

Würde bei jeder Bevollmächtigung, der ein transportrechtlicher Sachverhalt zugrunde liegt, dazu führen, dass der persönliche Anwendungsbereich des § 439 HGB eröffnet ist, wäre dessen Anwendungsbereich grenzenlos. Bei § 439 HGB handelt es sich zwar um eine besondere Vorschrift des allgemeinen Frachtrechts und es sollte mit dieser Vorschrift auch eine Erweiterung der Verjährungsregelungen erreicht werden. Diese Erweiterung war jedoch nur im Hinblick auf konkurrierende oder außervertragliche Ansprüche gewollt, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Transport im Zusammenhang stehen (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drucks. 13, 8445, Seite 77; BGH, Urteil vom 21. 9. 2006, Az I ZR 2/04, TransportR 2006, 451, 453).

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Zahlung durch die Verkehrshaftungsversicherung aufgrund eines Transportschadens, ihr nicht den Charakter einer Versicherungsleistung nimmt. Die beiden vertraglichen Ebenen des Frachtvertrages und des Versicherungsvertrages dürfen insoweit nicht vermengt werden (so auch OLG München, Urteil vom 29. 9. 1999, Az. 7 U 1944/09, TransportR 2000, 123, 125).

Zwar bilden die Versicherungsnehmer der Verkehrshaftungsversicherung eine Gefahr- und Risikogemeinschaft und der Verkehrshaftungsversicherer tritt als Garant für eine Absicherung des Risikos auf, jedoch schreibt § 439 HGB nur das Interesse an einer kurzen Verjährung der unmittelbar am Beförderungsvorgang beteiligten Personen oder Dritter aufgrund einer besonderen Ermächtigung zu. Bei den §§ 100, 115 Absatz 1 Nr. 2, 3 VVG, § 164 BGB und § 185 BGB handelt es sich um Normierungen von allgemeinen Pflichten und Befugnissen und damit um eine einfache und nicht eine besondere Legitimation.

Hauptaufgabe der an dem Beförderungsvorgang beteiligten Person ist die Ortsveränderung von Gütern. Die Hauptaufgabe des Verkehrshaftungsversicherers hingegen liegt primär darin, Transportschäden des Versicherungsnehmers – und damit aufgrund einer Verpflichtung aus dem Versicherungsvertragsverhältnis – zu regulieren bzw. den eigenen Versicherungsnehmer von Ansprüchen Dritter freizuhalten. Der Verkehrshaftungsversicherer leistet bzw. fordert – im Wege der ungerechtfertigten Schadensregulierung gegen den vermeintlich Anspruchsberechtigten – Schadenszahlungen zurück. In beiden Fällen handelt der Verkehrshaftungsversicherer damit primär aufgrund eigener (vermeintlicher) Verpflichtung gegenüber seinem Versicherungsnehmer aus dem Versicherungsvertragsverhältnis und nicht aufgrund einer Verpflichtung aus dem Frachtvertragsverhältnis.

Die Entscheidung des OLG Frankfurt erfolgte noch auf Grundlage des Versicherungsvertragsgesetzes in der bis 31. 12. 2007 geltenden Fassung. Unberücksichtigt blieb in der Entscheidung daher § 115 VVG. Diese Vorschrift führt aber nicht zu einem anderen Ergebnis.

Nach § 115 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 VVG kann zwar ein Dritter seinen Anspruch auf Schadensersatz auch gegen den Versicherer geltend machen, wenn über das Vermögen des Versicherungsnehmers das Insolvenzverfahren eröffnet, der Eröffnungsantrag mangels Masse abgewiesen, ein vorläufiger Insolvenzverwalter bestellt oder wenn der Aufenthalt des Versicherungsnehmers unbekannt ist.

Der Versicherer ist aber mit seinem Versicherungsnehmer danach grundsätzlich nur Gesamtschuldner und der Direktanspruch ist durch die versicherungsvertraglichen Leis-

tungspflicht des Versicherers begrenzt (vgl. § 115 Absatz 1 Satz 4 VVG; *Prölls/Martin*, Versicherungsvertragsgesetz, 28. Auflage, § 115, Rn. 2, 18). Der Versicherer leistet somit weiterhin nur aufgrund und im Rahmen einer eigenen vertraglichen Verpflichtung gegenüber seinem Versicherungsnehmer und wird dadurch nicht Dritter mit besonderer Legitimation, die den persönlichen Anwendungsbereich des § 439 HGB eröffnet.

§ 115 VVG normiert einen bedingten Schuldbeitritt mit der Folge der gesamtschuldnerischen Haftung. Der Versicherer tritt also der (vermeintlichen) frachtvertraglichen Schuld des Versicherungsnehmers bei. Insoweit könnte eine besondere Legitimation vorliegen. Aber der Versicherer wird damit nur Dritter mit besonderer Passivlegitimation. Der persönliche Anwendungsbereich des § 439 HGB ist für den Verkehrshaftungsversicherer somit nur dahingehend eröffnet, als er Schadensersatzansprüchen Dritter ausgesetzt ist.

Stellt sich später hingegen heraus, dass die Schadensersatzleistung des Verkehrshaftungsversicherers an den Dritten ohne Rechtsgrund erfolgte, dann kann der Verkehrshaftungsversicherer mit Ansprüchen aus dem Bereicherungsrecht diese ungerechtfertigte Leistung wieder zurückfordern. Für diese bereicherungsrechtliche Rückforderung ist die dreijährige Regelverjährung des § 195 BGB wieder einschlägig. Denn § 115 VVG begründet keine besondere Aktivlegitimation, der ein frachtvertraglicher Anspruch zugrunde liegt, sondern nur eine besondere Passivlegitimation für (frachtrechtliche) Schadensersatzansprüche.

