

Schadenshaftung des Fixkostenspediteurs bei verspäteter Ladungsübernahme*

1. Ausgangsfall

Der Spediteur S, der mit der Besorgung eines Transportes zum Fixpreis per LKW von Marseille nach Graz beauftragt ist, setzt für die Strecke ab Salzburg den Frachtführer F ein. Dieser ist trotz des fest vereinbarten Ladetermines in Folge ungünstiger Straßen- und Verkehrsverhältnisse einen Tag zu spät am Übernahmeort. Der Auftraggeber des Spediteurs (A) macht geltend, dass beim Versender (B) dessen Ladepersonal einen Tag unnütz herumstand, und ein Teil der Ladung von einem anderen Frachtführer Z übernommen werden mußte. Dieser übernahm die Fuhre auf Grund des erhöhten Zeitdrucks und der Kurzfristigkeit der Beauftragung zu einem entsprechend höheren Preis.

Nachfolgend soll geklärt werden, ob der Spediteur S in diesen Fällen Schadenersatz im Umfang der Frachtmehrkosten und des frustrierten Personalaufwandes dem Auftraggeber A gegenüber schuldet, und wenn ja, nach welchen Vorschriften und unter welchen Voraussetzungen?

2. Haftung nach der CMR?

Der Spediteur S hat den internationalen Transport zu fixen Kosten und als Sammelladung durchgeführt, so dass ihm nach § 413 Abs 1 und 2 HGB ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers zukommen. Auch wenn es sich um einen rein innerösterreichischen Transport im Straßengüterverkehr handelte, fände darauf nach § 439a Abs 1 HGB¹ das zwingende Frachtrecht des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im nationalen Straßengüterverkehr (CMR)² Anwendung. Demnach sind die Art 2 bis 30 und 32 bis 41 CMR auch beim inländischen Transport zu beachten.³

Die auf die Bestimmungen der CMR gegründete Haftung des Fixkostenspediteurs - wie wohl dort nicht ausdrücklich geregelt - ist gegenüber der in § 429 HGB festgelegten verschärft. Art 17 Abs 1 CMR bestimmt, dass der Frachtführer, und damit auch der Fixkostenspediteur, der wie ein Frachtführer haftet, für den Schaden verantwortlich ist, der durch die Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist bzw. der üblichen Lieferfrist gem. Art 19 CMR entsteht. Die Haftung begrenzt sich, soweit nicht Art 29 CMR eingreift, auf die Höhe der Fracht gem. Art 23 Abs 5 CMR. Zu prüfen ist nunmehr, ob die Bestimmung des Art 17 Abs 1 CMR auch eine Haftung des Spediteurs für die verspätete Übernahme der Ladung durch seinen Frachtführer regelt?

* RA Dr. *Clemens Thiele*, LL.M. Tax (GGU), Rechtsanwalt in Salzburg, Anwalt.Thiele@litigation.at.

¹ Eingefügt durch BGBl 1990/459; dazu *Csoklich*, CMR gilt nun auch für innerösterreichische Straßengütertransporte, RdW 1990, 368; *Jesser*, Anmerkungen zum Binnen-Güterbeförderungsgesetz, *ecolex* 1990, 600; *dieselbe*, Zur Anwendbarkeit der CMR auf die Rollfuhr, *ÖJZ* 1994, 622.

² BGBl 1961/138 idgF.

³ Statt vieler LG Salzburg, 30.4.1993, 21R 126/93, *TranspR* 1993, 344.

Ein Teil der deutschen Rsp⁴ vertritt die Auffassung, dass Art 17 Abs 1 auch auf den Fall der verspäteten Übernahme der Ladung anzuwenden sei. Dies solle jedenfalls dann gelten, wenn der (Be-)Ladungstermin lediglich im Hinblick auf eine bestimmte (Ab-)Lieferfrist vereinbart wurde. Es könne dann keinen Unterschied machen, ob ein Schaden eintritt, weil die Lieferfrist versäumt wird, oder weil die Ladungsfrist nicht eingehalten wird.

