladung anwesend zu sein, um rechtzeitig Weisungen für eine betriebssichere Verladung geben zu können, ist eine andere Frage.

Die im Rahmen der betriebssicheren Verladung bestehende Nachprüfungspflicht des Frachtführers erstreckt sich aber nicht darauf, ob der Absender die beförderungssichere Verladung ordnungsgemäß vorgenommen hat. Diese hat der Frachtführer nicht zu kontrollieren. Auch wenn der Fahrer auf dem Frachtbrief die ordnungsgemäße Übernahme des Gutes bescheinigt, so beweist dies nicht die beförderungssichere Verladung, da er nur die betriebssichere Verladung zu überprüfen hat²⁰.

Werden dem Frachtführer verschlossene Container oder Wechselbrücken zum Transport übergeben, kann der Frachtführer die in diesen Behältnissen verstauten Güter im Hinblick auf eine betriebssichere Verladung nicht überprüfen. In diesem Fall, der in der Praxis häufig vorkommt, kann der Frachtführer nicht „blind“ auf eine ordnungsgemäße Verladung vertrauen, sondern er wird sich durch Rückfrage beim Absender überzeugen müssen, ob eine gleichmäßige Gewichtsverteilung innerhalb dieser Behältnisse vorgenommen wurde²¹.

Bemerkt der Frachtführer offensichtliche, auf der Hand liegende Verladefehler, die die Gefahr eines Schadenseintritts nahe legen, darf er die Fahrt nicht antreten, er hat den Ladepflichtigen zu informieren²². Diese Pflicht erwächst aus einer allgemeinen Fürsorgepflicht für das zum Transport übernommene fremde Eigentum, das der Frachtführer vor Beschädigung und Zerstörung zu bewahren hat.

2.1.4 Entladung durch Absender/Empfänger

Nach § 412 HGB hat der Absender das Gut auch zu entladen. Damit kommt zunächst zum Ausdruck, dass der Absender auch für eine Entladung des Gutes sorgen muss und diese Tätigkeit nicht zu den Aufgaben des Frachtführers gehört. In der Praxis wird der Absender sich oftmals nicht um den Entladevorgang kümmern. Insoweit ist diese Bestimmung aber im Zusammenhang mit § 421 Abs. 1 HGB zu lesen, der bestimmt:

Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag abzuliefern.

Daraus wird ersichtlich, dass die Zuweisung der Entladungspflicht auf den Absender daraus folgt, dass die Empfängerpflichten erst später, zum Zeitpunkt der Ablieferung entstehen²³.

Insofern trifft den Empfänger auch ohne konkrete Absprache mit dem Absender die Pflicht (Obliegenheit), die

¹³ OLG Düsseldorf TranspR 1998, 110, 111 f.

¹⁴ BGH VersR 1988, 244; a. a. O., *Gass* § 412 HGB Rn 17 ff.

¹⁵ *Willenberg* § 17 KVO Rn39 ff

¹⁶ BGH VersR 1962, 465, VersR 1970, 459, OLG Düsseldorf, TranspR 1987, 432.

¹⁷ BGH VersR 1981, 478; VersR 1970, 459.

¹⁸ BGH VersR 1968, 55.

¹⁹ OLG Celle VersR 1960, 55.

²⁰ *Andresen/Valder*, a. a. O., § 412 HGB Rn 13.

²¹ OLG Düsseldorf TranspR 1998, 167, 168; *Andresen/Valder*, a. a. O., § 412 HGB Rn 15; *Fremuth/Thume*, Kommentar zum Transportrecht, § 412 HGB Rn 6.

²² BGH VersR 1988, 244.

²³ BT – Drucksache 13/8445 S. 41.

Güter zu entladen. Der Empfänger kümmert sich im eigenen Interesse um die Entladung²⁴.

Im übrigen ist die Entladeverpflichtung in gleicher Weise wie die Beladetätigkeit geregelt. Im Rahmen der Entladung obliegt

- dem Frachtführer die Bereitstellung des Fahrzeugs zur Entladung, insbesondere auch das Öffnen des Fahrzeugs
- dem Absender/Empfänger alle Tätigkeiten im Rahmen der Entladung, quasi in umgekehrter Richtung, vom Lösen der Ladungssicherungseinrichtungen bis zum Fortschaffen der Güter vom Fahrzeug.

2.2 Abweichende Pflichtenverteilung – Laden und Ladungssicherung durch den Frachtführer

Abweichend von dem in § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB festgelegten gesetzlichen Leitbild ist in drei Fällen der Frachtführer für die beförderungssichere Verladung bzw. Entladung verantwortlich. Zum einen werden zwei Ausnahmen selbst im Gesetz genannt, nämlich der Frachtführer ist dann für die beförderungssichere Verladung bzw. Entladung verantwortlich, wenn sich dies aus einer Verkehrssitte oder aus dem Umständen (des Einzelfalls) ergibt. Darüber hinaus ist es aufgrund des dispositiven Charakters des § 412 HGB möglich, dass die Vertragsparteien auch eine abweichende Regelung durch Parteivereinbarung treffen.

2.2.1 Verkehrssitte

Von einer Verkehrssitte spricht man, wenn sich in den beteiligten Verkehrskreisen auf freiwilliger Basis über einen längeren Zeitraum eine Praxis herausgebildet hat, dass der Frachtführer zu be- oder entladen hat. Bislang hat sich jedenfalls keine überregionale Verkehrssitte oder ein Handelsbrauch mit einem entsprechenden Inhalt in der Praxis entwickelt. Diskutiert wurde allerdings die Frage, ob die alte KVO-Regelung (§ 17), wonach Ladungsgut vom Absender, Stückgut jedoch vom Frachtführer zu verladen ist, einer Verkehrssitte entspricht bzw. als Verkehrssitte fortlebt²⁵. Es bestehen jedoch keine Anhaltspunkte, dass sich in den beteiligten Verkehrskreisen auf freiwilliger Basis über eine längere Zeit eine solche Übung herausgebildet hat. Dies gilt umso mehr, als die Regelung in § 17 KVO einen tariflichen Hintergrund hatte, weil die Beladetätigkeit früher nach dem RKT-Stückguttarif vergütet wurde. Es ist daher davon auszugehen, dass eine entsprechende Verkehrssitte nicht besteht²⁶. Jedenfalls müsste eine solche Übung durch Umfrage in den einzelnen Bezirken der Industrie- und Handelskammern ermittelt werden²⁷, um einen entsprechenden Nachweis führen zu können.