Einsender: Rechtsanwalt Thomas Trieb

## Straßentransport

### Art. 23 Abs. 1 und 3, Art. 29 Abs. 1 CMR

**Trifft den Frachtführer nach Art. 29 Abs. 1 CMR ein qualifiziertes Verschulden, kann der Geschädigte ungeachtet der Beschränkungen des Art. 23 CMR Schadensersatz nach den anwendbaren nationalen Bestimmungen verlangen. Auch in diesem Fall bleibt es dem Geschädigten unbenommen, seinen Schaden auf der Grundlage der Art. 17 bis 28 CMR zu berechnen. Wählt er diesen Weg, bleibt das Haftungssystem der CMR vollständig, also insbesondere einschließlich der Haftungsbeschränkung nach Art. 23 Abs. 3 CMR, anwendbar.**

### BGH, Urteil vom 30. 9. 2010 – I ZR 39/09

(Vorinstanzen: OLG Nürnberg, Urteil vom 4. 2. 2009 – 12 U 1445/08; LG Regensburg, Urteil vom 30. 6. 2008 – 1 HKO 2449/06)

[1] Die Kl., Transportversicherer der T. Europe GmbH (im Weiteren: Versenderin), macht gegen das beklagte Transportunternehmen wegen des Verlusts von Transportgut aus abgetretenem und übergebenem Recht der Versenderin Schadensersatz geltend.

[2] Die Versenderin beauftragte die Bkl. im November 2006 zu festen Kosten mit dem Transport von 3.384 Notebooks, die ein Gewicht von 7.979 kg hatten, von ihrer Niederlassung in Regensburg zu einer in

Cambiago bei Mailand/Italien ansässigen Empfängerin. Gegenstand des Beförderungsvertrags waren die von der Versenderin aufgestellten »Sicherheitsrichtlinien für den Straßentransport«, die unter anderem folgende Regelungen enthielten:

#### 2. Fahrtroute

2.1 Pausen dürfen nur auf gesicherten, beleuchteten und bewachten Parkplätzen durchgeführt werden. Es ist nicht erlaubt, auf »einfachen« Autobahnparkplätzen anzuhalten.

2.3 Das Fahrzeug darf zu keiner Zeit unbeaufsichtigt bleiben.

2.6 Im Falle eines Unfalls oder eines Diebstahls während des Transports ist unverzüglich die nächste Polizeidienststelle zu unterrichten. Der Spediteur informiert in diesen Fällen umgehend T.

[3] Darüber hinaus sagte die Bekl. der Versenderin folgende Sicherheitsmaßnahme zu:

Um Ihren Sicherheitsanforderungen ... zu entsprechen, fährt der Lkw-Fahrer von Ihrem Werk direkt bis zu uns nach Bozen, wo er auf einem bewachten Parkplatz die vorgeschriebenen Ruhepausen einhält und sodann ohne Unterbrechungen die Abladestelle anfährt.

[4] Ein Fahrer der Bekl. übernahm das Gut am 17. 11. 2006 bei der Versenderin und fuhr zunächst bis zur Zentrale der Bekl. in Bozen. Der Weitertransport erfolgte am 20. 11. 2006 gegen 4.00 Uhr. Gegen 7.30 Uhr erreichte der Fahrer bei dichtem und daher erheblich verlangsamtem Verkehr die noch etwa zwölf Kilometer vom Zielort entfernte unbewachte Autobahnraststätte »Brembo-Nord«, auf der er den beladenen Lkw abstellte. Nach dem Versperren des Führerhauses suchte der Fahrer zunächst die Toilette und anschließend die Bar auf, um dort Kaffee zu trinken. Als er gegen 8.30 Uhr die Fahrt fortsetzen wollte, bemerkte er, dass der Lkw samt Ladung entwendet worden war. Der Diebstahl wurde anschließend – der genaue Zeitpunkt ist streitig – bei der Polizei angezeigt.

[5] Nach Ansicht der Kl. schuldet die Bekl. ihr vollen Schadensersatz, da während der Beförderung des Gutes in mehrfacher Weise gegen die vereinbarten Sicherheitsrichtlinien verstoßen worden sei und der Bekl. zudem im Zusammenhang mit der Durchführung des Transports von ihrer Zentrale in Bozen zur Empfängerin schwerwiegende Organisationsmängel anzulasten seien.

[6] Sie hat die Bekl. daher auf Zahlung von 990.929,56 € in Anspruch genommen.

[7] Die Bekl. ist der Klage entgegengetreten und hat geltend gemacht, der Fahrer habe wegen plötzlich aufgetretener Magen- und Darmprobleme anhalten und eine Toilette aufsuchen müssen. Anschließend habe er noch kurz einen Kaffee zu sich genommen. Der beladene Lkw sei ordnungsgemäß versperrt und mit einer elektronischen Wegfahrsperrung gesichert gewesen. Ein qualifiziertes Verschulden könne ihr nicht vorgeworfen werden.

[8] Das Landgericht hat der Klage im beantragten Umfang stattgegeben. Die dagegen gerichtete Berufung der Bekl. ist nach Rücknahme der Klage in Höhe von 8.550 € erfolglos geblieben (OLG Nürnberg, TranspR 2009, 256).

[9] Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Kl. beantragt, erstrebt die Bekl. die Abweisung der Klage, soweit über die Höchstbetragshaftung nach Art. 23 Abs. 3 CMR hinaus zu ihrem Nachteil erkannt worden ist.