Diese Auffassung ist va in der deutschen Literatur⁵ allgemein abgelehnt worden und wird in Österreich mE zu Recht nicht judiziert.⁶ Demzufolge ist entscheidend, dass die Vorschriften der CMR auf die Risiken des *Beförderungsablaufs* zugeschnitten sind, die der Frachtführer oft nicht beeinflussen kann. Das pünktliche Stellen des Fahrzeuges ist dagegen eine Verpflichtung des Frachtführers, für deren Einhaltung er selbst verantwortlich ist. Die Überschreitung der Lieferfrist in Art 17 Abs 1 letzte Alternative CMR meint ausschließlich die verspätete Ablieferung des Gutes iS einer Überschreitung der Lieferfrist gem Art 19 CMR. Schließt man sich der in Deutschland herrschenden Meinung und der Rsp des OGH an, enthält also die CMR keine Regelung der Haftung für die verspätete Übernahme der Ladung durch den Frachtführer. Lückenfüllend ist auf das jeweils anwendbare nationale Recht zurückzugreifen. Eine Haftungsbegrenzung gem Art 23 Abs 5 CMR kommt diesfalls nicht in Betracht, da nach Art 28 CMR nur für die im Übereinkommen geregelten Ersatzansprüche gehaftet wird.⁷

3. Die Anwendung nationaler Vorschriften

Da somit nach ganz überwiegender Auffassung die CMR keine Regelung für den Ausgangsfall bereithält,⁸ eröffnet Art 41 CMR den ergänzenden Rückgriff auf das jeweils anwendbare nationale Recht.⁹ Im folgenden wird von der Anwendbarkeit österreichischen Rechts ausgegangen.¹⁰ Die anzuwendenden Rechtsnormen entspringen deshalb primär dem HGB und dem ABGB.¹¹

3.1 Handelsrechtliche Frachtführerhaftung (§§ 428 ff HGB)

⁴ OLG Hamm 14.11.1985, 18 U 268/84, TranspR 1986, 77.

⁵ *Koller*, VersR 1988, 56; *derselbe*, Transportrecht Kommentar³, Art 17 CMR Rz 56; *Zapp*, Die Haftung des "413 HGB"- Spediteurs bei grenzüberschreitenden LKW-Transporten für Schäden aus verspäteter Ladungsübernahme, TranspR 1993, 334 mwN; *Fremuth/Thume*, Frachtrecht Kommentar (1997), Art 17 CMR Rz 155; vgl ebenfalls *Jesser*, Frachtführerhaftung nach der CMR (1992), 75.

⁶ OGH 14.11.1984, 1 Ob 587/84, SZ 57/173 = JBl 1986, 98 mwN zur dt Lehre.

⁷ OGH SZ 57/173 unter Bezugnahme auf *Heuer*, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 185.

⁸ Vgl auch LG Salzburg 27.4.1998, 54 R 69/98f; *Csoklich*, Einführung in das Transportrecht, 110.

⁹ Zu den daraus abgeleiteten mitunter sehr weit reichenden Folgen gleich nachfolgend; bemerkenswerterweise beurteilt sich die Verjährung des Haftungsanspruches dennoch nach Art 32 CMR, da die Schutzbestimmung zugunsten des Frachtführers *alle* Ansprüche aus der Beförderung, auch die deliktischen aus nicht ausgeführten Frachtverträgen erfasst (OGH 12.2.1985, 5 Ob 505/85, TranspR 1986, 374; SZ 54/165).

¹⁰ Nach § 4 Abs 4 EVÜ sind Güterbeförderungsverträge nach dem Recht des Staates zu beurteilen, in dem der Beförderer seine Hauptniederlassung hat und sich der Entladeort befindet; näher *Kresbach/Rathkolb*, Das Europäische Schuldvertragsübereinkommen EVÜ 1980, 54.

¹¹ Treffend *Jesser*, Frachtführerhaftung, 75.

