

Baunatal – das Bermuda-Dreieck für Schwertransporte

Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht

Großraum- und Schwertransporte unterliegen nicht nur ab 100 t Gesamtgewicht einer Abgangskontrolle durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, sondern selbstverständlich auch der Unterwegskontrolle durch die TechKontrollVO. Inzwischen wurden in allen Bundesländern sog. „Schwerlastkontrollgruppen“ ausgebildet, mit dem Ziel, Schwertransporte einer Unterwegskontrolle zu unterziehen, sie zu vermessen und zu verwiegen und festzustellen, ob die Transportsituation tatsächlich auch der Papierlage entsprechend der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und der Ausnahmegenehmigung für Lademaßüberschreitungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO entspricht.

1 In der Vergangenheit besonders hervorgeraten hat sich die Kontrollgruppe der Polizeiautobahnstation Baunatal. Der Autor selbst hatte bereits im Jahre 2010 eine Begegnung der dritten Art mit der Autobahnpolizei auf der dortigen Rastanlage Göttingen an der BAB A7. Festgehalten wurde dort ein Schwertransport mit drei Brückenträgern für die Hafenerbrücke in Kassel mit einem Gesamtgewicht von 190 t. Insgesamt bestand die Hafenerbrücke in Kassel aus fünf Stahlträgern, die jedoch aus statischen Gründen wegen ihrer Spannweite nicht einzeln befördert werden konnten. Hierfür lag auch ein statisches Gutachten vor. Fahrversuche im Herstellerwerk haben bewiesen, dass die großen Stahlträger aufgrund ihrer Länge unmöglich einzeln transportiert werden konnten, ohne einen Schaden oder ein Abknicken bzw. eine Torsion der Stahlträger befürchten zu müssen. Da bereits zwei Stahlträger auf die Baustelle an die Hafenerbrücke in Kassel transportiert und abgeliefert worden waren, blieben natürlich drei Stahlträger übrig. Diese mussten gemeinsam befördert werden, weil aus oben genannten Gründen ansonsten ein einzelner Stahlträger am Schluss übriggeblieben wäre und dieser nicht mehr hätte sicher befördert werden können, ohne Schaden zu nehmen.

2 Leider hatte die Verwaltungsvorschrift zu Ziff. IV. Nr. 2, lit. b.) VwV zu § 29 Abs. 3 StVO der damaligen Fassung



Das Urteil des Landgerichts Kassel vom 07.10.2015, Az. 4 O 1476/12, auf das sich der Autor bezieht, ist unter www.schwertransportmagazin.de abrufbar.

Bild: Hermann Schulte

einen „Strickfehler“. Dort war nämlich die statische Unteilbarkeit derart geregelt, dass eine aus zwei Teilen bestehende Ladung als unteilbar galt, wenn sie nicht ohne Schaden für die Ladung aus statischen Gründen anders befördert werden konnte. Zwischenzeitlich wurde diese Verwaltungsvorschrift mit der Neuveröffentlichung der Fassung vom Mai 2017¹ geändert. Anlass war gerade dieser Transport, der im Oktober 2010 an der Rastanlage in Göttingen für nahezu sechs Wochen festgehalten wurde. Der Transport war ein finanzielles Fiasko für den Frachtführer. Tatsächlich wurden insgesamt dreizehn Bescheidversionen der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO veranlasst und der Transport scheinbar regelrecht verhackstückt. Zu-

nächst wurde beanstandet, dass die Verwaltungsvorschrift nicht eingehalten sei, weil die Ladung aus drei Teilen bestand. Tatsächlich konnte ein statisches Gutachten eines Professors für Statik der Universität Kassel vorgelegt werden, wonach es sich aus statischer Sicht um ein einheitliches Bauteil gehandelt habe, weil die drei Stahlträger mit Stahlbrackets verklammert waren.

3 Sodann wurde von der Polizei die Ladungssicherung beanstandet, schließlich aufgrund des Steigfähigkeitsgutachtens des Zugmaschinenherstellers sodann eine Vorspannungsmaschine gefordert, weil die Steigfähigkeit für die Kasseler Berge mit 11 % nur bei trockener Fahrbahn nachgewiesen werden konnte. Obwohl es am vorgesehenen Transporttag

nicht geregnet hatte, hat sich die Autobahnpolizei Baunatal auf den Standpunkt gestellt, dass es nach Transportbeginn aber regnen könnte, da dann immerhin der Transport Ende Oktober durchgeführt werden sollte, nachdem er wochenlang stillstand. Es wurde sodann aus Gießen eine Vorspannungsmaschine besorgt und der entsprechende Erlaubnisnachtrag nach § 29 Abs. 3 StVO geändert. Sodann wurde von der Kontrollgruppe plötzlich die Deichsel zwischen der Zugmaschine und der Vorspannungsmaschine beanstandet. Tatsächlich lag für die Deichsel kein TÜV-Gutachten und keine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO vor. Dieses musste nachgeholt und sodann erneut ein weiterer Transporttermin verschoben werden.

¹ VwV vom 22. Mai 2017 (BAnz. AT 29.05.2017 B8). Inkrafttreten der letzten Änderung: 30. Mai 2017.