#### Entscheidungsgründe:

[10] I. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht angenommen, dass die Bekl. für den Verlust des Transportgutes gemäß Art. 17 Abs. 1, Art. 29 i. V. mit Art. 3 CMR vollen Schadensersatz schulde. Dazu hat es ausgeführt:

[11] Nach Art. 17 Abs. 1 CMR hafte der Frachtführer für den Verlust des Gutes zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme und der Ablieferung. Auf die Haftungsbeschränkung gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR könne er sich nach Art. 29 Abs. 1 CMR nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein Verschulden verursacht habe, das nach deutschem Recht dem Vorsatz gleichstehe. Die Voraussetzungen für einen Wegfall der Haftungsbeschränkung seien im Streitfall erfüllt.

[12] Der Fahrer der Bekl., dessen Handeln sich die

Bekl. gemäß Art. 3 i. V. mit Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR zurechnen lassen müsse, habe mehrfach gegen die vereinbarten Sicherheitsrichtlinien der Versenderin verstoßen. Die Unterbrechung der Fahrt habe nicht auf einem »gesicherten und bewachten« Parkplatz stattgefunden. Zudem sei das Fahrzeug für etwa eine Stunde unbeaufsichtigt geblieben. Schließlich sei der Diebstahl entgegen der Verpflichtung gemäß Nummer 2.6 der Sicherheitsrichtlinien nicht unverzüglich nach der Entdeckung, sondern erst um 11.57 Uhr – mithin mehr als drei Stunden nach seiner Wahrnehmung – bei der nächsten Polizeidienststelle angezeigt worden. Der Vortrag der Bekl., die Unterbrechung der Fahrt und das Aufsuchen einer Toilette seien wegen der Magen- und Darmbeschwerden des Fahrers notwendig gewesen, könne die Verstöße gegen die Sicherheitsrichtlinien nicht rechtfertigen. Der Bekl. sei zudem vorzuwerfen, dass sie es versäumt habe, durch geeignete organisatorische Gestaltung des Transports (sei es durch die Einteilung von mehreren Fahrern oder das Mitführen einer Campingtoilette im Lkw) für die Einhaltung ihrer Vertragspflichten zu sorgen. Die bewusst begangenen Verstöße gegen die Vertragspflichten der Bekl. seien besonders schwerwiegend. Insbesondere habe sich der Fahrer der Bekl. mit seinem Verhalten in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der Versenderin hinweggesetzt. Dies rechtfertige – auch wenn die Wegfahrsperrung aktiviert gewesen sei – die Annahme einer bewussten Leichtfertigkeit.

[13] Da der Bekl. ein vorsatzgleiches Verschulden anzulasten sei, könne sie sich gemäß Art. 29 Abs. 1 CMR nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen. Der Umfang des zu ersetzenden Schadens bestimme sich dann grundsätzlich nach den Vorschriften des anzuwendenden nationalen Rechts. Allerdings verliere nur der Frachtführer bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR das Recht, sich auf Haftungsbeschränkungen berufen zu können. Dem Geschädigten stehe bei einem qualifizierten Verschulden des Schädigers die Schadensberechnung nach Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR offen. Die Haftungsbeschränkungen nach Art. 23 Abs. 3 und 7 CMR fänden dann keine Anwendung, da der in Art. 29 Abs. 1 CMR angeordnete Wegfall von Haftungsbeschränkungen und -befreiungen gerade eine Verbesserung der Position des Geschädigten bezwecke.

[14] Auf der Grundlage von Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR habe der Kl. ursprünglich ein Schadensersatzanspruch in Höhe von 990.929,56 € zugestanden. Allerdings seien 78 der entwendeten Notebooks wieder aufgefunden und an die Versenderin auf deren Verlangen abgeliefert worden. Dadurch habe sich der Schaden um 8.550 € verringert. Dem habe die Kl. durch Rücknahme der Klage in Höhe des genannten Betrags Rechnung getragen mit der Folge, dass ihr noch ein Ersatzanspruch in Höhe von 982.379,56 € zustehe.

[15] II. Die gegen diese Beurteilung gerichtete Revision der Bekl. führt zur Aufhebung des Berufungsurteils, soweit über einen Betrag von 77.563,40 € nebst Zinsen hinaus zum Nachteil der Bekl. erkannt worden ist.

[16] Die Annahme des Berufungsgerichts, die Bekl. schulde für den Verlust des Gutes vollen Schadensersatz, weil ihr ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden (Art. 29 Abs. 1 CMR) anzulasten sei, wird von der Revision ohne Erfolg angegriffen. Die Angriffe der Revision gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Berechnung des der Versenderin entstandenen Schadens sind dagegen begründet.

[17] 1. Die Revision ist uneingeschränkt zulässig. Das Berufungsgericht hat die Revision zugelassen, ohne im Tenor

des angegriffenen Urteils eine Einschränkung hinsichtlich des Umfangs der Zulassung vorzunehmen. In den Gründen hat es dazu ausgeführt, die Frage, ob bei qualifiziertem Verschulden des Frachtführers der Umfang des Schadensersatzanspruchs des Geschädigten auch allein nach den Regelungen in Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR – ohne die Haftungsbeschränkung nach Art. 23 Abs. 3 CMR und ohne Rückgriff auf die Regelungen des im Einzelfall ergänzend anzuwendenden nationalen Rechts – bestimmt werden könne, sei in der obergerichtlichen Rechtsprechung zwar bereits erörtert, höchst-richterlich jedoch nicht explizit geklärt.