²⁴ Ausführlich: *Valder* in: *Transport-Wirtschafts-Recht*, Gedächtnisschrift für *J. G. Helm*, S. 355 ff.

²⁵ So *Temme* in: *Knorre/Temme/Müller/Schmidt/Demuth*, Praxishandbuch Transportrecht, B III, Rn. 45 ff.

²⁶ *Koller*, a.a.O., § 412 HGB Rn8.

²⁷ So *Koller*, a.a.O., § 412 HGB Rn8.

2.2.2 Umstände

Eine Be- oder Entladeverpflichtung durch den Frachtführer kann sich jedoch aus den Umständen ergeben. Dies ist vor allem der Fall, wenn die Be- oder Entladung nur mittels technischer Vorrichtungen des eingesetzten Fahrzeugs möglich ist, also z.B. bordeigene Pumpen und Schläuche eines Tank- oder Silofahrzeugs, Kran- und Kippvorrichtung bei Baustellenfahrzeugen oder Hebebühnen bei Auslieferungsfahrzeugen zum Be- oder Entladen eingesetzt werden. Müssen diese besonderen technischen Einrichtungen dieser Spezialfahrzeuge während des Ladevorganges betätigt werden, weil andernfalls eine Verwendung dieser Fahrzeuge nicht möglich ist, gehört die beförderungssichere Verladung oder die Entladung zu den Aufgaben des Frachtführers, weil hierzu die Mitwirkung des mit diesen Vorrichtungen vertrauten Fahrpersonals erforderlich ist. Sie müssen dafür sorgen, dass z.B. Bodenventile geschlossen sind, die Pumpen einwandfrei arbeiten usw²⁸.

Voraussetzung ist aber stets, dass das Gut nur mit bordeigenen Geräten ver- oder entladen werden kann. Müssen diese technischen Einrichtungen während des Verladevorgangs **nicht** eingesetzt werden, z.B. eine Hebebühne wird nicht eingesetzt, da an der Beladestelle eine Rampe vorhanden ist, ist der Frachtführer insoweit auch nicht für die beförderungssichere Verladung verantwortlich.

2.2.3 Vertragliche Vereinbarung

Wenn die Parteien des Frachtvertrages mit der in § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB vorgegebenen gesetzlichen Pflichtenverteilung nicht einverstanden sind, können sie anders lautende Vereinbarungen treffen. Dies ist möglich, weil es sich bei § 412 Abs. 1 HGB um eine dispositive, also abdingbare Bestimmung handelt; dies ergibt sich im Umkehrschluss aus §§ 449 Abs. 1 HGB. Zweckmäßigerweise sollte eine entsprechende Vereinbarung bereits bei Vertragsabschluss durch Individualvereinbarung oder in Allgemeinen Geschäftsbedingungen getroffen werden. Dies bringt nicht nur den Vorteil, dass der Frachtführer einen auch im Hinblick auf die beförderungssichere Verladung erfahrenen Fahrer auswählen und diesem ggf. besondere Ladungssicherungsmittel mitgeben kann, sondern schafft aufgrund der schriftliche Dokumentation solcher Absprachen auch Rechtsklarheit²⁹.

Allerdings kann eine solche Vereinbarung auch noch nach Vertragsabschluss im Wege einer Vertragsänderung – ja sogar stillschweigend – getroffen werden. Erfolgt in diesen Fällen aber keine beweissichere Dokumentation der getroffenen Absprache – zum Beispiel im Frachtbrief – ist Streit oftmals vorprogrammiert³⁰.

2.3 CMR

Die CMR regelt als zwingendes Recht den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Sie enthält allerdings keine Bestimmung, wen die Pflicht zur betriebs- und beförderungssicheren Verladung und Verstauung trifft. Diese

²⁸ Vgl. *Koller*, a.a.O., § 12 HGB Rn9; *Fremuth/Thume*, a.a.O., § 412 HGB Rn 26; *Willenberg* § 17 KVO Rn 21 ff, 72 ff.

²⁹ Vgl. Ziffer 7.

³⁰ Vgl. Ziffer 5.2.

Frage ist vielmehr offen gelassen worden. Artikel 17 Abs. 4 c in Verbindung mit Abs. 2 CMR regelt nur, wer das Risiko einer fehlerhaften Be- oder Entladung bzw. Verstauung zu tragen hat, nicht aber, wen die Pflicht zur Verladung und zur Verstauung trifft. Insofern muss nach den Regeln des internationalen Privatrechts ermittelt werden, welche Vorschriften des nationalen Rechts ergänzend heranzuziehen sind³¹. Bei Anwendung bundesdeutschen Rechts sind soweit die oben dargestellten Grundsätze heranzuziehen.

3. Speditionsrecht

Eine dem § 412 HGB vergleichbare Regelung kennt das Speditionsrecht nicht. Daraus wird vereinzelt in der Literatur³² die Konsequenz gezogen, dass der Spediteur verpflichtet sei, das Gut zu verladen, weil er Absender im Sinne des Frachtgeschäftes sei. Diese Aussage ist in dieser allgemeinen Form unzutreffend.

Dies gilt zunächst für die Fälle des Selbsteintritts, der Fixkosten- und Sammelladungsspedition nach dem §§ 458 bis 460 HGB, da der Spediteur in diesen Fällen „hinsichtlich der Beförderung“ zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat. Dies hat zur Folge, dass für den Spediteur ebenfalls die Regelung des § 412 HGB anwendbar ist, so dass für die Verantwortlichkeit beim Laden und bei der Ladungssicherung auf die vorstehenden Ausführungen zum Frachtrecht verwiesen werden kann. Die drei genannten Fallgestaltungen decken nahezu alle Fälle in der Praxis ab.