Schließlich erfolgte sodann der Transport über die Kasseler Berge mit der Vorspannmaschine im Schrittempo und unter Polizeibegleitung.²

4 Ein ähnliches Schauspiel wiederholte sich ein Jahr später mit derselben Polizeibesatzung der Autobahnpolizei Baunatal am 17.08.11. Es wurde ein Großraum- und Schwertransport mit einem Maschinenteil angehalten, kontrolliert und verwogen. Dabei sei festgestellt worden, dass die Achsen 2., 5.-11., 16.-20. und 24. Achse ausweislich des Wiegeprotokolls überladen gewesen seien bzw. die in der Erlaubnis vom 18.08.11 angegebenen Achslasten überschritten hätten. Schließlich ließ sich der Kontrollbeamte auch das Gutachten zur Erlangung der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO aushändigen und bezweifelte die Zulässigkeit der verwendeten Schubstange sowie die Beibringung eines TÜV-Gutachtens hierfür. Ferner bemängelte er die Reifen an der Zugmaschine und untersagte schließlich die Weiterfahrt auf der Grundlage des Hessischen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes. § 11 HSOG enthält eine polizeiliche Generalklausel, nach der bestimmte Gefahrenabwehr- und auch die Polizeibehörden erforderliche Maßnahmen treffen können, um eine im einzelnen Fall bestehende Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren, soweit nicht die folgenden Vorschriften die Befugnisse der Gefahrenabwehr und der Polizeibehörden besonders regeln. Vorrangige spezialgesetzliche Rechtsgrundlagen waren in diesem Fall nicht gegeben. Polizeiliche Standardbefugnisse griffen nicht ein. Aus diesem Grunde stützte sich der Beamte auf § 11 HSOG und unterband die Weiterfahrt aufgrund einer sog. Putativgefahr, nämlich der angeblich objektiven Gefährlichkeit des überladenen Großraum- und Schwertransports, weil dieser sodann nicht mehr ordnungsgemäß und betriebssicher weiter-

befördert werden könne. Insbesondere sei aufgrund des hohen Gewichts und der Überschreitung der Achslasten zu befürchten, dass das Fahrzeug nicht richtig bremsen könnte. Schließlich wurde die Ordnungsmäßigkeit der verwendeten Schubstange bezweifelt, weil hierfür kein TÜV-Gutachten vorlag.

5 Für den Autor ein Déjà-vu-Erlebnis. Mit genau dieser Begründung hatte nämlich dieselbe Polizeibesatzung ein Jahr zuvor den Schwertransport der drei Brückenträger für die Hafenbrücke in Kassel unterbunden, nachdem zuvor alle anderen Unterbindungsmaßnahmen widerlegt oder korrigiert werden konnten, insbesondere die Vorspannmaschine besorgt wurde, die Ladungssicherung mit Headlashing nachgeholt wurde, obwohl aufgrund des hohen Reibbeiwerts und der Brackets nicht notwendig, und schließlich auch das statische Gutachten vorgelegt werden konnte, wonach es sich bei den drei Stahlträgern für den Transportzweck jedenfalls um ein einheitliches Bauteil gehandelt habe.

Offensichtlich ist aber dem Erfindungsreichtum hier keine Grenze gesetzt, weil natürlich der Begriff der „Putativgefahr“ oder der Anscheinsgefahr es auch zulässt, die Weiterfahrt zu unterbinden, wenn nur der Anschein oder der Verdacht einer Gefahr naheliegt.

Schließlich hat der betroffene Frachtführer in diesem Fall einen Prozess wegen Amtspflichtverletzung über einen Streitwert i.H.v. € 30.957,69 wegen der aus seiner Sicht unberechtigten Unterbindung der Weiterfahrt geführt und auf § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG gestützt.

Leider hat der betroffene Frachtführer diesen Prozess vor dem LG Kassel³ auch verloren. Dies deswegen, weil das Gericht die Auffassung vertreten hat, es fehle für eine Amtspflichtverletzung an der erforderlichen Drittbezogenheit. Die auf der Grundlage des § 29 Abs. 3 StVO erteilte Erlaubnis sei eben nicht



Bild: S. Engels - Fotolia

drittbezogen. Es handle sich um eine Sondernutzungserlaubnis an Straßen. Es bestand der Verdacht der Überladung. Aufgrund der Verwiegung hätte sich eine Überschreitung der Achslasten durch das beigebrachte Wiegeprotokoll bestätigt. Die Maßnahme sei auch frei von Ermessensfehlern gewesen, insbesondere verstieß die Unterbindung der Weiterfahrt nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die polizeiliche Maßnahme sei zur Erreichung des mit ihr verfolgten Zwecks der effektiven Gefahrenabwehr auch geeignet gewesen. Ein willkürliches Handeln sei nicht dargetan und auch nicht erkennbar. Die Beamten verfolgten durch die Wahrnehmung des Gefahrenabwehrrechts den legitimen Zweck, eine Verkehrsgefahr oder Gefahren für die Straßenbausubstanz zu vermeiden. Die Unterbindung der Weiterfahrt war auch erforderlich, da zu diesem Zeitpunkt kein anderes, milde-

res, gleichgeeignetes Mittel ersichtlich war. Die Unterbindung der Weiterfahrt hätte vielmehr die bestehende Gefahr beseitigt. Die Beamten seien auch nicht gefordert gewesen, die Toleranzabzüge vorzunehmen und den Transport sodann auf dieser Grundlage freizugeben. Nach Auffassung des LG Kassel seien die von der betroffenen Frachtführerin angeführten Toleranzen schon nicht übertragbar. Die dort angeführten Entscheidungen betrafen das Bußgeldverfahren und hatten jeweils ein repressives Tätigwerden der Polizei im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts zum Gegenstand. Gegenstand des vorliegenden Falles sei indes eine präventive Gefahrenabwehr. Die Durchführung eines Toleranzabzugs im Bußgeldverfahren dient vielmehr der Vermeidung einer Benachteiligung des Betroffenen.⁴ Sie soll den Betroffenen vor einer aus einer Messungenauigkeit folgenden ungerechtfertigten Be-

² vgl. <https://www.hna.de/kassel/stahltraeger-hafenbruecke-montag-soll-schwertransportrollen-971722.html>

³ LG Kassel, Urt. v. 07.10.15, Az.: 4 O 1476/12 - Urteil als PDF auch zum Download unter www.schwertransportmagazin.de

⁴ vgl. OLG Stuttgart, NZV 1996, S. 417



Bild: S. Engels - Fotolia

langung schützen. Ein derartiges Schutzbedürfnis ist im Fall der präventiven Gefahrenabwehr der Polizei nicht gegeben. Die polizeiliche Tätigkeit wird hier durch die Vorgabe der effektiven Gefahrenabwehr gesteuert. Die Polizei sei gehalten, einer bestehenden Gefahr nachzugehen und diese abzuwehren. Dass dies nicht zwingend das Bestehen einer objektiven Gefahrenlage voraussetzt zeige sich schon in der subjektiven Ausrichtung des Gefahrenbegriffs in der Gestalt der Anschein Gefahr (sog. Putativgefahr) und der Vorverlagerung der Möglichkeit des polizeilichen Eingreifens bei Vorliegen eines Gefahrenverdachts. Gerade hierin verdeutlicht sich das übergeordnete Interesse der effektiven Gefahrenabwehr, so das LG Kassel.

