

---

## Haftungsfragen bei der Paketbeförderung durch Privatunternehmen

---

Rechtsreferendar Roger Mann, Hagen

### I. Problemaufriß

Ein alltägliches Problem: Ein Betrieb gibt bei einem Paketbeförderungsunternehmen ein Gut zum Transport an einen Kunden oder weiterverarbeitenden Betrieb auf. Das Gut wird während des Transports beschädigt und kommt in diesem Zustand beim Adressaten an. Dieser kann mit dem beschädigten Gut nichts anfangen. Wer haftet für den Schaden?

Für die meisten Schadens- und Rechtsabteilungen leider kein alltägliches Rechtsproblem. Das Transportrecht stellt sich mit seinen teils öffentlich-rechtlichen, teils zivilrechtlichen, teils abdingbaren, teils zwingenden, teils innerstaatlichen, teils internationalen Regelungen recht unübersichtlich dar. Auch im Rahmen dieser Darstellung muß der

Problembereich eingegrenzt werden: Das hier zu behandelnde Fall-Beispiel beschränkt sich auf den innerstaatlichen Pakettransport im Fernverkehr<sup>1</sup>.

Hier hat sich der tatsächliche Hintergrund für die aufgeworfene Haftungsfrage in den letzten Jahren stark verändert. Mit der Aufteilung der Dienstleistungsbereiche der Deutschen Bundespost in POSTDIENST, POSTBANK und TELEKOM setzt sich die Post in den einzelnen Sparten weiter dem Wettbewerb nicht-staatlicher Konkurrenten aus. Besonders früh begonnen hat diese Entwicklung im Post-

<sup>1</sup> zum Güternahverkehr vgl. die „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kfz“ (AGNB); zur Haftung insb. § 14 AGNB; es gilt ein ähnlicher Haftungsumfang wie bei der KVO

dienstbereich, namentlich bei der Paketbeförderung. Hier hatte sich die Post schon in den vergangenen Jahren in großem Umfang mit privaten Paketbeförderungsunternehmen auseinanderzusetzen. Für diese Unternehmen gelten im Zusammenhang mit Beschädigungen des Transportgutes nicht die haftungsbeschränkenden Regelungen des PostG<sup>2</sup> (vgl. insb. § 12 PostG), sondern die allgemeinen Regeln des Transportrechts. Bei der Unübersichtlichkeit dieses Rechtsgebietes stellen sich für denjenigen, der im Rahmen eines konkreten Schadensfalles Ansprüche gegen ein privates Paketbeförderungsunternehmen geltend machen muß, eine Fülle von Fragen: Wie finde ich die richtige Anspruchsgrundlage? Wer ist anspruchsberechtigt – Absender oder Empfänger? Wie ist die Beweislast verteilt? Welche Verjährungsfristen gelten?

Die nachfolgenden Ausführungen sollen anhand eines konkreten Beispielfalles Antworten auf diese Fragen geben.

## II. Fallbeispiel (Der „Hohlschokoladenkörper – Fall“)

Das Unternehmen H-GmbH beschäftigt sich mit der Veredelung von Süßwaren. Dazu bezieht es von anderen Unternehmen Grundprodukte, die es im eigenen Betrieb weiterverarbeitet und an Händler veräußert. Zu den zu verarbeitenden Produkten gehören auch sogenannte Hohlschokoladenkörper, also die zu den betreffenden Jahreszeiten immer wieder auftauchenden Osterhasen, Schokoladeneier und Weihnachtsmänner. Zur Versendung der Waren bedient sich die H-GmbH eines der inzwischen zahlreichen auf dem deutschen Markt agierenden Paketbeförderungsunternehmen.

Einer der Aufträge besteht im Transport mehrerer Kisten Schokoladeneier. Im Betrieb der H-GmbH werden die Schokoladeneier nach dem Stand der Technik bruchstabil in die Kartons verpackt. Der Inhalt der Kartons wird mit einem auf den Kartons angebrachten Glassymbol als zerbrechlich gekennzeichnet. Das Paketbeförderungsunternehmen wird mit dem Transport der Kartons zu den üblichen Bedingungen beauftragt. Nach Ablieferung der Pakete durch das Paketbeförderungsunternehmen melden sich einige der belieferten Händler. Die bei ihnen abgelieferten Pakete sind stark beschädigt. Nach dem Öffnen der Pakete haben sie nur Schokoladenbruch vorgefunden. Die H-GmbH muß im Rahmen ihrer vertraglichen Beziehungen zu den Händlern erneut an diese liefern<sup>3</sup>. Bei ihr entsteht ein Schaden in Höhe von 20 000,-DM.