Hiervon ist lediglich bei Sammelladungsverkehren insoweit eine Ausnahme zu machen, als eine Verantwortlichkeit des Versenders/Empfängers nur für die Verladetätigkeit zu Beginn/Ende der Reise bestehen kann. Soweit im Rahmen der Abwicklung eines Spediteursammelgutverkehrs das Gut umgeschlagen, also von einem Fahrzeug entladen, über Lager genommen und auf ein zweites Fahrzeug geladen wird, gehört das Laden und die Ladungssicherung zu den vom Spediteur geschuldeten Dienstleistungen im Rahmen der Organisation einer Sammelbeförderung. Insofern trifft den Spediteur dann auch die Pflicht zur beförderungssicheren Verladung bzw. Entladung.

Aber auch dann, wenn kein Fall des Selbsteintritts, der Fixkosten- oder Sammelladungsspedition gegeben ist, trifft den Spediteur keine Verpflichtung zum Laden und zur Ladungssicherung.

Zum Verständnis ist es dabei notwendig, die einem Transport zugrundeliegenden, einzelnen Vertragsverhältnisse auseinander zu halten.

Der Spediteur organisiert die Beförderung. Er schließt also bei Transporten die für die Versendung erforderlichen Frachtverträge ab (§§ 453, 454 HGB). Der Spediteur ist bei Abschluss dieser Frachtverträge als Vertragspartner des Frachtführers Absender. Als solchem obliegt ihm gemäß § 412 HGB die Verpflichtung, das Gut zu verladen. Diese Verpflichtung muss der Spediteur als Absender aber nicht selbst erbringen, sondern er kann diese auch durch Dritte

erbringen lassen, für deren Verhalten er dann einzustehen hat.

§ 412 HGB sagt aber nichts darüber aus, wer für das Ladegeschäft bei Speditions geschäften verantwortlich ist. Diese Frage ist vielmehr aus dem Speditionsrecht selbst heraus zu beantworten. Nach § 454 HGB wird der Spediteur seiner Aufgabe, Beförderungen zu organisieren, dadurch gerecht, dass er das veranlasst, was zur Transportausführung notwendig ist; d. h. er muss durch Beauftragung eines Frachtführers oder durch Selbsteintritt dafür sorgen, dass ein für die Beförderung geeignetes Fahrzeug termingerecht an der Verladestelle bereitgestellt und anschließend die Beförderung durchgeführt wird. Auch danach ist es aber nicht Sache des Spediteurs, für die Verladung des Gutes zu sorgen, weil dies nicht mehr zu den von ihm geschuldeten organisatorischen Dienstleistungen gehört. Vielmehr hat der Versender aus dem Speditionsvertrag heraus die Nebenverpflichtung, die vom Spediteur organisierten Transporte dadurch zu ermöglichen, dass er die Verladung vornimmt. Soweit es hierbei zugleich um die Verladungsverpflichtung aus dem Frachtvertrag geht, ist insoweit der Versender Erfüllungsgehilfe des Spediteurs. Der Versender muss also die Verladung so vornehmen, wie es § 412 HGB entspricht, d.h. er hat die beförderungssichere Verladung vorzunehmen. Sowohl nach Frachtrecht als auch nach Speditionsrecht obliegt damit dem Auftraggeber (Absender/Versender) grundsätzlich die Pflicht, die Güter zu verladen³³.

4. Kaufrecht

Der Transport von Gütern erfolgt in der Regel als Folge eines Kaufs von Waren.

§ 447 Abs. 1 BGB enthält für den sog. Versendungskauf eine spezielle Bestimmung, die lautet:

Versendet der Verkäufer auf Verlangen des Käufers die verkaufte Sache nach einem anderen Ort als dem Erfüllungsort, so geht die Gefahr auf den Käufer über, sobald der Verkäufer die Sache dem Spediteur, dem Frachtführer oder der sonst zur Ausführung der Versendung bestimmten Person oder Anstalt ausgeliefert hat.

Nach dieser Bestimmung liegt die Transportdisposition in den Händen des Verkäufers, er schließt also den Vertrag mit dem Frachtführer oder Spediteur und ist insoweit als dessen Vertragspartner zum Laden und zur Ladungssicherung verpflichtet. Denn ihm obliegt die Pflicht, die Gesamtheit der tatsächlichen und rechtlichen Vorkehrungen zu bewirken, die notwendig sind, um Transport und Ablieferung der Sache beim Käufer zu bewirken. Ist zur Übergabe der Kaufsache die Versendung der Ware an einen anderen Ort erforderlich, hat der Verkäufer am Versandort also die Handlungen vorzunehmen, die bewirken, dass der Erfolg der Übergabe am Ablieferungsort eintritt. Konkret bedeutet das: Der Verkäufer hat die Beförderung der Ware zum Käufer durch ordnungsgemäße Verladung zu ermöglichen.

§ 447 BGB ist aber dispositiver Natur; in der kaufmännischen Praxis werden regelmäßig Kaufvertragsklauseln

³¹ Vgl. *Thume*, a. a.O., Art. 17 CMR Rn 36, 36 a.

³² *Temme*, a. a.O., E IIRn 431ff.

³³ Vgl. zum alten Recht: *Oeynhausens*, TranspR 1981, 139.

wie z.B. die Incoterms verwendet. Soweit nach den Incoterms (oder anderen Klauseln wie den Tradeterms) die Transportdisposition dem Verkäufer obliegt, werden auch in diesen Klauseln unter dem oben dargestellten Aspekt die Pflichten des Verkäufers beschrieben. Alle Handlungen bis zur Übergabe an die Transportperson gehören generell zum Pflichten- und Gefahrenbereich des Verkäufers³⁴.