Gemäß § 428 Abs 2 HGB ist der Auftraggeber berechtigt, vom Vertrag zurückzutreten, wenn der Antritt der Reise ohne Verschulden des Auftraggebers zeitweilig verhindert wird. Er hat jedoch den Frachtführer, wenn diesem kein Verschulden zur Last fällt, für die Vorbereitung der Reise zu entschädigen. Fällt dem Frachtführer Verschulden zur Last, so erhält er nichts. Zum Problem einer etwaigen Haftung für dadurch entstehende Schäden schweigt jedoch § 428 Abs 2 HGB. Diese auf den ersten Blick so passend erscheinende Norm ist daher für die Lösung des Ausgangsfall es unergiebig.

Was die übrigen Bestimmungen des 4. Buches 6. Abschnitt über den Landfrachtvertrag betrifft, so enthalten auch die §§ 425 bis 452 HGB keine Haftungsregelung für den hier zu entscheidenden Fall. Gemäß § 429 Abs 1 HGB haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferfrist entsteht, es sei denn, daß der Verlust die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Auch § 429 Abs 1 HGB regelt nur die sogenannte Obhutshaftung, klammert also die nichteingehaltene Beladefrist aus.¹² § 430 HGB gilt nur für Fälle des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes.¹³

3.2 Bürgerlich-rechtlicher Schuldnerverzug (§§ 918 ff ABGB)

3.2.1 Allgemeine Voraussetzungen

§ 918 Abs 1 ABGB bestimmt, dass bei einem entgeltlichen Vertrag der von einem Teil nicht zur gehörigen Zeit erfüllt wird, der andere Teil zur Bewirkung der Leistung (Stellung des LKW und Übernahme der Ladung) eine angemessene Nachfrist mit der Erklärung setzen kann, dass er die Annahme der Leistung nach Ablauf der Frist ablehnt. Nach dem ungenützten Ablauf der Frist ist der Gläubiger berechtigt, gem. § 921 ABGB Schadenersatz wegen Nichterfüllung zu verlangen oder von dem Vertrag zurückzutreten. Der Anspruch auf Erfüllung ist ausgeschlossen.

Im folgenden sollen lediglich die **subjektiven Verzugsfolgen** bei § 918 erste Alternative ABGB¹⁴ erörtert werden, wonach nur bei einem dem Spediteur zurechenbaren Verschulden von diesem Ersatz gem § 921 ABGB begehrt werden kann.

Sofern der Ladetermin vom Frächter nicht eingehalten wird, ist der Auftraggeber berechtigt - sofern sich also der Spediteur in Verzug befindet - eine kurze Frist zu setzen. In der Regel beträgt diese Nachfrist einen Tag möglicherweise auch nur wenige Stunden. Sie muss mit der Androhung verbunden sein, nach Ablauf dieser Frist vom Vertrag zurückzutreten bzw. Schadenersatz zu verlangen.¹⁵ Auch ein

¹² *Schütz* in *Straube*, HGB² § 429 Rz 9.

¹³ OGH SZ 57/173 mwN; etwas unklar *Schütz* in *Straube*, HGB² § 430 Rz 3 und 5.

¹⁴ Der Gläubiger (Auftraggeber) besteht also weiterhin auf Erfüllung.

¹⁵ Hierbei ist zu beachten, dass ein Rücktritt im Unterschied zum Verlangen des Schadenersatzes dazu führt, dass mehr Aufwendungen udgl. nicht erstattungsfähig sind, vielmehr nur die Zahlungsverpflichtung des Auftraggebers entfällt.

Teilrücktritt ist gem § 918 Abs 2 ABGB möglich, falls zB nur ein Teil der Ladung unbedingt transportiert werden muß.

Zu ersetzende Schäden sind zB. die Kosten, die durch die Beauftragung eines teureren Frachtführers entstehen, eine Vertragsstrafe bei Überschreitung des Entladetermines, höhere Telefon- und Telefaxspesen, Leerfahrten oder ähnliches mehr. Zu den subjektiven Verzugsfolgen zählt auch der Ersatz von Kosten des Auftraggebers, die dadurch entstehen, dass seine Leute oder die des Beladers nutzlos herumgestanden und auf den LKW gewartet haben, ohne dass eine andere Tätigkeit möglich war.