In den allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des Paketbeförderungsunternehmens, die dem Beförderungsvertrag zugrunde liegen, heißt es u. a.:

### 1. Allgemeines

1.1. Diese Bedingungen gelten für die Behandlung, die Abfertigung, den Umschlag und die Lagerung von Paketen sowie für die gesamte speditionelle Leistung des Unternehmens.

1.2. (Es folgt eine Definition des Begriffs „Paket“).

1.3. Ausgeschlossen von der speditionellen Behandlung durch das Unternehmen sind:

...

1.3.2. Pakete mit unzureichender Verpackung.

1.3.3. Güter von besonderem Wert, wie z. B. Gold,

Edelmetalle, Schmuck, Geld, Münzen, Urkunden und Wertzeichen aller Art.

1.3.5. Pakete deren Inhalt Nachteile für andere Güter oder sonstige Gegenstände, Tiere oder Personen zur Folge haben kann.

...

### 2. Speditionelle Leistungen und Entgelte

2.1. Die speditionelle Leistung des Unternehmers umfaßt:

2.1.1. Die Besorgung der Beförderung durch Frachtführer, der Übernahme, des Umschlages und der Zustellung von Paketen, wobei die Auswahl der Frachtführer mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns erfolgt.

...

### 3. Haftung

3.1. Dem Auftragsverhältnis liegen die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) – neueste Fassung – unter Aufhebung der §§ 39 bis 41 und 64 zugrunde, unabhängig von der Form der Übergabedokumentation.

Danach besteht bei Verschulden in dem durch die ADSp festgelegten Umfang Haftung des jeweiligen Vertragspartners für gänzlichen und teilweisen Verlust sowie bei Beschädigung des Gutes, sofern diese Schäden zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme und der Ablieferung der Pakete eingetreten sind. Ist ein Schaden am Gut äußerlich nicht erkennbar gewesen, so hat der Auftraggeber nachzuweisen, daß der Schaden durch das Unternehmen verursacht wurde.

3.2. Von der Haftung gänzlich ausgeschlossen sind... Schäden an Gütern, die gem. Ziffer 1.3. bis 1.3.5. von der speditionellen Behandlung ausgeschlossen sind.

### 4. Eigene Versicherung

4.1. Für jedes Paket besteht eine Versicherung des Warenwertes zzgl. Speditionskosten, höchstens jedoch 1 000,-DM.

...

### 5. Anmeldung von Ansprüchen/Verjährung

5.1. ...

5.2. Alle Ansprüche, gleich aus welchem Rechtsgrund, verjähren in acht Monaten. Die Verjährung beginnt mit Kenntnis des Berechtigten von dem Anspruch, spätestens mit Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen.

## III. In Betracht kommende Anspruchsgrundlagen

Gesucht wird eine Anspruchsgrundlage für einen Schadensersatzanspruch des Auftraggebers<sup>4</sup> (im untechnischen Sinne) gegen das Transportunternehmen im Falle der Beschädigung des Gutes während des Transports. Auf den ersten Blick kommen eine Fülle von Anspruchsgrundlagen in Betracht<sup>5</sup>. Neben den gesetzlichen Ansprüchen aus unerlaubter Handlung (§§ 823 ff. BGB) sind hier insbesondere die verschiedenen vertraglichen Anspruchsgrundlagen zu nennen:

– Der Schadensersatzanspruch gegen den Spediteur des Geschäftsbesorgungsspeditionsvertrages aus §§ 407 II, 390 HGB.