[18] Es entspricht zwar der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass sich auch bei uneingeschränkter Zulassung des Rechtsmittels im Entscheidungssatz eine wirksame Beschränkung aus den Entscheidungsgründen ergeben kann (BGHZ 153, 358, 360f.; BGH, Beschl. v. 14. 5. 2008 – XII ZB 78/07, NJW 2008, 2351 Tz. 15). Eine Zulassungsbeschränkung kann in solchen Fällen jedoch nur dann angenommen werden, wenn aus den Gründen mit hinreichender Klarheit hervorgeht, dass das Berufungsgericht die Möglichkeit einer Nachprüfung im Revisionsverfahren nur wegen eines abtrennbaren Teils seiner Entscheidung eröffnen wollte (BGH NJW 2008, 2351 Tz. 16; BGH, Urt. v. 26. 3. 2009 – I ZR 44/06, NJW-RR 2009, 1053 Tz. 21 – Resellervertrag, m. w. N.). Das ist hier nicht der Fall. Das Berufungsgericht hat in den Gründen seines Urteils lediglich das Motiv für seine Zulassungsentscheidung bezeichnet (vgl. BGHZ 90, 318, 320).

[19] 2. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Bekl., die zu festen Kosten mit einem grenzüberschreitenden Straßengütertransport beauftragt war, als Frachtführerin der Haftung nach der CMR unterliegt. Danach hat sie für den Verlust von Transportgut während ihrer Obhutszeit gemäß Art. 17 Abs. 1 i. V. mit Art. 3 CMR grundsätzlich Schadensersatz zu leisten. Vollen Schadensersatz – über die Beschränkungen des Art. 23 CMR hinaus – schuldet die Bekl. aber nur dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR erfüllt sind. Nach dieser Bestimmung kann sich der Frachtführer nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht. Entsprechendes gilt, wenn der Schaden durch seine Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen verursacht worden ist und diesen ein qualifiziertes Verschulden zur Last fällt (Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR).

[20] Ist der Gütertransportschaden – wie hier – nach dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes am 1. 7. 1998 eingetreten, so ist bei Anwendbarkeit deutschen Rechts als ein Verschulden, das zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen der CMR führt, neben dem Vorsatz nicht mehr die grobe Fahrlässigkeit anzusehen, sondern ein leichtfertiges Verhalten erforderlich, zu dem das Bewusstsein hinzukommen muss, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (BGH, Urt. v. 20. 1. 2005 – I ZR 95/01, TranspR 2005, 311, 313 = VersR 2006, 814; Urt. v. 6. 6. 2007 – I ZR 121/04, TranspR 2007, 423 Tz. 15 = VersR 2008, 1134). Hiervon ist auch das Berufungsgericht zutreffend ausgegangen.

[21] 3. Die Bekl. wendet sich nicht mehr gegen ihre grundsätzliche Schadensersatzverpflichtung nach Art. 17 Abs. 1 CMR in Höhe der Haftungsgrenze des Art. 23 Abs. 3 CMR. Danach schuldet die Bekl. für den streitgegenständlichen Verlust Schadensersatz in Höhe von 77.563,40 €.

[22] Das abhanden gekommene Transportgut hatte unstrittig ein Rohgewicht von 7.979 kg. Nach Art. 23 Abs. 3 CMR darf die Entschädigung für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts 8,33 Rechnungseinheiten nicht übersteigen. Gemäß Art. 23 Abs. 7 Satz 1 CMR ist die Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der geschuldete Schadensersatzbetrag ist nach Art. 23 Abs. 7 Satz 2 CMR in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umzurechnen, wobei der Umrechnung der Wert der betreffenden Währung am Tag des Urteils – hier des Berufungsurteils – zugrunde zu legen ist. Dieses wurde am 4. 2. 2009 verkündet. An diesem Tag betrug der Wert eines Sonderziehungsrechts 1,16698 €. Somit beläuft sich die Höchsthaftung der Bekl. gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR auf einen Betrag von 77.563,40 €.

[23] 4. Ohne Erfolg wendet sich die Revision dagegen, dass das Berufungsgericht im Streitfall die Voraussetzungen für das Vorliegen einer bewussten Leichtfertigkeit und damit für eine unbeschränkte Haftung der Bekl. bejaht hat. Entgegen der Auffassung der Revision hat das Berufungsgericht jedenfalls mit Recht dem Fahrer, dessen Verhalten sich die Bekl. gemäß Art. 29 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Art. 3 CMR zurechnen lassen muss, ein bewusst leichtfertiges Handeln angelastet. Auf die zwischen den Parteien umstrittene – und vom Berufungsgericht bejahte – Frage, ob auch der Bekl. selbst ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist, kommt es danach nicht an.

[24] a) Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine »Leute« in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGHZ 158, 322, 328f.; BGH, TranspR 2007, 423 Tz. 17 m. w. N.).

[25] b) Die tatrichterliche Beurteilung der Frage, ob eine bewusste Leichtfertigkeit vorliegt, kann das Revisionsgericht nur in eingeschränktem Maße nachprüfen. Die Prüfung muss sich darauf beschränken, ob der Tatrichter den Rechtsgriff der bewussten Leichtfertigkeit verkannt hat oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGHZ 158, 322, 327; BGH TranspR 2007, 423 Tz. 18). Solche Rechtsfehler sind hier nicht gegeben. Das Berufungsgericht hat auf der Grundlage des unstrittigen Sachverhalts rechtsfehlerfrei einen besonders schweren Pflichtenverstoß des Fahrers der Bekl. angenommen, der den Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden i. S. von Art. 29 Abs. 1 CMR i. V. mit § 435 HGB zulässt.