Gemäß § 919 Abs 2 ABGB kann der Auftraggeber auch zurücktreten, wenn vereinbart ist, dass die Leistung genau zu einer festbestimmten Zeit bewirkt werden soll. Die Beweislast für das Vorliegen eines solchen **Fixgeschäftes** trägt derjenige, der aus den Besonderheiten dieses Geschäftstypus Rechte für sich herleiten will.¹⁶ Voraussetzung ist aber, dass die Einhaltung der Leistungszeit nach dem (auch schlüssigen) Parteiwillen derart wesentlich ist, dass nur eine zeitgerechte Leistung als Erfüllung gelten soll.¹⁷ Diese Voraussetzung wird unter Umständen bei einem Just-in-Time-Vertrag vorliegen, ansonsten idR nicht, da erforderlich wäre, dass schon eine verspätete Ladungsübernahme dazu führt, dass dem Auftraggeber ein erheblicher Schaden entsteht.¹⁸

3.2.2 Verschuldensmaßstab

Lediglich der vom Spediteur bzw. seinem Frachtführer **verschuldete Verzug** löst die angeführten Schadenersatzpflichten aus. Zu prüfen ist daher für alle vorstehend angesprochenen Anspruchsgrundlagen, was vom Spediteur im einzelnen zu vertreten ist.¹⁹

Voraussetzungen für einen Verschuldensvorwurf im Sinne einer Fahrlässigkeit ist nach der Rsp²⁰ das Ausser Acht Lassen der gehörigen Sorgfalt, die im gegenständlichen Fall wohl nach der Vorhersehbarkeit der Gefahr zu beurteilen ist.²¹ Die Grenzen bilden zum einen nur abstrakt denkbare Schadensrisiken, für die keine Vorkehrung getroffen werden muß, bzw. wirtschaftlich unzumutbare Maßnahmen, die nicht mehr verlangt werden können. Innerhalb dieser Grenzen ist festzulegen, was vom Schuldner zu erwarten ist.

Zwar wird es als Besonderheit des Frachtgeschäftes angesehen, daß Frachtführer und Spediteure im allgemeinen wenig Gelegenheit haben, die Umstände der Versendung und die Verwendungsart der beförderten Güter sowie die damit verbundenen Hoffnungen oder die im Falle des Verlustes drohenden Gefahren zu erkennen. Sie seien daher im besonderen Maße darauf angewiesen, darüber unterrichtet zu werden, was auf dem Spiel steht.²² Dies rechtfertigt eine besondere Beschränkung der Haftung,

¹⁶ OGH 13.01.1981, JBI 1982, 96 = SZ 54/3.

¹⁷ So schon OGH 17.12.1952, HS 1.755 = EvBI 1953/161.

¹⁸ Zur Frage der Adäquanz und des Rechtswidrigkeitszusammenhanges gleich unten.

¹⁹ Gem § 431 HGB haftet der Spediteur S für das Verschulden des Frachtführers F wie für sein eigenes.

²⁰ Vgl die Nachweise bei *Schwimann/Harrer*, ABGB² VII, § 1297 Rz 2.

²¹ Im Ergebnis ebenso OGH SZ 57/173 mit anderer Begründung.

²² *Raiser*, Haftungsbeschränkung nach dem Vertragszweck, 39, mit ausführlicher Begründung.

wie sie auch in § 430 HGB verankert ist.²³ So kann sich aus der Schnellebigkeit des Güterumschlages und der Raschheit des Transportes auf der Strasse durchaus eine einschränkende Auslegung des Schutzbereiches ergeben.

Im konkreten kann zB vom beauftragten Frachtführer sicherlich nicht verlangt werden, dass er ständig einen Ersatzfahrer bereithält für den Fall, dass der vorgesehene Fahrer ausfällt, zB durch eine unvorhersehbare Erkrankung, oder dass sein LKW bei der Anfahrt eine Panne hat oder eben im Stau stecken bleibt. Kommt dies vor, so wird man verlangen müssen, dass der Frachtführer alle ihm möglichen und zumutbaren Maßnahmen ergreift, um an einen Ersatzfahrer bzw. ein Ersatzfahrzeug zu organisieren. Schlägt dies fehl, oder kommt es deswegen zu Verzögerungen, so kann ihm ein Verschuldensvorwurf nicht mehr gemacht werden.

