



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 228/00

Verkündet am:
10. April 2003
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

CMR Art. 17 Abs. 2

Der in Art. 17 Abs. 2 CMR vorausgesetzte optimale Frachtführer darf jedenfalls bei erkennbaren erheblichen Schadensrisiken nicht darauf vertrauen, daß eine in einer behördlichen Transportgenehmigung angesprochene Durchfahrthöhe in jedem Fall gewährleistet ist.

BGH, Urt. v. 10. April 2003 - I ZR 228/00 - OLG Celle
LG Lüneburg

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. April 2003 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Ullmann und die Richter Prof. Starck, Prof. Dr. Bornkamm, Dr. Büscher und Dr. Schaffert

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 7. September 2000 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger nimmt den Beklagten als Frachtführer wegen der Beschädigung einer Motorjacht gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR auf Leistung von Schadensersatz in Anspruch.

Der Kläger beauftragte den Beklagten im Herbst 1993 damit, die von ihm über die in Österreich ansässige F. GmbH erworbene und bei der Firma Fa. P.L.C. in England hergestellte Jacht "L." zunächst von der Her-

stellerwerft über den Kanal nach Frankreich und dort dann auf dem Landweg zu dem Mittelmeerhafen La Grande Motte zu transportieren. Während des von der zuständigen Verwaltungsstelle in Frankreich genehmigten und von Mitarbeitern eines Begleitunternehmens sowie von französischen Motorradpolizisten begleiteten Landtransports blieb die Jacht auf der französischen Nationalstraße 109 in der Nähe von Montpellier an einer Brückenunterführung hängen.

Der Kläger hat den hierdurch an der Jacht, die der Beklagte ihm dann am 26. November 1993 abgeliefert hat, entstandenen Schaden auf 656.000 DM beziffert. Mit seiner deswegen gegen den Beklagten erhobenen Klage hat er zuletzt - unter Berücksichtigung von seiner Kaskoversicherung gezahlter 258.580 DM - beantragt,

den Beklagten zu verurteilen, an ihn 397.420 DM nebst 6,5 % Zinsen seit dem 29. März 1994 zu zahlen.

Der Beklagte ist der Klage entgegengetreten. Er hat geltend gemacht, der Unfall sei für ihn ein unabwendbares Ereignis gewesen. Außerdem hat er die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht hat der Klage unter Abweisung im übrigen in Höhe von 57.264,60 DM nebst Zinsen stattgegeben.

Die hiergegen gerichtete Berufung des Klägers ist ohne Erfolg geblieben. Auf die Anschlußberufung des Beklagten hat das Berufungsgericht die Klage insgesamt abgewiesen (OLG Celle TranspR 2001, 119).

Hiergegen richtet sich die Revision des Klägers, mit der er den Klageanspruch in voller Höhe weiterverfolgt. Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Klage als unbegründet angesehen und dazu ausgeführt:

Die Klage scheitere zwar nicht an der vom Beklagten erhobenen Einrede der Verjährung, aber daran, daß der Unfall für den Beklagten ein unvermeidbares Ereignis i.S. des Art. 17 Abs. 2 CMR dargestellt habe. Der Beklagte sei verpflichtet gewesen, die Fahrtstrecke zu benutzen, die ihm die zuständige französische Verwaltungsstelle in der Genehmigung vom 9. November 1993 vorgeschrieben habe. Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß die Gesamthöhe des Transports maximal 4,72 m betragen habe. Da die Höhe des Transports in der Verfügung der Verwaltungsstelle mit 4,70 m angegeben gewesen sei, habe der Beklagte grundsätzlich darauf vertrauen dürfen, daß die vorgeschriebene Fahrtroute keine Hindernisse mit einer geringeren Durchfahrthöhe aufgewiesen habe. Der Beklagte habe zudem darauf vertrauen dürfen, daß die Fahrtstrecke auch noch bei einer geringfügigen Überschreitung der angegebenen Transporthöhe sicher gewesen sei.

Der Beklagte sei auch weder in der Lage noch verpflichtet gewesen, bei Brückendurchfahrten selbst zu prüfen, ob ein Durchfahren gefahrlos möglich gewesen sei. Zu einer derartigen Überprüfung hätte er auf einer französischen

Nationalstraße vor jeder zweifelhaften Brückendurchfahrt anhalten und mit entsprechenden Meßgeräten die Höhe der jeweiligen Durchfahrt ermitteln müssen, was bei sorgfältiger Durchführung zu einer erheblichen Gefährdung des sonstigen Verkehrs geführt hätte und von der begleitenden Polizeieskorte aus Sicherheitsgründen nicht gestattet worden wäre. Außerdem bedeutete die Annahme einer solchen Prüfpflicht eine Überspannung der Sorgfaltspflichten. Im übrigen sei bei der fraglichen Brücke die Einfahrhöhe ausreichend gewesen und die Jacht erst im Bereich der Ausfahrt mit der Brückendecke kollidiert.