6 Selbst wenn man die von der Frachtführerin angeführten Toleranzwerte im Umfang von 5% angelegt hätte, wären aufgrund des vorgelegten Wiegeprotokolls die Achslasten der 7. Achse mit einem bereinigten Wert von 14.500 kg immer noch weit überschritten gewesen. Schließlich und endlich handelt es sich bei der Transporterlaubnis um einen begünstigenden Verwaltungsakt. Diese Erlaubnisnorm lässt aber einen Schutzzweck gegenüber den Individualinteressen des Frachtführers

nicht erkennen. Ihrem Sinn und Zweck nach steht die Erteilung der Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO allein im Interesse der Allgemeinheit, nämlich die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und Schaden von der Straßensubstanz abzuwehren, nicht aber auch im Interesse der Speditionsfirma. Das Gesetz ordnet eine Gestattung für besonders große und schwere Fahrzeuge nur an, weil von derartigen Teilnehmern des Straßenverkehrs erhöhte Gefahren ausgehen, die einer besonderen Überwachung und Kontrolle bedürfen. Diese Gefahren bestehen hinsichtlich des

Zustands der Straßen und der übrigen Verkehrsteilnehmer.⁵

Die Entscheidung des LG Kassel ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Zum einen bestätigt sie, dass schon bei Bestehen eines Anfangsverdachts oder eine Putativgefahr ein Schwertransport stillgelegt und die Weiterfahrt unterbunden werden kann, ohne dass dies Amtspflichtverletzungen der Kontrollbeamten auslöst.

Andererseits negiert das Urteil die Toleranzabzüge, die jedoch bei der Verwiegung von hydraulisch gefederten Fahrzeugen mit Radlastwaagen, in der Regel mit Haenni WL 103 XL, zwin-

gend notwendig sind. Es ist inzwischen anerkannt, dass schon allein für die Eichfehlergrenze des Wiegesystems selbst ein Toleranzabzug von 1% erforderlich ist, darüber hinaus beim achsweisen Verwiegen wegen etwaiger Ungenauigkeiten des Wiegeplatzes und seiner Ruhezone vor und hinter dem Wiegesystem ein Toleranzabzug von 2,7% gemacht werden muss. Hierzu existiert ein Gutachten der Physikalisch-Technischen Prüfanstalt in Berlin aus dem Jahre 1994 und ein Wiegerlass aus NRW aus dem Jahre 2010, der inzwischen bundesweit angewandt wird.⁶ Hinzu kommt, dass selbst der neue Leitfaden der BET ARGE Mess- und Eichwesen vom Januar 2016 bestätigt, dass wegen der Verzerrungen und Verschränkungen des Fahrzeugs hier entsprechende Querkräfte auf das Wiegesystem einwirken, die das Wiegeergebnis verfälschen können.⁷

7 Kein Zweifel: Großraum- und Schertransporte sind objektiv gefährlich, schon allein deswegen, weil sie die Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 ff StVZO nicht einhalten können. Sie müssen auch kontrolliert werden, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und den Schutz der Straßensubstanz zu gewährleisten, aber auch, um



Bild: Hermann Schulte

⁵ OLG München, Urt. v. 29.06.1995, Az.: 1 U 6856/94

⁶ Innenministerium NRW, 22.0.12010, Az.: 41-61.04.01/612.04.06-3

⁷ BET-Wägemaßnahmen, Wägung rund um das Kraftfahrzeug, 31. Juli 2016, S. 18, Nr. 1.2).



Bild: Volker Schlichting

die Wettbewerbsgleichheit sicherzustellen. Das liegt schließlich und endlich im ureigensten Interesse der Frachtführer und schwarze Schafe hat das Gewerbe zu Hauf.

Allerdings liegen dem Autor auch zahlreiche Gerichtsgutachten vor, die bestätigen, dass aufgrund des hydraulischen Federungssystems, dem Vorspanndruck der Hydraulikzylinder, der kniehebelgelagerten Federung selbst und verschiedener Lagerungen der Achsaufhängung hier Wirkungsgradverluste zwischen 3% und 4% im Fahrzeug selbst entstehen, die bis dato jedoch von der Polizei nicht berücksichtigt wurden.

Tatsächlich sind aber diese Wirkungsgradverluste vorhanden, die das Wiegeergebnis zusätzlich verfälschen.

Insofern ist auch das Anknüpfungspunkt einer sog. „Putativgefahr“ vorliegend nur schwer zu begründen. Außerdem sind zwischenzeitlich die Fahrzeuge ab 01.01.16 mit einem sog. Radlastmanometer bzw. Achslastmesser gefordert. Mit Veröffentlichung der Empfehlungen zu § 70 StVZO⁸ wurde bereits in den Vorbemerkungen unter Punkt 4.1 bei Überschreitung der Achslasten und Gesamtgewichte nach § 34 StVZO ein Achslastmesser gefordert. Der genaue Wortlaut der Empfehlung lautet:

„Falls die Vorschriften des § 34 StVZO über Achslasten

und Gesamtmassen überschritten werden, sind in der Regel Achslastmesser am Fahrzeug zu fordern, die aufgrund mangelnder Genauigkeit jedoch nur der näherungsweise Lastmessung dienen können (alternativ: bei pneumatischen, hydraulischen oder kombinierten Federungen auf Systemdrücken basierende erläuternde Umrechnungstabellen der Hersteller).“