Dennoch darf gegenständlich nicht übersehen werden, dass ein Schaden von der Art des hier behaupteten keine Besonderheit des Frachtvertrages ist, sondern in gleicher Weise aus der Nichterfüllung bzw. Schlechterfüllung eines Kaufvertrages oder Werkvertrages entstehen kann. Gemäß § 921 ABGB gebührt bei Rücktritt vom Vertrag der Ersatz des durch verschuldete Nichterfüllung verursachten Schadens. Die Haftung für das Erfüllungsinteresse erstreckt sich auch auf reine Vermögensschäden, die dem Vertragspartner etwa daraus erwachsen, daß er wegen der eingetretenen Leistungsstörung die erworbene Sache nicht weiterveräußern kann, oder die aus einem zufolge Nichtleistung eingetretenen Produktionsausfall entstehen.²⁴

Ist die unzeitgemäße Gestellung zB auf ein Versagen der Aggregate oder der Bremsvorrichtungen zurückzuführen oder liegt ein Motorschaden vor, kann allenfalls verlangt werden, dass der Frächter die Fahrzeuge einer regelmäßigen Überprüfung unterzieht. Dies hat der Frachtführer gegebenenfalls darzulegen, um sich zu entlasten. Behauptet und beweist der Frachtführer, dass bei einem ungestört verlaufenden Transport die Fixladezeit eingehalten hätte werden können, so besteht für Verzögerungen die außerhalb seines Einflusses liegen,²⁵ keine Haftung.

Stets wird der Frachtführer jedoch darlegen müssen, dass er alles Mögliche und Zumutbare getan hat, um Verzögerungen aufzufangen bzw. abzuwenden. Insbesondere weil ihm leicht vorhersehbar ist, dass ein Nichteinhalten der ihm gesetzten Ladefrist, zumindest weiteres Disponieren des Spediteurs erfordert. Dass sich dieser erhöhte Dispositionsaufwand finanziell bemessen läßt, liegt auf der Hand, zumal bereits der Entgang einer bestimmten Gewinnmöglichkeit, deren Bestehen im Verkehr als selbständiger Vermögenswert angesehen wird, sogar als positiver Schaden gilt.²⁶ Der Spediteur hat wie jeder andere Kaufmann nichts zu verschenken! Die Vorhersehbarkeit der Schadenersatzhaftung aus Vertragsverletzungen findet aber dort ihre Grenze, wo der Bereich des vorhersehbaren hin zum unvorhersehbaren Schaden verlassen wird. So hat nach der Rsp²⁷ ein Frachtführer aus schuldhaft versäumter

²³ Im anglo-amerikanischen Schadenersatzrecht ist zB die Haftung des Frachtführers auf Schäden beschränkt, die bei Vertragsabschluß „im Blickfeld der Parteien“ lagen; zur „remoteness“ vgl auch die zu 49 USC 305 ergangene Rsp, abrufbar unter <http://www.findlaw.com/cases&codes.html>.

²⁴ Vgl bereits *Gschnitzer* in Klang² IV/1, 495.

²⁵ ZB die im Ausgangsfall angeführten Verkehrsstockungen oder Unterbrechungen der Verkehrswege, *ausser* diese waren durch bessere Routenwahl vermeidbar.

²⁶ St Rsp SZ 53/148; 53/146; 52/187; EvBl 1977/140; SZ 40/2 uva.

²⁷ OGH 14.11.1984, 1 Ob 587/84, SZ 57/173 = JBl 1986, 98.