- Haftung des Spediteurs gem. § 51 ADSp, soweit die ADSp in den Vertrag einbezogen worden sind und der Schaden nicht durch eine Speditions- und Rollfuhrversicherung (SVS/RVS) gedeckt ist<sup>6</sup>.
- Der Anspruch gegen den Selbsteintritts-Spediteur aus §§ 412 II, 429 HGB.
- Schadensersatzanspruch gegen den Spediteur des Fixkostenspeditionsvertrages aus §§ 413 I, 429 HGB. (Gilt gem. § 413 II HGB nach „Bewirkung der Versendung des Gutes“ auch für den Sammelladungsspeditionsvertrag.)
- Ansprüche gegen den Frachtführer aus § 429 HGB
- Schadensersatzanspruch gegen den Frachtführer im Anwendungsbereich der KVO aus § 29 KVO
- Anspruch aus PFV des Transportvertrages<sup>7</sup>

Die Frage, welche Anspruchsgrundlage letztlich zur Anwendung kommt, hat Auswirkungen auf Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen, sowie auf die Frage der Verjährung.<sup>8</sup>

### 1. Haftungsvoraussetzungen

Bei allen genannten Anspruchsgrundlagen muß der Auftraggeber darlegen und beweisen, daß die schadensverursachende Beschädigung des Gutes während der Dauer des Transportes, also zwischen der Annahme durch den Spediteur und der Ablieferung<sup>9</sup> beim Adressaten eingetreten ist.

Insbesondere die Anforderungen an das Verschulden sind jedoch unterschiedlich geregelt.

a) Bedingt durch die in § 390 und § 429 HGB getroffene Beweislastregelung haftet der Spediteur gesetzlich für vermutetes Verschulden. Bei Einbeziehung der ADSp kann sich der Spediteur gem. § 51 ADSp ebenfalls grundsätzlich entlasten; nur für den Fall, daß der Schaden am Gut äußerlich nicht erkennbar ist, hat der Auftraggeber nachzuweisen, daß der Spediteur den Schaden verschuldet hat.

b) Die Haftung des Frachtführers im Anwendungsbereich der KVO nach § 29 KVO ist dagegen eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung. Quasi als Ausgleich dafür enthält die KVO in § 34 eine Reihe von Haftungsauschlüssen.

c) Aus unerlaubter Handlung und PFV haftet das Transportunternehmen nur bei Verschulden (§ 276 BGB).

### 2. Haftungsumfang

Auch beim Haftungsumfang finden sich Unterschiede:

a) Die Haftung aus § 429 HGB ist gem. § 430 HGB regelmäßig begrenzt auf den Wert des Transportgutes.

b) Soweit die ADSp in den Speditionsvertrag einbezogen wurden, gelten die betragsmäßigen Haftungshöchstgrenzen des § 54 ADSp.

c) Im Anwendungsbereich der KVO wird gem. § 35 KVO der vom Verfügungsberechtigten nachzuweisende Fikturwert zuzüglich aller Spesen und Kosten bis zum Bestimmungsort und zuzüglich des nachzuweisenden entgangenen Gewinns bis höchstens 10 % des Fikturwertes ersetzt.

d) Die Haftung aus unerlaubter Handlung ist unbegrenzt. Inwieweit sich die o. g. Haftungsbegrenzungen auch auf die Haftung aus PFV erstrecken ist umstritten<sup>10</sup>.

### 3. Verjährung

Auch die Frage der Verjährung ist unterschiedlich geregelt.

a) Soweit die Vorschriften des HGB Anwendung finden (§ 439 i. V. m. § 414 HGB) verjähren Haftungsansprüche nach einem Jahr.

b) Auch bei Anwendbarkeit der KVO verjähren die Haftungs-Ansprüche gem. § 40 KVO nach einem Jahr.

c) Ansprüche gegen den Spediteur verjähren bei Einbeziehung der ADSp dagegen schon nach acht Monaten (§ 64 ADSp).

Die aufgezeigten Unterschiede machen es notwendig, die Rechtsnatur des normalen Paketbeförderungsvertrages, wie er in unserem Beispielfall abgeschlossen wurde, zu untersuchen. Die Einordnung als Speditionsvertrag würde für das Transportunternehmen eine Reihe von Vorteilen hinsichtlich der Haftungsvoraussetzungen und der Verjährung mit sich bringen. Dagegen würde die Einordnung als Frachtvertrag in der Regel die zwingende Anwendung der KVO nach sich ziehen (vgl. § 1 KVO, § 26 GüKG)<sup>11</sup>.

### IV. Rechtsnatur des Paketbeförderungsvertrages

Die gesetzliche Regelung ist scheinbar eindeutig:

- Spediteur ist gem. § 407 HGB, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer für Rechnung eines anderen (des Versenders) in eigenem Namen zu besorgen
- Frachtführer ist gem. § 425 HGB, wer es gewerbsmäßig übernimmt Güter zu befördern.