Die gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) sowie der Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrwesen“ (BLFA-TK) haben sich mit der Umsetzung dieser Anforderung von Achslastmessern befasst und einen gemeinsamen Beschluss gefasst, die eine bundesweit einheitliche Umsetzung stufenweise, beginnend ab Januar 2016, vorsieht. Wesentliche Inhalte sind, dass bei Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von § 34 StVZO im genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerverkehr für alle Fahrzeuge mit luftgefederte und/oder hydropneumatisch gefederten Achsen ab dem 01.01.16 Achslastmessgeräte als Bedingung zu fordern sind. Die Achslastmessgeräte sollen ausschließlich der Verdachtsgewinnung dienen und müssen daher nicht geeignet sein. Als geeignet anzusehen sind Druckmessgeräte (Manometer) zur Kontrolle des Luftfederballdrucks in Kom-

bination mit einem Umrechnungsdiagramm „Druck in Achslast“ oder Druckmessgeräte (Manometer) zur Anzeige des hydraulischen Drucks bei hydropneumatischer Federung in Kombination mit einem Umrechnungsdiagramm „Druck in Achslast“ oder elektronische Systeme zur Achslastüberwachung durch Luftdruckmessung mit sinnfälliger Anzeige der Achslasten für die Achsen mit Luftfederung oder ggf. auch zusätzlicher Anzeige der Gesamtmasse im Zugfahrzeug, schließlich elektronische Systeme zur Achslastüberwachung durch Luftdruckmessung mit sinnfälliger Anzeige der Achslasten für die Achsen mit Luftfederung sowie die Achsen mit mechanischer Federung oder ggf. auch zusätzlich mit Anzeige der Gesamtmasse im Zugfahrzeug. Ausgenommen hiervon sind selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhängerarbeitsmaschinen.

8 Dieser Beschluss ist äußerst sinnvoll. Die Manometer für die Achslasterfassung beseitigen nämlich bei ordentlicher Prozessprozessplanung und Transportvorbereitung den Anfangsverdacht nach § 31c StVZO. Danach hat nämlich der Führer seines Fahrzeuges, wenn er auf Verlangen einer zuständigen Person die Einhaltung der für das Fahrzeug zugelassenen Achslasten und Gesamtgewichte

nicht glaubhaft machen kann, sie nach Weisung der Kontrollperson auf einer Waage oder einem Achslastmesser (Radlastmesser) feststellen zu lassen. Dies ist Grundlage der Fahrzeugwägung durch Unterwegskontrollen.

Ist jedoch der Anfangsverdacht bereits durch ein am Fahrzeug angebrachtes Manometer bzw. einem Achslastmesser bzw. Radlastmesser zur Radlasterfassung mit sinnfälliger Anzeige ausgeschlossen, erledigt sich nicht nur die Fahrzeugwägung nach § 31c StVZO, sondern auch die Putativgefahr einer angeblichen Überladung. Den Frachtführern ist daher dringend zu raten, entsprechende Achslastmesssysteme in ihre Fahrzeuge einbauen zu lassen, soweit sie nicht ohnehin schon vorhanden sind. Darüber hinaus ist entlang der VDI-Richtlinie 2700:Blatt 13 „Ladungssicherung bei Großraum- und Schwertransporten“ dringend eine entsprechende Transportprozessplanung mit im Fahrzeug vorzulegen, einschließlich eines entsprechenden Achslastdiagramm nach Goldhofer-Easyload oder Scheuerle-SALSAPLUS bzw. vergleichbarer Systeme. Denn schon nach geltender Rechtsprechung schuldet der Frachtführer eines Großraum- und Schwertransportes eine geschlossene Sicherheitsplanung.

9 Inzwischen verlagert sich dieses Thema aber auch auf die Abmessungen des Transports, insbesondere Höhe und Breite.

In der Vergangenheit kam es immer wieder zu schweren Güterschäden im Zusammenhang mit der Beförderung von überdimensionalen Großraum- und Schwergut-Collis. Die Rechtsprechung hat sich mit diesen Sonderverkehren jedoch bislang nur sehr selten befasst und noch weniger mit den besonderen Sorgfaltspflichten des Schwertransportunternehmers bei der Beförderung von überdimensionalen Ladegütern mit Spezialfahrzeugen. Häufigstes Schadensereignis sind aufgrund der exorbitanten Abmessungen

⁸ VkBf. 2014 v. 30.04.14, S. 503-531 ff.



dieser Verkehre Brückenkollisionen.

So kam es bereits im Jahre 2000 in Frankreich bspw. durch einen Brückenstoß zur Beschädigung einer in England hergestellten Motoryacht, die zunächst von der Herstellerwerft über den Ärmelkanal nach Frankreich und von dort über den Landweg zum Mittelmeeraufhafen La Grande Motte transportiert werden sollte. Während des von der zuständigen Verwaltungsbehörde in Frankreich genehmigten Großraum- und Schwertransports, der von Mitarbeitern eines Begleitunternehmens sowie der französischen Motorradpolizei begleitet wurde, stieß die Motoryacht auf dem Landtransport auf der französischen Nationalstraße RN 109 in der Nähe von Montpellier gegen eine Brückenüberführung. Die Motoryacht wurde schwer beschädigt. Der Schaden wurde auf DM 656.000,00 beziffert. Unter Abzug der von der Kasko-Versicherung regulierten Schadensbeträge von DM 258.580,00 beantragte die Klägerin, den beklagten Schwertransportunternehmer auf Schadensersatz i. H. v. DM 397.420,00 nebst 6,5% Verzugszinsen seit dem 29.03.1994 zu verurteilen.