Abholfrist nicht dafür einzustehen, dass der (verärgerte) Auftraggeber seine umfangreiche Geschäftsverbindung zum Spediteur deshalb auflöst. Der beauftragte Spediteur schuldet zunächst die Einschaltung eines ordentlichen Frachtführers, von dem erwartet werden kann, dass er die vorhin genannten Sorgfaltsmaßnahmen ergreift. Im übrigen haftet der Fixkostenspediteur für ein Fehlverhalten seines Frachtführers genau so wie für seine eigenen Dispositionsmängel. Strittig ist, ob der Spediteur bei einem unvorhersehbaren Ausfall des von ihm eingesetzten Frachtführers seinerseits verpflichtet ist, am Markt zu höheren Preisen einen anderen Frachtführer zu besorgen. Dies ist sicherlich dann der Fall, wenn sich der Auftraggeber mit einer entsprechenden Erhöhung des Frachtlohnes einverstanden erklärt. Rückfragen sind also stets anzuraten. Im übrigen wird dies jedoch schon deshalb nicht verlangt werden können, weil auch die Schadenersatzhaftung aus dem Speditionsvertrag zu festen Sätzen sinnvoll und versicherbar begrenzt bleiben muss. Der Spediteur schuldet nämlich lediglich die Besorgung des Transports, dh die Einschaltung eines ordentlichen Frachtführers. Trifft diesen dann kein Verschulden an der Verzögerung, zB aus den oben dargelegten Gründen, schlägt dies auch auf das Verhältnis zwischen Spediteur und Auftraggeber durch. Der Spediteur hat dann seine Pflichten aus dem Vertragsverhältnis erfüllt, denn er kann keine weitergehenden Verpflichtungen als der Frachtführer selbst für die Einhaltung des Fixladetermines haben.²⁸

3.3 Einfluss der AÖSp

Für den Spediteur ist die aufgezeigte Haftung insoweit dispositiv, als idR nämlich die AÖSp gegenüber dem Auftraggeber (schlüssig) vereinbart oder sonst als Handelsbrauch durch stillschweigende Unterwerfung gelten.²⁹ Mangels Anwendbarkeit des zwingenden Frachtrechts der CMR,³⁰ bleiben die AÖSp ergänzend bestehen.³¹

Gemäß § 41 AÖSp haftet der Spediteur bei Abschluß einer Speditionsversicherung nicht. Die Frage nach der Haftung stellt sich allerdings dann für den Speditionsversicherer. Nach dem System der SVS hat der Speditionsversicherer dann einzutreten, wenn der Spediteur ohne Vereinbarung der AÖSp haften würde, sodass die bisherigen Ausführungen sinngemäß auch für SVS-Versicherer gelten.³²

Die oben dargestellten gesetzlichen Regelungen werden zunächst durch die §§ 17 und 18 AÖSp ergänzt, die gegenüber österreichischen Speditoren jedenfalls zu beachten sind. Gem § 17 Satz 1 AÖSp leistet der Spediteur keinerlei Gewähr für bestimmte

²⁸ Zur Haftung für *grob verschuldete Ladefristverzögerung* vgl jüngst OGH 23.3.1999, 5 Ob 74/99i, ZfRV 1999/56 mit besonderer Betonung der Behauptungs- und Beweislast.

²⁹ OLG Wien 2.4.1991, 5 R 47/91, AnwBl 1991/3802; BG f HS Wien 5.2.1999, 9 C 952/98k; reine Rechtsfrage nach OGH 21.2.1995, 5 Ob 506/95; vgl auch 20.1.1998, 2 Ob 338/97p; näher zur Geltung nach § 346 HGB *Tuma*, ADSp, AÖSp, SVS und SP in Österreich – sind die §§ 39 a), 41 c) AÖSp (noch) verbindlich?, TranspR 1986, 209, 213 ff.

³⁰ Mit Ausnahme der Verjährung siehe oben FN (9).

³¹ Sofern der Spediteur gem. § 39 lit a AÖSp eine Speditionsversicherung abgeschlossen hat, vgl jüngst OGH 23.2.1998, 1 Ob 375/98y, *ecolex* 1999, 768 = RdW 1999, 658.

³² Zur Unwirksamkeit einer Haftungsfreizeichnung jüngst OGH 24.6.1999, 2 Ob 377/97y, RdW 1999, 658.