Bei dieser Sachlage sei die Beschädigung der Jacht durch Umstände verursacht worden, die der Beklagte nicht habe vermeiden und deren Folgen er nicht habe abwenden können. Daran ändere auch der Umstand nichts, daß die Transporthöhe in der Genehmigung vom 9. November 1993 mit 4,70 m angegeben gewesen sei, tatsächlich aber möglicherweise bis zu 4,72 m betragen habe. Denn bei der Genehmigung der Fahrtstrecke durch die französischen Behörden müsse ein Sicherheitsabstand von der angegebenen Obergrenze des Transports zur Untergrenze der zu durchfahrenden Brücken von einigen Zentimetern berücksichtigt worden sein, so daß eine eventuelle Minimalabweichung von zwei Zentimetern den Unfall nicht hätte herbeiführen können.

II. Diese Beurteilung hält der rechtlichen Überprüfung nicht stand. Nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen ist entgegen der von diesem geäußerten Auffassung davon auszugehen, daß der Beklagte für den infolge des Unfalls an der Jacht entstandenen Schaden dem Grunde nach haftet (zu nachstehend 1.). Die Ansprüche des Klägers sind auch nicht verjährt (zu nachstehend 2.).

1. a) Das Berufungsgericht ist im rechtlichen Ansatz zutreffend davon ausgegangen, daß Unvermeidbarkeit i.S. des Art. 17 Abs. 2 CMR nur anzunehmen ist, wenn der Frachtführer darlegt und gegebenenfalls beweist, daß der Schaden auch bei Anwendung der äußersten ihm möglichen und zumutbaren Sorgfalt nicht hätte vermieden werden können (st. Rspr.; vgl. BGH, Urt. v. 18.1.2001 - I ZR 256/98, TranspR 2001, 369, 371 = VersR 2001, 1134 m.w.N.). Dies setzt bei Verkehrsunfällen voraus, daß sich der Frachtführer völlig verkehrsgerecht verhalten, d.h. der Unfall für ihn ein unabwendbares Ereignis i.S. des § 7 Abs. 2 StVG a.F. dargestellt hat (BGH, Urt. v. 28.2.1975 - I ZR 40/74, VersR 1975, 610, 611; Helm in Großkomm.HGB, 4. Aufl., Anh. VI nach § 452: CMR Art. 17 Rdn. 100). Ein solches unabwendbares Ereignis liegt immer schon dann nicht vor, wenn ein - sei es auch nur geringfügiges - Verschulden des Fahrers für den Unfall ursächlich gewesen oder ein solcher Ursachenzusammenhang zumindest nicht auszuschließen ist (vgl. OLG Bremen VersR 1976, 584, 585; Helm aaO CMR Art. 17 Rdn. 100 und Rdn. 54 mit Hinweis auf Art. 18 Abs. 1 CMR).

b) Gemäß diesen Grundsätzen kann - entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts - nicht davon ausgegangen werden, daß der Beklagte von seiner Haftung befreit ist. Wenn auch an das Maß der von ihm zu beachtenden Sorgfalt wohl hohe, jedoch keine unzumutbaren Anforderungen zu stellen sind, hätte er wegen der Höhe des Transports Unterführungen, deren sicheres Durchfahren mangels Anzeige einer Durchfahrhöhe nicht ohne weiteres gewährleistet war, nur mit einer Geschwindigkeit befahren dürfen, bei der ein rechtzeitiges Anhalten noch möglich war, wenn sich abzeichnete, daß die Durchfahrhöhe nicht ausreichte. Zumal unter Berücksichtigung des sehr erheblichen Wertes des Transportgutes und des schon bei schwacher Berührung erkennbar drohenden erheblichen Schadens durfte ein besonders sorgfältiger

Frachtführer nicht darauf vertrauen, daß die erteilte Genehmigung einen hinreichenden Sicherheitsabstand zur angegebenen Höhe des Transportguts berücksichtigte. Dabei ist auch zu beachten, daß die Durchfahrthöhe sich nach der Lebenserfahrung etwa durch die Aufbringung eines neuen Fahrbahnbelages oder durch die Absenkung des unterfahrenen Bauwerks in gewissem Umfang verringern kann, ohne daß dies bei dem Bescheid der Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt sein konnte. Den Beklagten trifft dabei entgegen der Ansicht der Revision nicht ein dem Vorsatz gleichzustellendes Verschulden i.S. des Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR, sondern, wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, nur der Vorwurf einfacher Fahrlässigkeit.