Problematischer sind dagegen die Fälle, bei denen die Transportdisposition nicht in den Händen des Verkäufers, sondern des Käufers liegt und die Beförderung der Güter regelmäßig durch vom Käufer beauftragte Frachtführer oder Spediteure, ggf. auch durch die die Beförderung im Werkverkehr ausführende Käufer selbst erfolgt. Die Besonderheit hier besteht darin, dass der Verkäufer weder Partei eines Fracht- noch eines Speditionsvertrages ist und damit § 412 HGB für ihn unmittelbar keine Anwendung findet. Den Verkäufer könnte man hier in Anlehnung an § 2 GGVS als Verloader bezeichnen, also als denjenigen, der als unmittelbarer Besitzer das Gut dem Frachtführer zur Beförderung übergibt.

Aber auch in diesen Fällen ergibt sich grundsätzlich aus dem Kaufvertrag heraus für den Verkäufer einer Sache die Pflicht, dem Käufer die Sache zu übergeben und das Eigentum an der Sache zu verschaffen, § 433 BGB. Damit gehört zur Abwicklung des Geschäfts auch eine ordnungsgemäße Behandlung der verkauften Sache bis zur Übergabe an den Käufer. Nach der Rechtsprechung³⁵ beinhaltet dies auch die Pflicht, die Ware so zu verpacken und zu versenden, dass sie von einem Frachtführer des Käufers schadlos entgegengenommen und befördert werden kann bzw. dass sie für den vorgesehenen Transport genügend gesichert ist³⁶. Deshalb wird man in den Fällen, wo die Übergabe des Gutes zu den Aufgaben des Verkäufers zählt auch das Laden und die Ladungssicherung zu dessen Aufgaben zählen müssen.

Es fragt sich jedoch, ob dies auch dann gilt, wenn die Kaufvertragsparteien die Incoterms-Klausel „ex-works“ / „ab Werk“ vereinbart haben, bei der der Verkäufer die Ware lediglich zur Verfügung zu stellen hat. In diesem Fall muss die Ware abholbereit sein, ohne dass der Verkäufer die Ware zu verladen hat, wenn das Transportmittel des Käufers zur Verfügung steht. In der Praxis übernimmt der Verkäufer in der Regel die Verladung dennoch, da nur er „vor Ort“ über die notwendigen Hilfsmittel zur Verladung verfügt. Auch wenn bei ab-Werk-Verkäufen das Verladen auf Kosten und Risiko des Käufers geschieht, hat der BGH³⁷ bei ergänzend anwendbarem deutschem Recht daraus die Konsequenz gezogen, dass den Verkäufer aus dem Kaufvertrag dennoch die Nebenpflicht trifft, dies so zu tun, dass die Ware den Käufer unbeschädigt erreicht. Dies hat zur Folge, dass der Verkäufer bei einem ab-Werk Verkauf für eine fehlerhafte Verladung haftet. Dieser Standpunkt wurde in der Praxis wiederholt kritisiert, da dieses Risiko bei „ab-Werk-Verkäufen“ gerade nicht der Verkäufer tra-

gen soll. Dies hat nunmehr zu einer Klarstellung in den Incoterms 2000 geführt, wo es bei der Klausel „ex works“ unter Ziffer A 4 nunmehr heißt:

Der Verkäufer hat die Ware dem Käufer zur Verfügung zu stellen, und zwar ohne Verladung auf das abholende Beförderungsmittel.

Ob der Verkäufer bei Vereinbarung dieser Incoterms Klausel nach wie vor für eine fehlerhafte Verladung einzustehen hat, ist damit noch zweifelhafter geworden. Richtiger wäre es, den Verkäufer bzw. dessen Personal jetzt als Erfüllungsgehilfen des Käufers anzusehen mit der Folge, dass der Verkäufer nicht haftet.

5. Haftung für Güterschäden

5.1 Frachtrecht

War der Absender verpflichtet, die Güter beförderungssicher zu verladen bzw. der Empfänger zu entladen und werden die Güter bei einer dieser Tätigkeiten beschädigt, besteht keine Haftung des Frachtführers. Es fehlt insoweit an der Übernahme des Gutes zur Beförderung bzw. das Gut ist bereits abgeliefert; in beiden Fällen fehlt es an der Obhut des Frachtführers über das Gut, die § 425 Abs. 1 HGB für eine Haftung des Frachtführers voraussetzt.

Wird bei der Verladung durch mangelhafte Ladungssicherung eine Schadensursache gesetzt, die im Verlauf der Beförderung zu einem Schaden führt, haftet der Frachtführer ebenfalls nicht. Der Schaden ist zwar in seiner Obhut eingetreten, aber der Frachtführer kann sich auf den Haftungsausschlussgrund des § 427 Abs.1 Nr.3 HGB berufen.

Hat zugleich auch ein Fehlverhalten des Frachtführers, insbesondere eine nicht betriebssichere Verladung den Schaden mitverursacht, sind die jeweiligen zuzurechnenden Schadenbeiträge gegeneinander abzuwägen, so dass der Haftungsausschluss voll, teilweise oder überhaupt nicht zur Anwendung kommt.

War der Frachtführer zur beförderungssicheren Verladung bzw. der Entladung verpflichtet, haftet der Frachtführer für die bei der Ver- oder Entladung entstehenden Schäden nach § 425 Abs.1 HGB. Denn in diesen Fällen erweitert sich der Haftungszeitraum des Spediteurs, der Frachtführer übernimmt das Gut zur Beförderung bereits in dem Moment, in dem er es von seiner bisherigen Verwahrungsstelle wegnimmt. Ab diesem Zeitpunkt hat er Obhut über das Gut. Ebenso dauert seine Obhut noch an, da das Entladen zu seinen Aufgaben zählt, das Gut also noch nicht abgeliefert ist. Der Haftungsausschluss des § 427 Abs.1 Nr.3 HGB kommt nicht zum tragen; allenfalls für Behandlungsfehler vor der Verladung.