10 Das Berufungsgericht, das OLG Celle, hat mit Urteil vom 07.09.00⁹ die Klage

insgesamt abgewiesen. Hiergegen richtete sich die Revision zum BGH. Der BGH hat mit Urteil vom 10.04.03¹⁰ diese Entscheidung aufgehoben und das Berufungsurteil des OLG Celle kassiert. Die Beurteilung durch das Berufungsgericht hielt einer rechtlichen Überprüfung durch den Bundesgerichtshof nicht stand. Die Beklagte hatte stets vorgetragen, sie sei weder in der Lage, noch verpflichtet gewesen, die Brückenhöhe bei entsprechenden Durchfahrten unter den Brückenüberführungen selbst zu prüfen, insbesondere ob ein Durchfahren gefahrlos möglich sei. Zu einer derartigen Überprüfung hätte der Schwertransport 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 französischen Polizeieskorte aus Sicherheitsgründen nicht gestattet worden wäre. Außerdem bedeute die Annahme einer solchen Prüfpflicht eine Überspannung der Sorgfaltspflichten des Frachtführers. Im Übrigen sei auch die Einfahrtshöhe der fraglichen Brücke ausreichend gewesen und die Yacht sei erst

in einem Bereich nahe der Ausfahrt mit der Brückendecke kollidiert. Bei dieser Sachlage sei die Beschädigung der Yacht durch Umstände verursacht worden, die die Beklagte nicht habe vermeiden und deren Folgen sie nicht habe abwenden können (vgl. Art. 17 Abs. 2 CMR). Daran ändere nach Auffassung der Beklagten auch der Umstand nichts, dass die Transporthöhe in der französischen Transportgenehmigung vom 09.11.1993 bis 4,70 m angegeben gewesen sei, tatsächlich aber möglicherweise die Transporthöhe über alles bis zu 4,72 m betragen habe. Denn bei der Genehmigung der Fahrtstrecke durch die französischen Verkehrsbehörden müsse ein Sicherheitsabstand von der angegebenen Obergrenze des Transports zur Untergrenze der zu durchfahrenden Brücke von einigen Zentimetern berücksichtigt werden, sodass eine eventuelle Minimalabweichung von 2 cm den Unfall so oder so nicht hätte herbeiführen können.

11 Dieser Rechtsauffassung, die auch das Berufungsgericht geteilt hat, ist der BGH entschieden entgegengetreten mit der Begründung, dass ein Haftungsausschluss nach § 17 Abs. 2 CMR nur anzunehmen sei, wenn der Frachtführer darlegt und ggf. beweisen kann, dass der Schaden auch bei Anwendung der äußersten ihm möglichen und zumutbaren Sorgfalt nicht hätte vermieden werden können. Dies setzt, so der BGH, bei Verkehrsunfällen voraus, dass sich der Frachtführer völlig verkehrsgerecht verhält, d.h. der Unfall für ihn ein unabwendbares Ereignis i. S. d. § 7 Abs. 2 StVG darstelle. Ein solches unabwendbares Ereignis liegt jedoch schon immer 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 sei, so der BGH. Gem. diesen Grundsätzen kann – entgegen der Auffassung des

Berufungsgerichts – nicht davon ausgegangen werden, dass die Beklagte von ihrer Haftung für die Brückenkollision befreit sei. Wenn auch an das Maß, der von ihr zu beachtenden Sorgfalt wohl hohe, jedoch keine unzumutbaren Anforderungen zu stellen sind, hätte sie wegen der Höhe des Transports sämtliche Unterführungen, deren sicheres Durchfahren mangels Anzeige einer Durchfahrtshöhe (Beschilderung) nicht ohne Weiteres gewährleistet war, nur mit einer Geschwindigkeit befahren dürfen, bei der ein rechtzeitiges Anhalten jederzeit noch möglich gewesen wäre, wenn sich abzeichnete, dass die Durchfahrtshöhe nicht ausreichte. Zumal unter Berücksichtigung des sehr erheblichen Wertes des Transportgutes, so der BGH weiter, und des schon bei schwacher Berührung erkennbar drohenden erheblichen Schadens durfte ein besonders sorgfältiger Frachtführer gerade nicht darauf vertrauen, dass die erteilte Genehmigung einen hinreichenden Sicherheitsabstand zur angegebenen Höhe des Transportgutes berücksichtige. Dabei sei auch zu beachten, so der BGH in der sehr anschaulichen Urteilsbegründung, dass die Durchfahrtshöhe sich nach der Lebenserfahrung etwa durch die Aufbringung eines neuen Fahrbahnbelages oder durch die Absenkung eines unterfahrenen Brückenbauwerks in gewissen Umfang verringern kann, ohne dass dies beim Bescheid der Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt sein könnte.¹¹

12 Schließlich kam es im Jahre 2009 ebenfalls in Frankreich beim Transport eines Turmstückes für eine Windkraftanlage auf der RN6 (jetzt D1006) von Lyon Fahrtrichtung Südosten zu einem ähnlichen Unfall infolge einer Brückenkollision.¹² In einem anderen Fall streifte im Jahre 2011 ebenfalls ein Schwertransportfahrzeug, das mit einem Transformator aus der Schweiz zu einer Alumi-

⁹ OLG Celle, TransR 2001, S. 119 ff.

¹⁰ BGH, TranspR 2003, S. 303 ff.

¹¹ BGH, Urteil vom 10.04.03, TranspR 2003, S. 303 ff. [304] mit Anmerkung Thume.

¹² Grundurteil LG Offenburg v. 27.05.2011, Az.: 5 O 34/09.

niumfabrik in Dünkirchen mit einer Gesamthöhe von 4,59 m unterwegs war, nach einer Kurve auf der Route N 57 eine Straßenbrücke. In wieder einem anderen Fall streifte im Jahre 2013 ein Großraumtransport, der mit einem quadratischen Werbewürfel aus Aluminium beladen war auf der BAB A 73 in Fahrtrichtung Nürnberg mit einer Gesamthöhe von 4.940 mm eine Autobahnbrücke ohne Höhenbeschränkung.

Fraglich war in all diesen Fällen das qualifizierte Verschulden des Fahrzeuglenkers nach Art. 29 Abs. 1 CMR bzw. § 435 letzter Halbsatz HGB, wonach der Schaden in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, für die Haftungsdurchbrechung bei leichtfertigerem Verhalten bejaht werden muss.