In der Praxis stößt die Einordnung von Verträgen, die dem Transport von Gütern dienen jedoch auf Schwierigkeiten, wenn die Vertragspartner nicht genau vereinbaren, ob der mit dem Transport Beauftragte den Transport selbst durchführen soll, oder ob er sich dabei auch anderer Unternehmen bedienen kann.

Im Fallbeispiel jedoch umschreiben die AGB unter Ziffer 2 (s. o.) die Leistungen des Transportunternehmens in eindeutiger Anlehnung an § 407 HGB mit denen eines Spediteurs. Die eigene Leistung wird als „speditionelle Leistung“ bezeichnet. Diese oder ähnliche Regelungen enthalten die

2 Satorius, Ordnungsziffer 910

3 Im Beispielfall war zwischen der H-GmbH und den Händlern eine Bringschuld vereinbart, so daß § 447 BGB nicht galt. Anderenfalls stellen sich die hier erörterten Probleme vor dem Hintergrund der Drittschadensliquidation für den Adressaten des Pakets. Zur Frage der Aktivlegitimation von Absender und Adressat vgl. auch Willenberg, Kommentar zur KVO, 4. Auflage 1991, § 29, Rz. 50 ff.; Koller, Transportrecht, § 429, Rz. 12; Dubischar, Grundriß des gesamten Gütertransportrechts, S. 57 ff.

4 vgl. Fn. 3

5 Eine Übersicht über die wichtigsten Anspruchsgrundlagen findet sich bei Koller, Transportrecht, Einl. Rz. 27 ff.

6 vgl. Baumbach/Duden/Hopt, § 51 ADSp, 1A; ansonsten ist der Spediteur gem. § 41 von der Haftung befreit und der Auftraggeber hat einen Anspruch gegen den Versicherer aus dem Versicherungsvertrag vgl. Nr. 2 SVS/RVS.

7 Die Frage, ob neben der Haftung aus KVO auch eine Haftung aus PFV in Betracht kommt, ist in Rspr. und Lehre nach wie vor sehr str.; zum Streitstand vgl. Koller, Transportrecht, § 31 KVO, Rz. 5

8 bei grenzüberschreitendem Straßengüterverkehr, der nicht Gegenstand dieser Darstellung ist, kommt eine Haftung nach §§ 17, 19, 20, 28f. CMR in Betracht.

9 zu den Begriffen Annahme und Ablieferung vgl. BGH NJW 1973, 511 ff.; NJW 1979, 493 ff.; TranspR 1980, 94 ff.

10 vgl. Willenberg, Kommentar zur KVO, 4. Auflage 1991, § 31, ANm. 15 ff.; Dubischar, a. a. O. S. 61 ff.

11 Die KVO gilt für den innerdeutschen Güterfernverkehr mit Kfz; vgl. Baumbach/Duden/Hopt, Einl. vor § 1 KVO, Anm. 2B

AGB aller Paketbeförderungsunternehmen, die auf dem deutschen Markt tätig sind. Die Leistungsumschreibung kann ebenso wie die ausdrückliche Bezeichnung ein Indiz für den Abschluß eines Speditionsvertrages sein<sup>12</sup>.

Ein weiteres Indiz für den Abschluß eines Speditionsvertrages ist die Bezugnahme auf die ADSp (s. o.)<sup>13</sup>.

Fraglich ist indes, ob die Rechtsnatur eines Vertrages allein durch diese Äußerlichkeiten festgelegt werden kann. Das Interesse der Paketbeförderungsunternehmen aus der KVO-Haftung herauszukommen ist offensichtlich.

Tatsächlich steht dem Auftraggeber nur ein Unternehmen gegenüber, das unter einer Firma zu einem einheitlichen Preis den Vertrag abschließt, den Transport übernimmt und das Gut beim Empfänger abgeliefert. Der Auftraggeber macht sich in der Regel bei der Erteilung des Auftrages, also der Offerte im technischen Sinne, keine Gedanken hinsichtlich der rechtlichen Einordnung des von ihm abgeschlossenen Vertrages. Für ihn steht der Transport des Gutes durch das von ihm beauftragte Unternehmen im Vordergrund, was eindeutig für einen Frachtführervertrag spricht.