[26] aa) Die Revision rügt, das Berufungsgericht hätte berücksichtigen müssen, dass das Gut auf dem stark frequentierten und durch Kameras überwachten Gelände tagsüber allenfalls durch Entwendung des gesamten Lkws habe gestohlen werden können. Ein Fahrer, der eine sichere und ohne den Schlüsselcode nicht zu entriegelnde Wegfahrsperr aktiviere, handele zudem nicht in dem Bewusstsein, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten werde, wenn er eine Pause von einer Stunde mache und hierbei die Toilette aufsuche und anschließend einen Kaffee trinke. Gerade die große Sicherheit, die das

Sicherheitssystem des eingesetzten Lkw biete, spreche gegen ein bewusst leichtfertiges Verhalten des Fahrers. Ein bewusster Verstoß gegen eine der Sicherung des Transportgutes dienende vertragliche Verpflichtung rechtfertige für sich allein nicht die Annahme eines qualifizierten Verschuldens i.S. von Art. 29 Abs. 1 CMR i.V. mit § 435 HGB. Nur dann, wenn die Gefahr eines Diebstahls derart groß gewesen sein sollte, dass selbst angesichts der Erkrankung des Fahrers eine Unterbrechung der Fahrt von einer Stunde völlig unvernünftig erschienen wäre, hätte das Berufungsgericht ein bewusst leichtfertiges Handeln des Fahrers annehmen dürfen.

[27] bb) Dieses Vorbringen verhilft der Revision nicht zum Erfolg. Entgegen der Ansicht der Revision hat das Berufungsgericht den Begriff der bewussten Leichtfertigkeit nicht verkannt und auch nicht zu geringe Anforderungen an das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens gestellt.

[28] Nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Fahrer der Bekl. in mehrfacher Weise gegen die vertraglich vereinbarten und der Sicherung des Transportgutes dienenden Sicherheitsrichtlinien der Versenderin verstoßen. Unstreitig wurde die Fahrt nicht auf einem »gesicherten und bewachten« Parkplatz unterbrochen (Verstoß gegen Nummer 2.1 der Sicherheitsrichtlinien). Das Fahrzeug wurde zudem für etwa eine Stunde unbeaufsichtigt gelassen, was einen Verstoß gegen Nummer 2.3 der Sicherheitsrichtlinien darstellt.

Schließlich hat der Fahrer den Diebstahl entgegen der Verpflichtung gemäß Nummer 2.6 der Richtlinien nicht unverzüglich nach dessen Wahrnehmung, sondern erst mehr als drei Stunden nach der Entdeckung bei der nächsten Polizeidienststelle angezeigt.

[29] Dieses der Bekl. zuzurechnende Verhalten des Fahrers hat das Berufungsgericht mit Recht für die Annahme eines qualifizierten Verschuldens ausreichen lassen. Es hat dabei entgegen der Ansicht der Revision den Vortrag der Bekl. als wahr unterstellt, dass der Fahrer die Fahrt wegen plötzlich aufgetretener Magen- und Darmbeschwerden habe unterbrechen müssen, dass er das Führerhaus ordnungsgemäß verschlossen und die elektronische Wegfahrsperrung aktiviert habe.

[30] cc) Die vertragliche Vereinbarung der von der Versenderin aufgestellten »Sicherheitsrichtlinien für den Straßentransport« diene ersichtlich der Sicherung des besonders diebstahlgefährdeten Transportgutes (Notebooks), das zudem einen hohen Wert hatte. Dies war auch für die Bekl. und den von ihr eingesetzten Fahrer ohne weiteres erkennbar.

[31] Unter diesen Umständen rechtfertigt bereits der vorsätzliche Verstoß des Fahrers gegen die Nummern 2.1 und 2.3 der Sicherheitsrichtlinien für sich allein die Haftung aus Art. 29 Abs. 1 i.V. mit Art. 3 CMR (vgl. BGH, TranspR 2005, 311, 314). Eine andere Beurteilung käme nur dann in Betracht, wenn der Fahrer nach dem Besuch der Toilette unverzüglich zu dem beladenen Lkw zurückgekehrt wäre und die Fahrt fortgesetzt hätte. Das Transportfahrzeug wäre dann wesentlich kürzer als eine Stunde unbeaufsichtigt geblieben. Die für das Aufsuchen der Toilette benötigte Zeit hätte kaum genügt, ein ordnungsgemäß verschlossenes und mit einer elektronischen Wegfahrsperrung gesichertes Transportfahrzeug zu verwenden. Jedenfalls, hat sich die Gefahr eines Diebstahls dadurch, dass der Fahrer den beladenen Lkw entgegen der Nummer 2.3 der Sicherheitsrichtlinien ohne rechtfertigenden Grund etwa eine Stunde unbeaufsichtigt gelassen hat, wesentlich erhöht.

[32] dd) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass Art. 29 Abs. 1 CMR ein qualifiziertes Verschulden nur hinsichtlich des die Haftung begründenden Tatbestands voraussetzt (BGH, TranspR 2005, 311, 314). Ist danach von einem qualifizierten Verschulden i.S. von Art. 29 Abs. 1 CMR auszugehen, das seiner Art nach als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt, so obliegt es dem beklagten Frachtführer, im Prozess solche Umstände vorzutragen und gegebenenfalls zu beweisen, die gegen die Kausalität des festgestellten Sorgfaltsverstößes sprechen (vgl. BGH, Urt. v. 16. 7. 1998 – I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 22f.; BGH TranspR 2005, 311, 314; Thume in *Fremuth/Thume*, Frachtrecht, Art. 29 CMR Rn. 29; Koller, Transportrecht, 7. Aufl., Art. 29 CMR Rn. 7 a.E.). Durch diese Verteilung der Darlegungs- und Beweislast wird der Frachtführer aufgrund seiner besonderen Sachnähe zum eingetretenen Schaden nicht in unzumutbarer Weise belastet (BGH, TranspR 1999, 19, 23; TranspR 2005, 311, 314).