Verladedfristen, ausser deren fixe Einhaltung ist ausdrücklich vereinbart worden. Eine verladedfristgarantie ist auch im Speditions-gewerbe nicht allgemein üblich.³³ Der Spediteur haftet also für die Einhaltung der (ausdrücklich vereinbarten) Ladefristen nur bei *Verschulden*.³⁴ Der Spediteur kann aber den Vorwurf des Verschuldens nicht ohne weiteres damit abwehren, dass er sich auf den bei ihm üblichen Geschäftsgang und die durchschnittlichen Interessen des Auftraggebers beruft.³⁵ Maßgeblich bleibt auch hier der Grundsatz des ordentlichen, sorgfältigen Spediteurs, maW der Spediteur hat die ihm im Einzelfall erkennbaren Interessen des Auftraggebers³⁶ mit zumutbaren Mitteln wahrzunehmen. So hat er zB verderbliches Gut oder ihm als Expressgut avisierte Fracht beschleunigt zu behandeln. Für unverschuldete Ereignisse, zB Streik, Aussperrungen udgl hat der Spediteur jedoch gem § 18 AÖSp niemals einzustehen. Fehlt es an einem (Organisations-)Verschulden des Spediteurs findet § 21 AÖSp keine Anwendung, sodass der Auftraggeber nicht berechtigt ist, den Auftrag zu entziehen.

Bei Einschaltung eines zuverlässigen Frachtführers scheidet eine Haftung des Spediteurs wegen § 52 AÖSp wohl idR ganz aus, da die Haftung lediglich auf Auswahlverschulden (*culpa in eligendo*) beschränkt wird.³⁷ Nach der letztgenannten Bestimmung besteht dann, wenn der Schaden bei einem Dritten, zB Frachtführer, entstanden ist, *und* den Spediteur selbst kein Verschulden trifft, keine unmittelbare Haftung des Spediteurs gegenüber dem Auftraggeber. Dieser hat aber einen Anspruch darauf, den Anspruch des Spediteurs gegenüber dem Dritten abgetreten zu erhalten.³⁸ Die Bestimmung des § 52 AÖSp ist lediglich im Einflusbereich zwingenden Frachtrechts (zB CMR, EBG³⁹) wirkungslos, was jedoch gegenständlich, wie unter Pkt 2. dargelegt, nicht anzunehmen ist.⁴⁰

4. Zusammenfassung

Aufgrund der nach hM angenommenen Unanwendbarkeit der Frachtführerhaftung iSd CMR kann die Haftung des Fixkostenspediteurs für Schäden aus verspäteter Ladungsübernahme im innerösterreichischen oder internationalen Straßengüterverkehr bis gegen Null gehen. Sofern dem Spediteur kein eigenes, grob fahrlässiges Verschulden zur Last liegt, haftet er lediglich für ein allfälliges Auswahlverschulden. Bei Beauftragung eines zuverlässigen Frachtführers kann sich der Spediteur idR mit Erfolg auf den Haftungsausschluss gem § 52 AÖSp berufen. Den Geschädigten trifft die Beweislast für grobes Verschulden des Spediteurs. Der allfällige Haftungsumfang bestimmt sich nach der bürgerlich-rechtlichen Lehre vom Schutzzweck der Norm.

³³ OGH 21.11.1973, 7 Ob 170/73, HS 8.600/14.

³⁴ *Schütz* in Straube HGB², Anh I § 415, § 17 AÖSp Rz 1; so ausdrücklich auch § 17 Satz 3 ADSp.

³⁵ Vgl BGH 26.1.1983, NJW 1983, 1320.

³⁶ Vgl § 1 AÖSp und SZ 57/173.

³⁷ Zur Zulässigkeit beim Fixkostenspediteur vgl BGH 26.6.1997, I ZR 248/94, TranspR 1997, 379.

³⁸ HS 6.744/37: der Dritte gilt nicht als Erfüllungsgehilfe des Spediteurs; zur Verjährung des Abtretungsanspruches vgl BGH 26.6.1997, I ZR 28/95, TranspR 1997, 384.

³⁹ Zur Spediteurhaftung nach dem Eisenbahnbeförderungsgesetz jüngst OGH 18.5.1999, 4 Ob 127/99a, RdW 1999, 659.

⁴⁰ Im Verhältnis zur Speditionsversicherung gilt § 52 AÖSp aber jedenfalls nicht gem § 3 Z 1 SVS.