2. Die angefochtene Entscheidung stellt sich auch nicht im Ergebnis als zutreffend dar (§ 563 ZPO a.F.). Der dem Grunde nach zu bejahende Klageanspruch ist nicht verjährt.

Die bei einfacher Fahrlässigkeit gemäß Art. 32 Abs. 1 Satz 1 CMR einjährige Verjährungsfrist hat mit der Ablieferung der Jacht, d.h. dem Ablauf des 26. November 1993 begonnen (Art. 32 Abs. 1 Satz 3 Buchst. a, Satz 4 CMR). Die Verjährung war nachfolgend, wie der Beklagte in der Revisionserwiderung zutreffend ausgeführt hat, im Hinblick auf das Reklamations Schreiben des Klägers vom 22. Dezember 1993 in der Zeit vom 24. Dezember 1993 bis zum Zugang des Ablehnungsschreibens der Haftpflichtversicherung des Beklagten vom 29. März 1994 beim Kläger am 1. April 1994, d.h. für einen Zeitraum von 99 Tagen, gehemmt (Art. 32 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 CMR i.V. mit § 205 BGB a.F.). Die danach am 6. März 1995 ablaufende Verjährung ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht bereits durch die Klageerhebung am 25. November 1994 gemäß Art. 32 Abs. 3 Satz 2 CMR i.V. mit § 209 Abs. 1 BGB a.F. unterbrochen worden; denn der Kläger war zu diesem Zeitpunkt nicht

Inhaber der Klageforderung, nachdem er seine gesamten Ansprüche gegenüber dem Beklagten mit schriftlicher Erklärung vom 8. Oktober 1994 an seine Kaskoversicherung abgetreten hatte. Die Verjährung wurde aber aufgrund der von der Kaskoversicherung des Klägers mit Schreiben vom 9. Juni 1995 erklärten Rückabtretung unterbrochen. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Verjährung ein weiteres Mal gehemmt. Die Versicherer der Parteien haben gemäß dem Schreiben der Haftpflichtversicherung des Beklagten vom 20. Oktober 1994, wonach auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Januar 1995 verzichtet werde, ein Stillhalteabkommen abgeschlossen, so daß die Verjährung ab diesem Zeitpunkt erneut geruht hat (vgl. BGH, Urt. v. 16.12.1998 - VIII ZR 197/97, NJW 1999, 1022, 1023; MünchKomm.BGB/Grothe, 4. Aufl., Bd. 1a, § 205 Rdn. 5 f., jeweils m.w.N.). Unter Berücksichtigung des genannten Zeitraums wäre die Verjährung erst Mitte Juni 1995 abgelaufen, weshalb die Rückabtretung an den Kläger als Berechtigten in nicht verjährter Zeit erfolgt ist und seine Klage zur Unterbrechung der Verjährung führte (vgl. BGH, Urt. v. 6.4.1995 - VII ZR 73/94, NJW 1995, 1675, 1676).

III. Danach konnte das Urteil des Berufungsgerichts keinen Bestand haben; es war aufzuheben. Da die abschließende Entscheidung des Rechtsstreits weitergehende Feststellungen in tatsächlicher Hinsicht erfordert, die in der Revisionsinstanz nicht getroffen werden können, war die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dieses wird im Rahmen der neuen Verhandlung und Entscheidung die Höhe des dem Kläger zu leistenden Schadensersatzes festzustellen haben. Dabei wird es die den Haftungsumfang begrenzenden Bestimmungen der Art. 23, 25 CMR sowie hinsichtlich der Zinsen die Vorschrift des Art. 27 CMR zu beachten haben. Art. 29 CMR ist dagegen mangels grob fahrlässigen Verhal-

tens des Beklagten nicht anzuwenden (vgl. BGHZ 88, 157, 159 ff.; BGH, Urt. v. 16.7.1998 - I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 21 = VersR 1999, 254).

Ullmann

Starck

Bornkamm

Büscher

Schaffert