

## Die Haftbarhaltung im Landfrachtrecht – genügt eine schnelle E-Mail?

Zur Konsequenz aus den Urteilen des OLG München vom 23.07.2008 (Az.: 7 U 2446/08) und des LG Hamburg vom 12.02.2009 (Az.: 4090 O 90/08)

von Rechtsanwalt Peter Wenker\*

Man stelle sich folgende Situation vor:

Sie schließen einen Kaufvertrag über wertvolle Waren, die Ihnen durch ein von Ihnen beauftragtes Transportunternehmen - innerhalb Deutschlands - geliefert werden sollen. Die Kaufobjekte kommen zwar, sind allerdings aufgrund fahrlässigen Umgangs durch den Frachtführer völlig zerstört. Einen Tag nach Anlieferung des beschädigten Gutes halten Sie diesen für die erlittenen Schäden per Email haftbar, der hierauf jedoch nicht reagiert. Nach knapp über einem Jahr erheben Sie Schadensersatzklage beim zuständigen Gericht und verlieren den Prozess allein aufgrund des Verjährungseinwandes der Gegenseite. Justizirrtum? Fehlurteil? Schließlich hatten Sie den Frachtführer doch haftbar gehalten, der sich dagegen nicht einmal verwahrt hatte!?

### Der Hintergrund

Die regelmäßige Verjährungsfrist des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), die für eine Vielzahl von rechtlichen Ansprüchen maßgeblich ist, beträgt in seiner derzeit gültigen Form drei Jahre. Innerdeutsche Frachttransporte im Straßengüterverkehr hingegen werden rechtlich vorrangig durch das Handelsgesetzbuch (HGB) bestimmt. Letzteres sieht für alle transportrechtlichen Ansprüche eine verkürzte *einjährige Verjährungsfrist* vor. Der Beginn dieser einjährigen Frist setzt zumeist zeitgleich mit der Ablieferung der Ware ein. Um Frachtforderungen oder etwaige Schäden erfolgreich ersetzt verlangen zu können, müssen hierauf gerichtete Ansprüche also innerhalb eines Jahres geltend gemacht werden.

Hintergrund dieser gegenüber der regelmäßigen Verjährung verkürzten Frist ist die Idee des Gesetzgebers, möglichst früh Rechtsfrieden und Rechtssicherheit zu schaffen und eine zeitnahe Abwicklung von Schadensfällen zu gewährleisten.

Ohne dass an dieser Stelle hierauf näher eingegangen werden soll, sei der Vollständigkeit halber erwähnt, dass

bei Vorsatz (den Schaden wissentlich und willentlich verursachen) und Leichtfertigkeit (Wissen, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten werde) die einjährige Verjährungsfrist durchbrochen wird und insoweit wieder die dreijährige Frist gilt.

In Anbetracht des Umstandes, dass Transportschäden häufig sehr komplex sind, deren Regulierung nicht selten lange Zeit in Anspruch nehmen kann, ist die verkürzte Verjährungsfrist jedoch möglicherweise schon abgelaufen, bevor Klage erhoben werden könnte, die den Ablauf der Frist hemmen würde. Schließlich stellt in komplexen Schadensfällen die Einschaltung von Sachverständigen eher die Regel denn die Ausnahme dar, um Schadensgrund, -höhe und -verantwortlichkeit zu klären.

### Hemmung der Frist

Der (Ab-) Lauf einer Verjährungsfrist kann bei Vorliegen bestimmter gesetzlich normierter Voraussetzungen gehemmt werden - mit der Folge, dass der Zeitraum, in welchem die Verjährung gehemmt ist, nicht mit in die Verjährungsfrist eingerechnet wird. Hemmung einer Frist bedeutet in diesem Kontext also, dass diese nicht mehr weiterläuft; die Verjährungszeit wird faktisch „angehalten“.