Soweit der Absender hier auch außervertragliche, insbesondere deliktische (§ 823 ff BGB) Ansprüche gegen den Frachtführer hat, unterwirft § 434 HGB diese Ansprüche auch dem frachtrechtlichen Haftungssystem mit seinen Begrenzungen.

Ist zweifelhaft, ob dem Frachtführer die Be- oder Entladung vertraglich oblag, wurde die Beladung/Entladung aber tatsächlich durch den Absender/Empfänger durchgeführt, kann sich der Frachtführer auch auf den Haftungsausschlussgrund nach § 427 Abs.1 Nr.3 HGB berufen. Denn nach dem Wortlaut dieser Bestimmung ist nicht die vertragliche Pflichtenverletzung, sondern die tatsächliche

³⁴ Vgl. *Westermann* in Münchener Kommentar zum BGB, § 447 Rn 12

³⁵ BGH NJW1968, 1929 f; NJW 1983, 1496.

³⁶ *Westermann*, Münchener Kommentar zum BGB, § 433 BGB Nr 68.

³⁷ NJW 1968, 1929, 1930, vgl. auch *Bredow/Seiffert*, Incoterms 2000, S. 29 Rn 15.

Einwirkung auf das Gut maßgebend. Insoweit müssen sich Absender wie Empfänger auch die Mitwirkung Dritter, die für sie handeln, haftungsrechtlich zurechnen lassen³⁸.

5.2 Sonderproblem: Mithilfe des Fahrers

In der Praxis werfen die Fälle immer Probleme auf, wo der Fahrer bei der Be- oder Entladung mithilft, ohne dass konkrete Absprachen getroffen sind, und bei dieser Tätigkeit der Fahrer die transportierte Ware beschädigt. Die Gründe, die zu einer Mithilfe des Fahrers führen, sind mannigfaltig. Sie sind rechtlich aber von durchschlagender Bedeutung, da sich hieran unterschiedliche Rechtsfolgen knüpfen. Im wesentlichen lassen sich vier Fallgruppen unterscheiden:

5.2.1 Mithilfe des Fahrers ohne Kenntnis des Frachtführers

In der Praxis kommt es häufig vor, dass das Fahrpersonal vom Auftraggeber oder Empfänger gebeten wird, das Gut zu ver- oder entladen bzw. hierbei zu helfen, ohne dass der Frachtführer davon Kenntnis hat. Hier stellt sich die Frage, ob dieses Vorgehen eine vertragliche Ladepflicht des Frachtführers begründen kann. Eine solche Vereinbarung kann regelmäßig aber nur mit dem Frachtführer selbst, nicht aber mit dessen Fahrern vereinbart werden, sofern der Fahrer nicht selbst Unternehmer oder ein abschlussberechtigter Mitarbeiter des Unternehmers ist (so etwa in kleineren Familienunternehmen, in denen z. B. der Juniorchef noch selbst fährt). Nimmt der Fahrer des Frachtführers, ohne dass eine entsprechende Vertragsvereinbarung vorliegt, die beförderungssichere Verladung aus „Gefälligkeit“ vor, so handelt er nicht als Erfüllungsgehilfe des Absenders³⁹. Der Fahrer wird also kurzfristig als integrierter Teil in der Organisationssphäre des Absenders tätig. Die Mitwirkung bei der Verladung kann den Frachtführer nicht verpflichten, insoweit kann auch nicht auf eine Vertragsänderung geschlossen werden können⁴⁰. Eine Haftung des Frachtführers nach § 425 HGB scheidet aus.

5.2.2 Mithilfe des Fahrers, Duldung durch den Frachtführer

In der Praxis haben die Frachtführer nicht selten Kenntnis davon, dass ihre Fahrer beim Ladevorgang mithelfen und nehmen dies hin, ohne im Rahmen des Ihnen zustehenden Weisungsrechts gegenüber ihrem Fahrpersonal einzugreifen. Für diese Alternative ist kennzeichnend, dass Frachtführer, ohne die Verladeverpflichtung zu übernehmen, dem Absender gefälligkeitshalber ihr Fahrpersonal für den Ladevorgang überlassen, das jedoch nach Weisung und unter der Oberaufsicht des Absenders bei der Verladung mitwirkt. Auch in diesem Fall sind diese Hilfspersonen keine Erfüllungsgehilfen des Frachtführers, son-

dern Erfüllungsgehilfen des Absenders. Mangels Obhut des Frachtführers über das Gut scheidet eine Haftung nach § 425 HGB aus. Es gelten hier die für Leiharbeitnehmer (ohne hier auf die besondere Problematik nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz einzugehen) entwickelten Grundsätze, so dass der Frachtführer für das Fahrpersonal weder gemäß § 278 BGB noch gemäß 428 HGB einzustehen hat⁴¹. Ihn trifft aber eine Haftung wegen Auswahlverschuldens.

Diese Haftungssituation dürfte heute in vielen Fallgestaltungen gegeben sein. Entscheidendes Indiz für eine Tätigkeit des Fahrers nach Weisung und unter der Oberaufsicht des Absenders dürfte dabei sein, dass die Fahrer zum Be- und Entladen auf die Flurfördergeräte oder sonstige Arbeitsmittel des Absenders angewiesen sind und diese vom Absender überlassen werden. Der Absender bleibt „Herr des Verladevorgangs“.

5.2.3 Mithilfe des Fahrers, Anweisung des Frachtführers

In der Praxis ist zunehmend zu beobachten, dass Frachtführer unter „Servicegesichtspunkten“ ihre Fahrer anhalten, beim Be- und Entladen behilflich zu sein. Dabei kommt auch eine Tendenz zum Ausdruck, wonach derartige Mitwirkungshandlungen – vor allem bei der Abholung und Zuführung von kleingewichtigen Sendungen – immer mehr vom Frachtführer und dessen Fahrpersonal erwartet werden. Stellt der Frachtführer sich auf diese Anforderung ein und weist er sein Fahrpersonal zu entsprechenden Handlungen an, ist dies der Ansatzpunkt dafür, dass in der Praxis – auch der Gerichte – die oben dargestellte prinzipielle Trennung von Personalrisiko und Verhaltenszurechnung durchlöchert wird. Mit anderen Worten: Hier liegt das Einstiegstor, auch den Frachtführer „in die Pflicht“ zu nehmen.