Danach setzt grobe Fahrlässigkeit eine besonders schwerwiegende Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Die Annahme von grober Fahrlässigkeit ist dann gerechtfertigt, wenn dasjenige nicht beachtet wird, was jedem Verkehrsteilnehmer unmittelbar einleuchten müsste, weil einfache, ganz nahe liegende Überlegungen nicht angestellt wurden. Dabei ist auch subjektiven Umständen in der Weise Rechnung zu tragen, das dem Handelnden nur ein besonders schweres Verschulden anzulasten ist.¹³ Hierzu hat z.B. das LG Konstanz¹⁴ ausgeführt, dass selbst bei einer beschilderten Höhenbeschränkung nach ständiger Rechtsprechung grobe Fahrlässigkeit des Fahrzeugführers nur dann angenommen werden könne, wenn dieser trotz Höhenbeschränkung vor Ort, z. B. in der Einfahrt eines Parkhauses bei dem die Einfahrtshöhe vor Ort mit maximal 2,40 m beschränkt war und der Fahrzeuglenker mit einer Fahrzeughöhe von 2,90 m dennoch eingefahren ist.

13 Im Fall des Windkraftbauteils in Frankreich hatte der Schwertransportlenker

versucht, eine neu gebaute Brücke über der RN 6/D1006 mit einer überhohen Turmflansch am Turmstück eines Windkraftsegments zu unterqueren. Dabei war die teilweise zu geringe Durchfahrtshöhe der Überführung aus vorangegangenen Transporten sogar bekannt. Der Fahrzeugführer hat daher versucht, unter Zuhilfenahme eines Lotsenfahrzeuges, die Brücke im Schrittempo zu unterfahren. Dabei kam es zum Anstoß auf der Unterseite des Brückenbauwerks, vermutlich deswegen, weil die Fahrbahn anstieg und der Fahrzeugführer nicht die ideale Fahrlinie erwischte hatte. Eine Höhenbeschränkung war an der Brücke allerdings nicht angebracht, die Brückenhöhe bzw. das Lichtraumprofil daher nicht offensichtlich.

Im Falle des Trafotransports aus der Schweiz lag der Sachverhalt so, dass der Fahrzeugführer des Schwertransports angabegemäß zwischen ca. 50 km/h und 60 km/h gefahren sei als die Straße eine Biegung gemacht habe. Erst nach dieser Kurve sei die Straßenbrücke über der N 57 zu sehen gewesen. Die Straße sei dort etwas hügelig bzw. huckelig gewesen, sodass der Fahrzeuglenker das Spezialfahrzeug nicht ganz habe hydraulisch absenken können, ohne auf der Fahrbahn aufzusetzen. Eine Höhenbe-

schränkung war auch an dieser Brücke nicht angebracht. Da sie aber dem Fahrzeuglenker von Weitem schon als etwas niedrig erschien, bremste er sein Fahrzeug langsam ab. Noch während des Abbremsvorgangs stieß das Schwertransportfahrzeug gegen die Brücke. Der Fahrer verspürte einen Schlag, da die Ladung unter die Brücke stieß. Danach ist der Konvoi langsam weitergefahren. Erst bei der nächsten Parkmöglichkeit sah der Fahrer nach der Ladung und stellte die offensichtliche Beschädigung an der Oberseite des Trafogehäuses fest. Für den Transport lag in Frankreich eine sog. Kategorie 2-Transportgenehmigung (Cat 2) bis zu einer Gesamthöhe von max. 4,5 m der Präfektur Haut-Rhin vor. Diese Cat-2-Genehmigung enthält jedoch in Art. 7 die Obliegenheit des Frachtführers und insbesondere die Verpflichtung in Eigenverantwortung sicherzustellen, dass auf der gesamten Transportstrecke die Manövrierfähigkeit des Konvois, insbesondere in Bezug auf die Höhe des Fahrzeugs sichergestellt ist, um Beschädigungen an baulichen Einrichtungen, Verkehrsinstallationen und öffentlichem Eigentum zu vermeiden. Dies deswegen, weil in Frankreich die Durchfahrtsprofile von Brückenbauwerken von den Erlaubnisbehörden nicht geprüft

und freigegeben werden.¹⁵ Der Transportunternehmer ist daher in Frankreich allein für alle Schäden verantwortlich, die von einem Fahrzeug bei einer Höhe von mehr als 4,0 m verursacht werden. In Frankreich gilt daher grundsätzlich jeder Brückenstoß über 4,0 m Gesamthöhe als grob fahrlässig, erst Recht bei einem Großraum- und Schwertransport, auch wenn eine Cat. 2 oder Cat. 3 Genehmigung vorliegt.¹⁶

Im Falle des Werbewürfels in Nürnberg lag der Sachverhalt schließlich so, dass der Absender eine Gesamthöhe/Schenkellänge des quadratischen Werbewürfels von 3,50 m angegeben hatte. Die Ladehöhe des verwendeten Tiefladers betrug 0,83 m, die in der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO (Durchführung von Großraum- und Schwertransporten) erlaubte Gesamthöhe von Fahrzeug und Ladung zusammen sollte max. 4,40 m betragen dürfen. Tatsächlich ragte aber die Drehachse des Würfels für den Motorantrieb auf der Unterseite um ca. 60 cm hervor, was jedoch vom Absender nicht angegeben war. Um die Drehachse nicht zu beschädigen hatte der Fahrzeuglenker des Großraum- und Schwertransportunternehmers den Werbewürfel daher mit Europaletten großflächig unterbaut, so dass die tatsächliche Höhe von Fahrzeug



¹³ LG Offenburg v. 27.05.2011, Az.: 5 O 34/09; obs.: OLG Hamburg, Urt. v. 21.02.06, OLGR Bremen, 2006, S. 483; OLG Karlsruhe, Urt. v. 29.07.04, Az.: 19 U 94/04.

¹⁴ LG Konstanz, Urt. v. 26.11.09, Az.: 3 O 119/09.

¹⁵ Handbuch des internationalen Straßengüterverkehrs, DSLV – Dt. Speditions- und Logistikverband e.V., Bonn, 33. Ergänzungslieferung, 4/204, Europa, (F) Frankreich F-6, Rd.-Nr. 1

¹⁶ Cour d'Appel de Paris, Urteil vom 22.06.2005, BullT 2005, 505 f.