[33] Diese Grundsätze hat das Berufungsgericht im Streitfall rechtsfehlerfrei angewandt. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hatte die ausdrückliche Vereinbarung der von der Versenderin aufgestellten »Sicherheitsrichtlinien für den Straßentransport« den auch für die Bekl. erkennbaren Sinn, den gerade im Italiengeschäft häufiger vorkommenden Ladungsverlusten infolge eines Diebstahls entgegenzuwirken. Mit Recht hat das Berufungsgericht in der etwa einstündigen Abwesenheit des Fahrers, die sich mit der Notwendigkeit, die Toilette aufzusuchen, nicht rechtfertigen lässt, einen Umstand gesehen, der als Ursache für den Diebstahl des Lkw und damit für den Transportgutverlust ernsthaft in Betracht kommt. Bei einem vorsätzlichen Verstoß gegen die ausdrückliche Vereinbarung, das Transportfahrzeug zu keiner Zeit unbeaufsichtigt zu lassen, spricht eine Vermutung dafür, dass diese Vertragsverletzung gefahrerhöhend und damit kausal für den eingetretenen Verlust gewesen ist und dass dem Frachtführer und dem eingesetzten Fahrer dies auch bewusst war. In einem solchen Fall obliegt es dem Frachtführer, Umstände vorzutragen und gegebenenfalls zu beweisen, die gegen die Kausalität des festgestellten Fehlverhaltens sprechen (BGH, TranspR 1999, 19, 22f.; TranspR 2005, 311, 314). Nach den ebenfalls unangegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Bekl. derartige Umstände nicht vorgetragen.

[34] c) Ohne Erfolg bleibt auch die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe das Verfahrensgrundrecht der Bekl. aus Art. 103 Abs. 1 GG verletzt, weil es die von der Bekl. benannten Zeugen V. (Fahrer des entwendeten Lkws) und R. (Mitarbeiter der Bekl.) nicht vernommen habe.

[35] Nach dem Vorbringen der Revision hätte der Zeuge V. bestätigt, dass die Fahrtunterbrechung wegen einer plötzlich aufgetretenen Magen- und Darmerkrankung notwendig gewesen sei, dass er das Fahrzeug verschlossen, die Schlüssel abgezogen und die elektronische Wegfahrsperrung eingeschaltet habe. Zu diesem Vortrag der Bekl. brauchte der Zeuge nicht vernommen zu werden. Entgegen der Ansicht der Revision hat das Berufungsgericht die unter Beweis gestellten Behauptungen der Bekl. seiner Entscheidung als wahr zugrunde gelegt. Dies ergibt sich mit hinreichender Deutlichkeit aus dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe unter B I 3 im angefochtenen Urteil.

[36] Der Vernehmung des Zeugen R. bedurfte es ebenfalls nicht, weil die in sein Wissen gestellten Tatsachen – der Fahrer V. sei seit dem 1. September 2003 bei der Bekl. beschäftigt gewesen, während der gesamten Tätigkeit habe es keiner-

lei Anzeichen für seine Unzuverlässigkeit gegeben – aus der Sicht des Berufungsgerichts für die Entscheidung nicht erheblich waren. Der von der Revision gerügte Verstoß gegen Art. 103 Abs. 1 GG liegt danach nicht vor.

[37] 5. Mit Erfolg wendet sich die Revision aber gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Kl. könne den der Versenderin entstandenen Schaden auf der Grundlage von Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR berechnen, ohne dabei auf die Haftungshöchstsumme gemäß Art. 23 Abs. 3 und 7 CMR begrenzt zu sein.

[38] a) Der Umfang des zu ersetzenden Schadens bestimmt sich im Fall des Art. 29 Abs. 1 CMR grundsätzlich nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht (BGH, Urt. v. 15. 10. 1998 – I ZR 111/96, TranspR 1999, 102, 105 = VersR 1999, 646; BGH TranspR 2005, 311, 314). Das Berufungsgericht hat keine Feststellungen zu der Frage getroffen, welchem nationalen Recht der streitgegenständliche Beförderungsvertrag unterliegt. Nach Ansicht der Revision kommt auf das Vertragsverhältnis zwischen der Versenderin und der Bekl. italienisches Recht zur Anwendung. Hierfür könnte – sofern die Versenderin und die Bekl. keine Rechtswahl nach Art. 27 Abs. 1 Satz 1 EGBGB a.F. getroffen haben – die Vorschrift des Art. 28 Abs. 4 EGBGB a.F. sprechen, wonach bei Güterbeförderungsverträgen vermutet wird, dass sie mit dem Staat die engsten Verbindungen aufweisen, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Entladeort befindet. Die Hauptniederlassung der Bekl. befindet sich in Bozen/Italien. Das Gut sollte auch in Italien (Cambiago) entladen werden. Die Voraussetzungen des Art. 28 Abs. 4 EGBGB a.F. sind danach grundsätzlich erfüllt. Es ist auch nicht ersichtlich, dass das Vertragsverhältnis zu einem anderen Staat eine engere Verbindung aufweist (Art. 28 Abs. 5 EGBGB a.F.).

[39] Bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR ist es dem Geschädigten allerdings unbenommen, seinen Schaden auch auf der Grundlage der Art. 17 bis 28 CMR zu berechnen, da in einem solchen Fall allein der Frachtführer das Recht verliert, sich auf Bestimmungen zu berufen, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast zu seinen Gunsten umkehren. Die Ansprüche des Geschädigten bleiben von der Regelung des Art. 29 Abs. 1 CMR unberührt. Er kann Schadensersatz immer auch in der Höhe verlangen, in der er ihn ohne ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers beanspruchen könnte (BGH, Urt. v. 3. 3. 2005 – I ZR 134/02, TranspR 2005, 253, 254 = VersR 2005, 1577).