Kennzeichnend für diese Situation ist zwar, dass der Fahrer auf Veranlassung seines „Chefs“ tätig wird. Dieser will aber auch hier nicht die Verladeverantwortung übernehmen, zumal diese Tätigkeit regelmäßig nicht vergütet wird. Schließlich wird der Fahrer auch in diesen Fällen nach Weisung und unter der Oberaufsicht des Absenders tätig. Deshalb wird überwiegend angenommen, dass keine Obhutshaftung des Frachtführers nach § 425 HGB besteht, sondern sich diese Tätigkeit noch im Rahmen eines „Gefälligkeitsverhältnisses“ bewegt. In diesem Fall kann zwar eine vertragliche Haftung des Frachtführers wegen einer Schutzpflichtverletzung begründet werden, der Umstand, dass das Fahrpersonal des Frachtführers jedoch unentgeltlich mitwirkt, mindert nach allgemeinen Grundsätzen die Zurechnung des Verschuldens⁴². Das bedeutet, dass zumindest eine Haftung für leichte Fahrlässigkeit nicht gegeben ist.

Hier ist aber vieles im Fluss und es sind stets die Gegebenheiten des Einzelfalles zu prüfen. Unter Umständen kann bei derartigen Fallgestaltungen auch auf eine zulässige Vertragsänderung geschlossen werden⁴³.

³⁸ BT-Drucksache 13/8445m-s, 63; *Fremuth/Thume*, a.a.O., § 427 HGB Rn 22; *Andresen/Valder*, a. a. O., § 427 HGB Rn 29, 33; *Koller*, a. a. O., § 427 HGB Rn 47 ff.

³⁹ OLG Köln, Transportrecht 1996, 379, 380.

⁴⁰ BGH VersR 1971, 755.

⁴¹ BGH VersR 1979, 83, 85 zum Warschauer Abkommen; NJW 1971, 1129.

⁴² *Koller*, a. a. O., § 412 HGB Rn 11

⁴³ BGH NJW-RR 1990, 1314, 1315.

5.2.4 Mithilfe des Fahrers aufgrund eigener Initiative

Schließlich gibt es Fälle, in denen der Fahrer ohne Wissen des Absenders/Empfängers auf eigene Faust bei der Be- oder Entladung tätig wird. Dies geschieht insbesondere dann, wenn die Fahrer ihre Wartezeiten verkürzen wollen („Engpass Rampe“). Kennzeichnend für diese Fälle ist, dass der Absender/Empfänger die Mitwirkung der Fahrer beim Be- und Entladen nicht veranlasst. In diesem Fall haftet der Frachtführer für Schäden, die sein Fahrpersonal an den Gütern verursacht. Der Frachtführer muss sich das Verhalten seines Fahrers nach § 278 BGB bzw. § 428 HGB zurechnen lassen, auch wenn er keine Kenntnis hiervon hat, dass die Fahrer insoweit eigenmächtig handeln. Dies lässt die Verantwortlichkeit des Frachtführers nicht entfallen. Denn das Fahrpersonal des Frachtführers handelt nicht nur dann in Ausführung der Beförderung, wenn es die ihm zugewiesenen Aufgaben erfüllt, sondern auch, wenn die vom Fahrer ausgeübte Tätigkeit noch zum allgemeinen Umkreis des zugewiesenen Aufgabenbereichs gehört und nicht nur bei Gelegenheit der Beförderung ausgeübt wird⁴⁴. Dies ist beim Ladevorgang zu bejahen, da der Frachtführer immer damit rechnen muss, dass sich sein Fahrpersonal in den Ladevorgang einschaltet⁴⁵. Es besteht daher ein innerer Zusammenhang zwischen ausgeübter und zugewiesener Tätigkeit.

Handelt der Fahrer auf eigene Faust und ohne Kenntnis des Frachtführers, stellt sich jedoch die Frage, ob der Frachtführer nach § 425 HGB haftet. Dies kann fraglich sein, wenn die Inbesitznahme des Gutes nicht vom Willen des Frachtführers getragen ist.

Tritt der Güterschaden bei der Beladung durch den Fahrer ein, wird man einen Übernahmewillen des Frachtführers verneinen müssen, wenn der Fahrer das Gut ohne eine entsprechende Weisung des Frachtführers verlädt. Dagegen spricht vor allem, dass sich das Gut trotz der Mitwirkung des Fahrers, dessen Verhalten sich der Frachtführer zurechnen lassen muss, noch in der Einflussphäre des Absenders und nicht des Frachtführers befindet⁴⁶. Hier kommt eine Haftung wegen einer Pflichtverletzung des Frachtvertrages nach § 280 BGB in Betracht.

Tritt der Güterschaden aufgrund mangelhafter Ladung oder Ladungssicherung während der Beförderung ein, ist aber § 425 HGB anzuwenden. Die Obhutshaftung des § 425 HGB greift ein, da es genügt, dass sich der Schaden im Haftungszeitraum entwickelt hat⁴⁷.

Tritt der Güterschaden beim Entladen ein, ist auch hier daran zu denken, dass eine Haftung nach § 425 HGB wegen Beendigung der Obhutphase entfällt und der Frachtführer wegen Pflichtverletzung des Frachtvertrages nach § 280 HGB haftet. Vorab ist aber zu prüfen, ob überhaupt eine Ablieferung des Gutes vorliegt, die u. a. voraussetzt, dass der Frachtführer den Gewahrsam an dem Gut mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers aufgibt. Beginnt der Fahrer auf eigene Faust mit der Entladung, ohne dass der Empfänger seine Annahme-

bereitschaft erklärt hat, fallen Schäden beim Entladen noch in den Haftungszeitraum des § 425 HGB⁴⁸.