Bild: Hermann Schulte

und Ladung zusammen während des Transports fast 5,0 m betrug. In allen Fällen kam es zu erheblichen Güterschäden an der Ladung, in einem Fall sogar über 700.000,00 € und zu Güterfolgeschäden, in einem Fall von über 13,0 Mio. \$ sowie zu erheblichen Kfz.-Haftpflichtschäden an den tangierten Brückenbauwerken.

14 Dies ist nunmehr auch für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten ein und für allemal geklärt. Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht hat mit Urteil vom 26.09.13¹⁷ für die Durchführung eines Großraum- und Schwertransportes mit einer dort streitigen Gesamthöhe von 4,51 m entschieden, dass es für den Senat auf der Hand lag, dass man gerade bei außergewöhnlichen Maßen – wie hier der Überhöhe – als Frachtführer peinlich genau kontrollieren muss, ob die Voraussetzungen für die Einhaltung der Ausnahmegenehmigung bzw. Transporterlaubnis zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten eingehalten sind oder nicht. Das Risiko, dass bei Überschreitung der Höhe erhebliche Schäden eintreten, ist einfach zu groß. Man wird – entsprechend dem Vortrag der Streithelferin im Verfahren des OLG Schleswig-

Holstein – daher eher so planen müssen, dass noch „Luft“ ist, also ein gewisser Spielraum besteht, auch für Schwankungen und Wankungen von Fahrzeug und Ladung, wie im geschilderten Fall des Trafotransports aus der Schweiz. Dabei darf sich der Fahrzeuglenker des Großraum- und Schwertransportunternehmers auch keinesfalls darauf verlassen, dass der beim Verstauen anwesende Mitarbeiter der Absenderin schon die Gesamthöhe im Abgleich zwischen Fahrzeug und Ladung sowie der Ausnahmegenehmigung von 4,35 m kontrolliert haben dürfte. Es ist die ureigenste Pflicht des Fahrzeuglenkers zu überprüfen, ob sein Fahrzeug, was die Höhe anbelangt, die von seinem Arbeitgeber eingeholte Ausnahmegenehmigung/Transporterlaubnis einhält. Bereits die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO enthält auf S. 3 die Allgemeine Auflagen, dass der Bescheidinhaber vor Transportbeginn u.a zu prüfen hat, ob die in der Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung festgelegten Maße und Gewichte, insbesondere die vorgeschrieben bzw. genehmigte Höhe eingehalten und ob der genehmigte Fahrtweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist (Linienführung, Zustand und

Breite der Straßen und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen). Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich in Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen.“ Zu diesem Zweck muss der Frachtführer nicht nur das Baustelleninformationssystem des Bundes (BIS) und ggf. des nachgeordneten Straßennetzes auf seinem Fahrtweg prüfen, sondern diesen ggf. auch abfahren.¹⁸ Erforderlichenfalls ist eine Streckenkontrolle mit dreidimensionalem Route-Scanning durchzuführen.¹⁹ Dabei wird die Strecke mit einem Scannerfahrzeug (ähnlich Google Earth) abgefahren und bis auf den letzten Zentimeter erfasst. Durch die Befahrung ergeben sich mittels moderner GPS-Technik die Straßenkoordinaten und fügen sich nahtlos in vorhandene Geodateninformationssysteme ein, so dass der beabsichtigte Großraum- und Schwertransport auch in der aufgenommenen Umgebung virtuell geplant werden kann. Ein Anhalten, Aussteigen und Nachmessen während der Fahrt ist damit völlig überflüssig. Eine Überprüfung ist erforderlichenfalls durch Routenscanning heute unschwer elektronisch möglich.

Dieselbe Verpflichtung ergibt sich im Übrigen auch aus den Pflichten hinsichtlich der Einhaltung der Verkehrssicherheit durch den Fahrzeuglenker gem. § 23 Abs. 2, S. 2 StVO, wonach der Fahrzeuglenker dafür zu sorgen hat, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet.

15 Im Übrigen ist jeder, der mit der Ladung in Berührung kommt, so auch der Fahrzeuglenker, bereits gem. § 22 Abs. 1 StVO zur Ladungssicherung verpflichtet. Gem. § 22 Abs. 1, S. 2 StVO sind dabei die anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Dies ist bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten die VDI-Richtlinie 2700 – Blatt 13: „Ladungssicherung im Großraum- und Schwerverkehr“. Diese sieht für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten eine eigene Transportprozessplanung²⁰ vor. Auch danach sind selbstverständlich die Gesamthöhe des Fahrzeugs, ebenso wie Länge und Breite, Gesamtgewicht und Achslasten im Voraus durch ein entsprechendes Computerprogramm²¹ zu prüfen und im Voraus zu planen. Etwas anderes mag für die Koordinierung von Transporthilfsmitteln gelten, sofern diese nicht vom Großraum- und Schwertransportunternehmer gestellt werden, wie häufig Durchladeböcke, Schrägböcke oder Spindelböcke. Grundsätzlich ist nämlich der Frachtführer, auch bei Spezial- und Schwertransporten, aufgrund der Branchenüblichkeit oder Verkehrssitte im Transportgewerbe verpflichtet, das vom Absender gestellte Transporthilfsmittel mit den eingesetzten Transportfahrzeugen sachgerecht zu koordinieren. Auch diese Pflicht ergibt sich zwangsläufig aus § 22 Abs.

17 OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 26.09.13, Az.: 16 U 37/13

18 Schulz/Draaf, Großraum/Schwertransport, Leitfaden für die Praxis, 1. Aufl., Hendrich Verlag, Wegberg, 2006, S. 137

19 3D Route Scanning z.B. www.3d-mapping.de/ oder vermessungsbuero-wrs.de/ sowie Sommer Digital Transport Solutions GmbH & Co. KG, Hörstel www.schwertransportbegleitung.eu

20 www.transportprozessplanung.eu

21 z.B. Goldhofer-EasyLoad oder Scheuerle SALSA etc.