[40] b) Hiervon ist auch das Berufungsgericht ausgegangen. Es hat jedoch angenommen, der Geschädigte könne unter den Voraussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR auch auf der Grundlage von Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR Ersatz verlangen. Eine Beschränkung des Ersatzanspruchs durch Art. 23 Abs. 3 und 7 CMR hat das Berufungsgericht verneint, weil dies dem mit Art. 29 Abs. 1 CMR verfolgten Zweck, die Position des Geschädigten zu verbessern, widerspräche. Diese Beurteilung hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand.

[41] c) Die Frage, ob der Geschädigte seinen Ersatzanspruch wegen Verlustes von Transportgut bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR auf der Grundlage von Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR berechnen kann, ohne dabei der Haftungsbegrenzung gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR zu unterliegen, wird in der Rechtsprechung und im Schrifttum unterschiedlich beurteilt.

[42] aa) Die Ansicht, die eine Beschränkung des Wertersatzanspruchs gemäß Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR durch Art. 23 Abs. 3 und 7 CMR verneint, führt zur Begründung im Wesentlichen an, dass der in Art. 29 Abs. 1 CMR angeordnete Wegfall von Haftungsbeschränkungen und -befreiungen gerade eine Verbesserung der Position des Geschädigten bezwecke. Dieser Zielsetzung widerspräche es, wenn der Geschädigte gezwungen wäre, seinen Schaden auch dann nach den §§ 249ff. BGB zu berechnen, wenn die Berechnung gemäß Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR zu einem für ihn günstigeren Ergebnis führte (OLG Stuttgart TranspR 2002, 23, zu der dem Art. 23 Abs. 1 CMR nachgebildeten Vorschrift des § 429 Abs. 1 HGB; OLG Düsseldorf, TranspR 2003, 343, 347; *Koller* a. a. O., Art. 29 CMR Rn. 10 a. E.; *Harms* in *Thume*, Kommentar zur CMR, 2. Aufl., Art. 29 Rn. 71; wohl auch *Bahnsen* in *Ebenroth/Boujong/Jost/Strohn*, HGB, 2. Aufl., Art. 29 CMR Rn. 51 i. V. mit Fn. 147; MünchKomm.HGB/*Jesser-Huß*, 2. Aufl., Art. 29 CMR Rn. 35 i. V. mit Fn. 240).

[43] bb) Die eine Beschränkung des Wertersatzanspruchs durch Art. 23 Abs. 3 und 7 CMR befürwortende Auffassung verweist demgegenüber hauptsächlich darauf, dass die CMR ein einheitliches, in sich geschlossenes Haftungsgefüge enthalte, das zwischen einer Haftung wegen qualifizierten Verschuldens und einer reinen Obhutshaftung unterscheide. Der Anspruchsberechtigte müsse, wenn er seinen Ersatzanspruch auf der Grundlage von Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR berechne, auch die Haftungsbegrenzung des Art. 23 Abs. 3 CMR akzeptieren, die nicht durch Art. 29 Abs. 1 CMR überwunden werden könne (vgl. *Thume*, TranspR 2008, 78ff.; *P. Schmidt*, TranspR 2009, 1, 2; MünchKomm.HGB/*Herber*, a. a. O., § 435 Rn. 27, zu den Art. 23 Abs. 1 und 3 CMR nachgebildeten Vorschriften § 429 Abs. 1, § 431 Abs. 1 HGB; *Oetker/Paschke*, HGB, § 435 Rn. 12, ebenfalls zu § 429 Abs. 1 und § 431 Abs. 1 HGB; siehe auch MünchKomm.HGB/*Freise*, a. a. O., Art. 36 CIM Rn. 6).

[44] cc) Der Senat schließt sich der letzten Auffassung an.

[45] (1) Nach Art. 29 Abs. 1 CMR kann sich der Frachtführer auf die Bestimmungen des Kapitels IV der CMR, »die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren«, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ihm ein zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht. Damit sind alle Bestimmungen der Art. 17 bis 28 CMR, die einen Haftungsausschluss, eine Haftungsbegrenzung oder eine Umkehr der Beweislast anordnen, insbesondere Art. 17 Abs. 2 bis 5, Art. 18, 23 und 25 CMR, gemeint (*Koller*, a. a. O., Art. 29 CMR Rn. 8; MünchKomm.HGB/*Jesser-Huß*, a. a. O., Art. 29 CMR Rn. 32, 34).

[46] (2) Die Bestimmung des Art. 23 CMR enthält nicht nur in ihrem Absatz 3, sondern – mittelbar – auch in Absatz 1 und 2 eine Haftungsbegrenzung. Nach Art. 23 Abs. 1 CMR wird die zu leistende Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet. Gemäß Art. 23 Abs. 2 CMR bestimmt sich der Wert des Gutes nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Der nach Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR geschuldete Wertersatz hat eine abstrakte und pauschalierte Entschädigung für den eingetretenen Sachschaden zum Gegenstand. Er dient der vereinfachten Schadensabwicklung (*Boesche* in *Ebenroth/Boujong/Jost/Strohn*, a. a. O., Art. 23 CMR Rn. 3; *Thume*, TranspR 2008, 78,

80). Zwar kann der Anspruchsberechtigte den Schaden auf der einen Seite nach dem Börsen- oder Marktpreis oder nach dem gemeinen Wert des Gutes berechnen, der in der Regel über dem Preis liegen wird, den er für die Wiederbeschaffung der Ware aufwenden müsste. Auf der anderen Seite gewährt Art. 23 Abs. 1 CMR keinen Ersatz weiterer Vermögensschäden, insbesondere wegen entgangenen Gewinns oder weiterer Güterfolgeschäden. Die in Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR enthaltenen Regelungen sind daher als – jedenfalls mittelbare – Haftungsbeschränkungen anzusehen (*Koller, a. a. O., Art. 29 CMR Rn. 8; MünchKomm.HGB/Jesser-Huß, a. a. O., Art. 29 CMR Rn. 35*).