5.3 Speditionsrecht

Die Haftungssituation für den Spediteur ist im wesentlichen nicht anders als die des Frachtführers. In den Fällen des Selbsteintritts, der Fixkosten- und Sammelladungsspedition haftet der Spediteur „hinsichtlich der Beförderung“ und damit auch hinsichtlich des Ladegeschäftes nach frachtrechtlichen Grundsätzen.

Mangels anders lautender Vereinbarung ist der Spediteur, auch wenn er als reiner Geschäftsbesorger tätig wird, für Schäden bei dem Ladegeschäft nicht verantwortlich, da dies nicht zu den von ihm übernommenen Pflichten gehört.

5.4 Kaufrecht

Nach den kaufrechtlichen Regeln oder Absprachen hat der Verkäufer für die Beladung des Fahrzeuges und eine ordnungsgemäße Ladungssicherung zu sorgen. Verletzt der Verkäufer diese (Neben-) Pflicht, haftet er nach § 281 BGB⁴⁹. Auch der Übergang der Transportgefahr auf den Käufer entlastet ihn nicht. Dagegen trägt der Käufer als Empfänger das Risiko, dass die Kaufsache beim Entladen Schaden nimmt.

Lediglich bei „Ab-Werk-Verkäufen“ kann eine Haftung des Verkäufers zu verneinen sein.

6. Personen- und sonstige Sachschäden

Die dargestellte Pflichtenverteilung hat auch Auswirkungen auf die Haftung wegen Personenschäden und sonstiger Sachschäden, also Sachen, die nicht Gegenstand des aufgrund eines Fracht-, Speditions- oder Kaufgeschäftes zu befördernder Ware sind. Die hieraus folgenden rechtlichen Konsequenzen, insbesondere auch die bei Personenschäden gegebenenfalls zu beachtenden Haftungsprivilegien (§§ 104–106 SGB VII) hat Risch⁵⁰ dargestellt.

7. Vertragsgestaltung

Die Fülle der an § 412 HGB anknüpfenden Fragen und Problemstellungen lassen es sinnvoll erscheinen, die einzelnen Punkte vertraglich zu regeln. Zum einen können damit die gesetzlichen Regelungen konkretisiert, zum anderen eine vom Gesetz abweichende Pflichtenverteilung realisiert werden.

Eine von der Regelung des § 412 Abs.1 HGB abweichende Klausel kann dabei sowohl im Wege der Individualvereinbarung von Fall zu Fall als auch durch eine generelle Regelung in einem Rahmenvertrag oder in Allgemeinen Geschäftsbedingungen vereinbart werden. Bei der Gestaltung entsprechender Vertragsklauseln bestehen verschiedene Möglichkeiten.

⁴⁴ BGH VersR 1985, 1060, 1061.

⁴⁵ Koller, a. a.O., § 412 HGB Rn 14.

⁴⁶ Koller, a. a.O., § 412 HGB Rn 14, § 425 HGB Rn 188.

⁴⁷ Koller, § 425 HGB Rn 40, § 412 HGB Rn 14.

⁴⁸ Valder, a. a.O., S. 355, 358.

⁴⁹ BGH NJW 1968, 1929; 1983, 1496 zum alten Recht.

⁵⁰ VersR 2001, 948

Zunächst kann entsprechend den tatsächlichen und auch rechtlichen Gegebenheiten bei der Verladung und der Ladungssicherung von Gütern die gesetzliche Regelung des § 412 HGB konkret ausgeschaltet werden. Verbreitet ist dieses Vorgehen z.B. in der chemischen Industrie, wo in speziellen Anforderungsprofilen § 412 HGB konkretisierende und ergänzende Regelungen aufgenommen werden. In Anlehnung an diese Anforderungsprofile könnte z. B. für verpackte Güter in Lkw (oder Containern) eine Klausel lauten:

Der Frachtführer hat dafür Sorge zu tragen, dass

1. *Fahrzeuge mit besenreiner, trockener, nagelfreier sowie mit Gabelstapler befahrbarer Ladefläche zum Einsatz kommen,*
2. *Fahrzeuge mit bordeigenen wiederverwendbaren Ladungssicherungseinrichtungen ausgerüstet sind, wie z.B.*
 - *Sperrmittel, wie Spann- und Einsteckbretter bzw. verschiebbare Zwischenwände*
 - *Zurrmittel wie Gurte, Ketten oder Seile und Netze*
 - *versenkbare Haltepunkte auf der Ladefläche,*
3. *Wände, Boden und Dach sowie Türen, Türdichtungen und Wetterschutz in technisch einwandfreiem Zustand sind,*
4. *der Fahrer das Ladegut auf äußerliche Unversehrtheit kontrolliert*
5. *der Fahrer bei den Ladungssicherungsmaßnahmen mitwirkt und auf Verlangen des Absenders mithilfe*
6. *eine zuverlässige Ladungssicherung durchgehend bis zur letzten Entladestelle erfolgt; dies umfasst*
 - *Nachsicherung bei Teilentladung*
 - *verkehrs- und witterungsbedingte Kontrollen der Ladung hinsichtlich Stauung und Sicherung des Ladegutes während der Beförderung und ggf. Nachsicherung der Ladung;*
7. *frostempfindliche Güter durchgehend frostsicher befördert werden.*

Auf diese Weise können auch weitergehende individuelle Anforderungen definiert werden.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, vertraglich vom Gesetz abweichende Verantwortlichkeiten zu begründen. Hier kann man sich damit begnügen, in allgemeiner Weise eine von § 412 HGB abweichende Vereinbarung im Vertrag zu verankern. So übernehmen im Paketversand, aber auch im regionalen Wirtschaftsverkehr oder im Rahmen der Abwicklung von Spediteursammelgutverkehren (Zurollung und Ausrollung) häufig die eingesetzten Frachtführer sowohl die Beladung ihrer Fahrzeuge als auch die Entladung. Hier finden sich in Verträgen oft Klauseln wie:

„Die Be- und Entladung der Güter und deren ausreichende Bewachung obliegt dem Frachtführer.“

Da jedoch in der Praxis oftmals den Frachtführern vor Ort nicht die notwendigen Hilfsmittel zur Verfügung stehen, kann auch in Anlehnung an den alten § 17 KVO eine Regelung getroffen werden, die zwischen Stückgut und Ladungsgut unterscheidet. Insofern ist es heute nach Aufhebung der Tarife wichtig, zugleich den Begriff Stückgut oder einen anderen Terminus zu definieren, um hinreichende Klarheit zu schaffen, wann bzw. in welchem Umfang der Frachtführer Dienstleistungen schuldet. Dabei

sollte berücksichtigt werden, ob der einzelne Fahrer auch in tatsächlicher Hinsicht in der Lage ist, das Fahrzeug mit Gütern zu be- oder entladen.

Beispiel

„Stückgüter (Pakete) im Gewicht bis zu . . . kg sind vom Frachtführer zu verladen und zu entladen.“

Empfehlenswert kann es schließlich sein, entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten eine differenzierte Regelung hinsichtlich der Ladetätigkeit zu treffen. Da dem Frachtführer vor Ort oftmals die technischen Hilfsmittel fehlen, das Gut auf die Ladefläche zu bringen, kann in der Weise differenziert werden, dass das Laden dem Absender, das Stauen und die Befestigung des Gutes aber dem Frachtführer übertragen wird. In Anlehnung an den alten § 6 AGNB kann danach eine Regelung getroffen werden, wonach die Beladepflicht des Absenders mit dem Absetzen des Gutes auf dem Wagenboden endet und der Frachtführer sodann dafür verantwortlich ist, dass das Gut auf dem Fahrzeug beförderungssicher verstaut und befestigt wird⁵¹.

Eine ins Detail gehende Formulierung könnte hier lauten:

- (1) *Die Beladung des Fahrzeugs erfolgt durch den Auftraggeber. Unter Beladung ist hierbei die Platzierung des Gutes auf dem Wagenboden nach Weisung des Auftragnehmers zu verstehen. Die beförderungs- und betriebssichere Verladung im Sinne des § 412 Abs.1 HGB unter Berücksichtigung der jeweils gültigen und anerkannten technischen Regeln über die Ladungssicherung – zur Zeit: VDI Richtlinie 2700, 2701, 2702, 2703 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – obliegt stets dem Auftragnehmer.*
Wird die beförderungssichere Verladung im Einzelfalle durch den Auftraggeber durchgeführt, handelt er als Erfüllungsgehilfe des Auftragnehmers. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die vom Auftraggeber oder seinen Erfüllungsgehilfen durchgeführten Ladungssicherungsmaßnahmen auf ihre Ordnungsgemäßheit im Lichte der vorgenannten VDI-Richtlinien zu überprüfen. Schäden, die durch das Behandeln, Verladen oder durch das Sichern der Ladung durch den Auftraggeber entstehen, die durch eine sorgfältige Kontrolle durch den Auftragnehmer hätten verhindert werden können, befreien diesen nicht von seiner Haftung.
- (2) *Soweit nicht etwas anderes im Einzelfalle vereinbart ist, wird die Entladung durch den Empfänger durchgeführt. Das Abplanen des Fahrzeugs, das Lösen und Entfernen der Ladungssicherungsmittel sowie weitere zur Vorbereitung der Entladung erforderliche Handlungen obliegen dem Auftragnehmer. (Alternativ: Die Entladung erfolgt durch den Auftragnehmer nach Weisung des Auftraggebers oder des Empfängers).*
- (3) *Der Auftragnehmer verpflichtet sich zur Gestellung verkehrssicherer, technisch einwandfreier und sauberer Fahrzeuge. Der Auftragnehmer ist ferner zur Gestellung der für die beförderungs- und betriebssichere Verladung erforderlichen Ladungssicherungshilfsmittel (Zurrgurte, Keile, Airbags etc.) verpflichtet. Der Auftraggeber kann die Beladung von Fahrzeugen*

⁵¹ Vgl. BGH VersR 1977, 517; 1977, 662.

verweigern, die diesen Anforderungen nicht entsprechen.

Schließlich kann auch im Rahmen eines Kaufvertrages, bei dem die Transportdisposition in den Händen des Käufers liegt, klargestellt werden, wie weit der Ladevorgang in den Verantwortungsbereich des Verkäufers fällt, insbesondere bei „ab-Werk-Verkäufen“. Insofern könnte in einem Vertrag formuliert werden:

„Bei einem Verkauf ab Werk platzieren wir die Ware auf dem Fahrzeug des Abholers nach Weisung des Fahrpersonals. Die beförderungs- und betriebssichere Verla-

dung nach dem jeweils geltenden Stand der Ladungssicherungstechnik erfolgt durch den Abholer, der entsprechend geschultes Fahrpersonal einsetzt. Der Abholer stellt auch die erforderlichen Ladungssicherungshilfsmittel. Eine Kontrolle der vom Abholer – oder seinen Erfüllungsgehilfen – durchgeführten Ladungssicherungsmaßnahmen durch uns erfolgt nicht. Wir haften nicht für Schäden, die auf ungenügende Ladungssicherung zurückgehen.“

Wiedergabe mit freundlicher Genehmigung
RA Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg / Lübeck

Deutsche Gesellschaft für Transportrecht
www.transportrecht.org

Hinweis

Die Kraft & Co. GmbH, Hamburg, gibt den Text ungeprüft lediglich im Wortlaut wieder. Irgendwelche Haftung unsererseits ist ausgeschlossen.

Die Rechtsprechung unterliegt Veränderungen.

Die Aktualität des aufgeführten Aufsatzes mag in Punkten überholt sein.

Bitte wenden Sie sich in Zweifelsfällen an Ihren rechtlichen Berater.