1, S. 2 StVO i. V. m. der Transportprozessplanung nach VDI-Richtlinie 2700 – Blatt 13. Diese Koordinierungspflicht erstreckt sich jedoch nicht darauf, auch die Kompatibilität zwischen Transportmittel und Transportgut zu überprüfen, sofern dieses nicht vom Frachtführer gestellt wird oder solche Kompatibilitätsmängel offensichtlich hätten ins Auge springen müssen, auch wenn der Frachtführer kein Warenfachmann ist.²² Dies deswegen, weil das Transporthilfsmittel grundsätzlich vom Absender gestellt wird und dieser allein als Warenfachmann für die Verpackung der Ladung auf dem Transporthilfsmittel gem. § 411 HGB verantwortlich ist. Dies enthebt aber auch den Frachtführer bei Großraum- und Schwertransporten nicht von der Verpflichtung, die Abmessungen, Gesamtgewichte und Achslasten von Fahrzeug und Ladung zusammen im Voraus zu planen, zu überprüfen und ggf. sicherzustellen, dass die vorgegebenen Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte der Ausnahmegenehmigung/Transporterlaubnis strikt eingehalten sind. Ganz im Gegenteil, nach dem Urteil des BGH vom 10.04.2003²³ darf sich der Frachtführer bei erkennbaren erheblichen Schadensrisiken (hier die Beförderung einer Motoryacht bei Gesamthöhe über alles von 4,70 m) nicht darauf vertrauen, dass eine in einer behördlichen Transportgenehmigung angesprochenen Durchfahrthöhe in jedem Falle gewährleistet ist. Dabei, so der BGH, sei auch zu berücksichtigen, dass die Durchfahrthöhe nach der Lebenserfahrung etwa durch Aufbringung eines neuen Fahrbahnbelags oder durch die Absenkung des unterfahrenen Bauwerks sich in gewissem Umfang verringern kann, ohne dass dies im Bescheid der Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt worden sein könnte.²⁴



16 Das LG Offenburg hat dies für den Fall des Windkrafttransportes auch bestätigt.²⁵ Nach der Rechtsprechung des BGH setzt die in § 435 HGB erwähnte Leichtfertigkeit objektiv einen besonders schweren Pflichtenverstoß voraus, bei dem sich der Frachtführer (und seine Leute) in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. „Krasse Missachtung“ der Sicherheitsinteressen des Vertragspartners wird von der Rechtsprechung bejaht beim Unterlassen elementarer Schutzvorkehrungen.²⁶ Das OLG Schleswig hat dies nunmehr mit Urteil vom 26.09.13²⁷ für jeden überdimensionierten Großraum- und Schwertransport in Deutschland bestätigt. Wird ein Brückenbauwerk, dessen Durchfahrthöhe nicht zuverlässig feststeht, mit einem so dimensionierten Sondertransport unterquert, so muss wegen der dabei auftretenden Unwägbarkeiten wegen (Unebenheiten der Fahrbahn, nicht völlig waagrecht Verlauf der Brückenuntersicht in Längs- und Querrichtung) immer damit gerechnet werden, dass es – zumindest – zu einem Streifschaden kommen kann, insbe-

sondere deswegen, weil bei einer Streifkollision von Schwertransporten an Brückenbauwerken schon bei der Verletzung der geringsten Sorgfaltspflichten fatale Folgen eintreten können. Auch das weitere subjektive Moment des § 435 letzter Halbsatz HGB, nämlich das Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, muss bei solchen Brückenkollisionen bejaht werden. Dieses Bewusstsein liegt nicht erst vor, wenn die Möglichkeit, dass ein Schaden eintritt, mehr als 50 % beträgt, die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts also größer als die des Nichteintritts.²⁸ Vielmehr ist danach zu fragen, ob sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten die Erkenntnis aufdrängen muss, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Dabei ist in erster Linie auf Erfahrungssätze, aber auch auf die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts im Rahmen typischer Geschehensabläufe abzustellen. Die in der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 bzw. Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO angegebenen Werte für Abmessungen, ggf. auch Gesamtgewichte und Achslasten, müssen vor Ab-

fahrt zwingend überprüft und peinlich genau eingehalten werden.

Der Frachtführer eines Großraum- und Schwertransportes schuldet daher nach Auffassung des LG Offenburg in der o. gen. Entscheidung eine geschlossene Sicherheitsplanung von Abgangsort bis Ziel, die nur durch eine Transportprozessplanung zu erfüllen ist. Hierzu gehört nicht nur das Achslastschema und die Ladungssicherung, sondern auch die Streckenprüfung, notfalls durch 3D-Route-Scanning, wie er sich, so der BGH in der sehr anschaulichen Urteilsbegründung, dass die Durchfahrthöhe sich nach der Lebenserfahrung etwa durch die Aufbringung eines neuen Fahrbahnbelags oder durch die Absenkung eines unterfahrenen Brückenbauwerks in gewissen Umfang verringern kann, ohne dass dies beim Bescheid der Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt sein könnte.²⁹

STM

22 OLG Bamberg, Urteil vom 07.05.14, Az.: 3 U 2/13, Openjur 2014, 10655

23 BGH, Urt. v. 10.04.03, TranspR 2003, S. 303 f

24 BGH, Urt. v. 10.04.03, TranspR 2003, S. 303 <304>

25 LG Offenburg, Urt. v. 27.05.2011, Az.: 5 O 34/09.

26 Koller, TranspR-Kommentar, 8. Auflage, § 435, Rd.-Nr. 6 m.w.N. zur Rechtsprechung; Zur Bewertung des Verhaltens eines Transportunternehmers beim Unterqueren einer Brücke mit sperrigen Transportgut [Sportboot] und der Geltung des § 435 HGB in der Fassung zum 30.06.1998 vgl. auch OLG Hamburg, Urteil vom 07.02.1991, VersR 1992, S. 213

27 OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 26.09.13, Az.: 16 U 37/13

28 BGHZ 158, S. 322 u. S. 333 ff).

29 BGH, Urteil vom 10.04.03, TranspR 2003, S. 303 ff. [304] mit Anmerkung Thume