Es gibt mehrere Möglichkeiten, eine solche Hemmung herbeizuführen und damit mehr Zeit zu gewinnen, um die etwaigen Schäden zu dokumentieren, deren Höhe zu beziffern, etc. Neben zahlreichen Hemmungstatbeständen im Bürgerlichen Gesetzbuch – auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen wird – existiert auch im HGB ein Sondertatbestand, dessen Inhalt und Auswirkungen den im Transportgeschäft Beteiligten geläufig sein sollten. Die Vorschrift des § 439 Abs. 3 HGB erlaubt es, den Lauf der Verjährungsfrist dadurch „anzuhalten“, dass der Absender oder Empfänger der Waren ein schriftliches Schadenersatzverlangen, auch Haftbarhaltung genannt, an den Frachtführer sendet. Diese Haftbarhaltung ist von



großer praktischer Bedeutung, da sich die einjährige Verjährungsfrist in vielen Fällen als zu kurz erwiesen hat.

**§ 439 HGB:** (3) Die Verjährung eines Anspruchs gegen den Frachtführer wird durch eine schriftliche Erklärung des Absenders oder Empfängers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

### Schriftliches Schadenersatzverlangen

Wie dem Gesetzeswortlaut zu entnehmen ist, tritt die Hemmungswirkung jedoch nur ein, wenn diese Haftbarhaltung *schriftlich* erfolgt.

Wenn etwas nach deutschem Recht schriftlich zu sein hat, muss es also auf Papier niedergeschrieben und *unterzeichnet* werden. Diesen Erfordernissen genügt die transportgewerbliche Praxis jedoch häufig nicht. Erst Recht nicht, wenn man bedenkt, dass die gesamte Auftragsabwicklung aus Kosten- und Zeitersparnisgründen zumeist formlos und nur unter Einsatz von Telekommunikationsmitteln stattfindet. Demzufolge werden in der Schadensabwicklung auch Haftbarhaltungen zumeist nur via Email oder per Telefax versandt. Es wäre also praxisgerecht, wenn die gesetzlich geforderte Schriftform aufgeweicht und weniger streng ausgelegt würde, sodass auch auf elektronischem Wege versandte Haftbarhaltungen die gewünschte Fristhemmung auslösen könnten.

### Die Gerichtsentscheidungen

Allerdings sind dieser aus Sicht der am Transportgeschäft beteiligten Verkehrskreise praktikablen Handhabe in der jüngeren Vergangenheit hochrangige Gerichte entgegengetreten. Ohne Beachtung des Schriftformerfordernisses kann eine Haftbarhaltung seine verjährungsfristhemmende Wirkung nicht entfalten und geht damit ins Leere. Dies hatte bereits das Oberlandesgericht München im o.g. Urteil entschieden und fand nunmehr seine Bestätigung durch das Landgericht Hamburg. Letzteres führt hierzu begründend aus, dass es bei der verjährungshemmenden Erklärung nicht auf eine schnelle Mitteilung ankomme - der Erklärende habe immerhin ein Jahr Zeit, bevor die Verjährung eintrete. Vielmehr stehe der Inhalt der Erklärung im Vordergrund (Bezeichnung des konkreten Schadensereignisses, des Frachtführers

und des Anspruchstellers). Wenn die Schriftform, d.h. die eigenhändige Unterzeichnung, aber nicht verkehrerschwerverwendend sei, dann könne es auch zugunsten der Rechtssicherheit und der Beweisfunktion bei dem strengen Formerfordernis bleiben. Es gebe daher keinen Grund, vom gesetzlichen Schriftformerfordernis Abstand zu nehmen.

Unter Berücksichtigung der bereits erwähnten Tatsache, dass die Frachtvertragsparteien ihre gesamte Korrespondenz inzwischen vorwiegend über elektronische Kommunikationsmittel führen, mag man durchaus der Auffassung sein, das Oberlandesgericht München und das Landgericht Hamburg hätten wenig praxisnahe Entscheidungen getroffen. Dies gilt umso mehr, wenn man bedenkt, dass das strenge **Schriftformerfordernis nur nationale Frachttransporte** erfasst. Bei grenzüberschreitenden Transporten im Straßengüterverkehr hingegen, die ihre rechtliche Grundlage im „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr“ (CMR) finden, bedeutet die dort in Art 32 Abs.2 CMR erwähnte „*schriftliche* Reklamation“ keineswegs eigenhändige Unterzeichnung in unserem strengen nationalen Sinne. Die CMR verweist insoweit nämlich nicht auf die Anwendbarkeit nationalen Rechts. Bei **CMR-Transporten genügt also jede Form von Lesbarkeit**, sodass in diesen Fällen Haftbarhaltungen sehr wohl auch per Telex, Telefax oder EDV wirksam verschickt werden können.