Soweit sich Offerte und Annahme unter Zugrundelegung der AGB widersprechen, gilt nach der Rechtsprechung des BGH nicht mehr die „Theorie des letzten Wortes“, sondern dispositives Recht<sup>14</sup>. Damit kann der Bezeichnung und Umschreibung der Leistung keine entscheidende Bedeutung zukommen.

Entscheidende Bedeutung hat dagegen die Regelung der Haftungsfrage in den AGB: Die im Beispielfall unter Ziffer 3.1. (zweiter Absatz) getroffene Regelung entspricht eindeutig der Haftung des Frachtführers<sup>15</sup>. Es ergänzt das Bild eines Frachtvertrages dahingehend, daß das Paketbeförderungsunternehmen sich verpflichtet, die Pakete innerhalb bestimmter Fristen zum Adressaten zu bringen und in dieser Zeit die Obhutshaftung für die Zeit zwischen Übernahme und Auslieferung übernimmt<sup>16</sup>.

Der als Reaktion auf die, diese Auffassung bestätigende Rechtsprechung eingefügte Zusatz „in dem durch die ADSp festgelegten Umfang“ ändert im Ergebnis nichts. Der unbefangene und rechtlich nicht vorgebildete Durchschnittsleser<sup>17</sup> kann diesen Hinweis nur als Verweis auf die Haftungshöchstgrenzen des § 54 ADSp verstehen. Dies mag im Rahmen von speditionellen Leistungen zulässig sein, kann jedoch nicht die Wirkung haben, die Frachtführerhaftung im innerstaatlichen Güterfernverkehr nach § 29 KVO auszuschließen oder zu beschränken, wie sich zwanglos aus § 26 GüKG ergibt.

## V. Lösung des Fallbeispiels

Im Fallbeispiel haftet das Paketbeförderungsunternehmen für den eingetretenen Schaden aus § 29 KVO. Das bedeutet, daß die H-GmbH zu beweisen hat, daß der Schaden in der Zeit eingetreten ist, in der das Paketbeförderungsunternehmen die Pakete in seiner Obhut hatte. Sie hat also zu beweisen, daß der Frachtvertrag gem. § 15 KVO zustande gekommen ist, daß die Hohlschokoladenkörper bei der Annahme durch den Unternehmer unbeschädigt waren und daß sie bei der Ablieferung bei den Adressaten beschädigt waren. Das Paketbeförderungsunternehmen kann der Haftung nur durch den Beweis des Gegenteils oder eine der Haftungsausschlußbestimmungen des § 34 KVO entgehen. Ein Haftungsausschluß besteht mit § 34 Abs. 1 lit. c KVO bei Schäden, die durch Verschulden des Verfügungsberechtigten entstanden sind. Gem. § 18 Abs. 3 KVO haftet der Absender für alle Folgen mangelhafter Verpackung. Die Beweislast dafür trägt der Unternehmer<sup>18</sup>. Ein Hinweis auf die Fragilität des Gutes entbindet den Paketbeförderer dagegen nicht von der Haftung. Die Hohlraumschokoladenkörper waren ausreichend verpackt und enthielten einen von außen auf den Paketen angebrachten Hinweis auf den zerbrechlichen Inhalt. Dieser muß in seiner Allgemeinheit ausreichen, wenn der transportierte Inhalt nicht wesentlich zerbrechlicher als Glas ist. Im übrigen lag kein Ausschlußgut i. S. d. Ziffer 1.3. der AGB vor.

Ersatzfähig ist nur der unmittelbare Schaden am transportierten Gut (§§ 29, 35 KVO)<sup>19</sup>. Weitergehende Schäden kann der Auftraggeber nur aus §§ 823 ff. BGB und ggf. aus PFV geltend machen, für die er jedoch ein Verschulden des Paketbeförderungsunternehmens nachweisen muß.

12 vgl. Piper, Höchstrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, S. 3

13 Piper, a. a. O., S. 3

14 BGH NJW 85, 1839ff. in Abweichung von BGH LM § 150 Nr. 3 und 6

15 vgl. OLG Düsseldorf, VersR 1987, 70

16 so auch Baumann, TranspR 1988, 213, 214

17 Darauf ist abzustellen, vgl. Palandt-Heimrichs, 51. Auflage, § 5 AGBG, Rz. 7

18 vgl. Koller, a. a. O., § 34 KVO, Rz. 14

19 vgl. Willenberg, a. a. O., § 29, Rz. 44