### Ende der Hemmung

Die Hemmung endet, wenn der Frachtführer eine Regulierung verweigert und seinerseits eine Erfüllung der Ersatzansprüche *schriftlich* ablehnt. Mit Zugang dieses Ablehnungsschreibens läuft die ursprüngliche Frist bis zu dessen gesetzlich normiertem Verjährungsfristende weiter.

Im Übrigen entfalten im Transportgewerbe gelegentlich praktizierte erneute Haftbarhaltungen keinerlei Wirkung. Der Hemmungseffekt tritt durch eine weitere Haftbarhaltung also nicht noch einmal ein.

### Unsere Empfehlung

Im eingangs beschriebenen Fall ist also mitnichten von einem Fehlurteil zu sprechen - jedenfalls nicht nach derzeitiger Gesetzeslage und -auslegung. Die auf elektronischem Wege versandte Haftbarhaltung vermochte den Lauf der einjährigen Verjährungsfrist nicht zu hemmen. Für den Frachtführer war es also unschädlich, dass er sich auf Ihre Email überhaupt nicht meldete. Ihre im Übrigen berechtigten Schadensersatzforderungen sind al-



lein aufgrund des Zeitablaufs von mehr als einem Jahr nicht mehr durchsetzbar.

Resümierend bleibt festzuhalten, dass bei nationalen Landfrachttransporten eine verjährungshemmende Wirkung mit dem Schadensersatzverlangen nur erreicht werden kann, wenn den Frachtführer **ein Schriftstück mit Originalunterschrift des Absenders** erreicht. (Unterschriebene) Telefaxe und Emails erzielen die gewünschte Wirkung nicht. Da im Streitfall der Absender deren Zugang zu beweisen hat, bleibt ihm als sichere und praktikierbare Versendungsform nur die Möglichkeit, die Haftbarhaltung per Einschreiben/Rückschein zu versenden oder von der Gegenseite eine Eingangsbestätigung und Verzichtserklärung für das Schriftformerfordernis zu verlangen. Um sicher zu gehen, sollte der Geschädigte zudem bei Berechnung der Verjährungsfristen auf den Zeitpunkt des Schadenseintritts abstellen.

Wir beraten Sie gerne, wenn es um die rechtzeitige (!) Geltendmachung Ihrer Forderungen geht - nicht nur in transportrechtlichen Fallgestaltungen.

#### **Hinweis**

*Unser Jusletter beruht auf einer sorgfältigen Recherche der Rechtslage. Deren allgemeine Darstellung kann die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles jedoch nicht berücksichtigen. Der Jusletter dient nur der Information und ist keine vertragliche Beratungsleistung. Er kann deshalb eine individuelle Rechtsberatung nicht ersetzen.*

#### **Kontakt**

Ahlers & Vogel \_ Bremen  
Contrescarpe 21 \_ 28203 Bremen  
Telefon +49 (421) 33 34-0  
Telefax +49 (421) 33 34-111  
E-Mail: [bremen@ahlers-vogel.de](mailto:bremen@ahlers-vogel.de)

Ahlers & Vogel \_ Hamburg  
Schaarsteinwegsbrücke 2 \_ 20459 Hamburg  
Telefon +49 (40) 37 85 88-0  
Telefax +49 (40) 37 85 88-88  
E-Mail [hamburg@ahlers-vogel.de](mailto:hamburg@ahlers-vogel.de)

Ahlers & Vogel \_ Rostock  
Gerhart-Hauptmann-Str. 24 \_ 18055 Rostock  
Telefon +49 (381) 491 39-0  
Telefax +49 (381) 491 39-99  
E-Mail: [rostock@ahlers-vogel.de](mailto:rostock@ahlers-vogel.de)

**\*Peter Wenker** studierte Rechtswissenschaften in Bremen. Nach mehrmonatiger Mitarbeit in einer international tätigen Anwaltsfirma in Rom unterstützte Herr Wenker unsere Sozietät bereits im Rahmen seines Referendariats. Er ist seit 2007 als Rechtsanwalt zugelassen und berät unsere Mandanten in kauf-, werk- und leasingvertraglichen Fragen sowie im Transport- und Speditionsrecht.