[47] Eine direkte Haftungsbegrenzung ist darüber hinaus in Art. 23 Abs. 3 CMR vorgesehen. Nach dieser Vorschrift darf die Entschädigung 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht überschreiten. Diese Haftungshöchstgrenze dient im Rahmen der Regelaftung dem Schutz des Frachtführers vor wirtschaftlich unzumutbarer Inanspruchnahme (BGHZ 79, 302, 304).

[48] (3) Macht der Anspruchsberechtigte von seinem Wahlrecht in der Weise Gebrauch, dass er nicht Schadensersatz wegen qualifizierten Verschuldens des Frachtführers nach Art. 29 Abs. 1 CMR i. V. mit den §§ 249ff. BGB verlangt, sondern Wertersatz gemäß Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR beansprucht, so muss er alle in Art. 23 CMR vorgesehenen Haftungsbegrenzungen gegen sich gelten lassen. Er kann sich nicht allein die Wertbestimmung zunutze machen und die zweite Haftungsbegrenzung wegfallen lassen. Denn der Wertersatz gemäß Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR und die Haftungshöchstsumme nach Art. 23 Abs. 3 CMR bilden ein einheitliches Haftungsbegrenzungssystem (*Thume, TranspR 2008, 78, 81; P. Schmidt, TranspR 2009, 1, 2*).

[49] 6. Das Berufungsgericht kann danach keinen Bestand haben, soweit die Verurteilung der Bekl. zur Zahlung eines über 77.563,40 € zuzüglich Zinsen hinausgehenden Betrages bestätigt worden ist.

[50] III. Das Berufungsgericht hat – aus seiner Sicht folgerichtig – keine Feststellungen dazu getroffen, in welcher Höhe der Kl. nach dem im Fall des Art. 29 Abs. 1 CMR ergänzend anwendbaren nationalen Recht wegen des streitgegenständlichen Verlusts von Transportgut ein Schadensersatzanspruch gegen die Bekl. zusteht. Im Umfang der Aufhebung ist die Sache daher zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

#### **Art. 17 Abs. 1, Art. 23 Abs. 3, Art. 29 CMR**

**1. Zur Leichtfertigkeit i.S. des § 435 HGB bei einem Unterfrachtführer, der vom Hauptfrachtführer nicht ausdrücklich auf die besondere Diebstahlsgefährdung des Gutes hingewiesen wurde.**

**2. Zur Bindungswirkung einer Streitverkündung des beklagten Hauptfrachtführers im Vorprozess.**

[Leitsätze der Redaktion]

**OLG Koblenz, Urteil vom 20. 5. 2010 – 5 U 1443/09 –**

(Vorinstanz: LG Koblenz, Urteil vom 18. 11. 2009 – 16 O 188/09)

#### **Entscheidungsgründe:**

I. M hatte die D beauftragt als Spediteurin von der L gefertigte Computer aus Thüringen zu Filialen einer Einzelhandelskette in Belgien transportieren zu lassen. In diesem Rahmen schloss sie am 22. 8. 2007 einen Frachtvertrag mit der niederländischen E, der sich auf 12.800 Geräte bezog. E setzte den Bekl. am 29. 8. 2007 für den Transport von 693 Stück als Subunternehmer ein.

Der Fahrer des Bekl. nahm diese Computer, die sich verpackt und mit Folie überzogen auf Paletten befanden, am 30. 8. 2007 mit seinem Lkw in Empfang. Zur Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten machte er am Abend des Tages gegen 19.00 Uhr auf einem nahe der holländischen Grenze gelegenen Autobahnparkplatz Halt und legte sich später, nachdem eine um etwa 21.30 Uhr durchgeführte Kontrolle keine Auffälligkeiten ergeben hatte, zum Schlaf in seine Koje. Am nächsten Morgen stellte er gegen 5.00 Uhr fest, dass die Plane seines Fahrzeugs eingeschnitten worden war und man mehr als drei Paletten abgeräumt hatte. Insgesamt fehlten 76 Computer.

Danach nahm der Sachversicherer der M, der zunächst für den Schaden aufkam, bei dem Haftpflichtversicherer der D (H) Regress und erhielt von diesem im Vergleichsweg eine Ersatzleistung von 20.923,56 Euro. Das waren 70 % des Warenwerts. Im Anschluss daran versuchte H bei E Rückgriff zu nehmen. Es kam zu einem Prozess, in dem die E dem Bekl. den Streit verkündete, uneingeschränkt zur Zahlung verurteilt wurde. In der abschließenden landgerichtlichen Entscheidung vom 21. 10. 2008 hieß es: »E hat die ausdrücklich vereinbarten Sicherungsvorkehrungen für den Transport nicht eingehalten bzw. nicht einhalten lassen. Nach der getroffenen Vereinbarung durften für den Transport ausschließlich Kofferverfahrzeuge verwendet werden. Im Hinblick auf die extrem diebstahlsgefährdete Ware ... durfte das Transportfahrzeug bei transportbedingten Ruhezeiten nur auf einem bewachten Parkplatz abgestellt werden. Diese Pflichten hat E nicht beachtet bzw. nicht beachten lassen.«

Daraufhin leistete die Kl., die ihrem Vortrag nach Haftpflichtversicherer der E ist, den ausgerichteten Betrag von 20.923,56 Euro nebst 5 % Zinsen seit dem 1. 10. 2007 und kam außerdem für die Prozesskosten von 5.216,39 Euro (Gebühren der Anwälte von E 1.906,60 Euro und festgesetzter Erstattungsanspruch des H von 3.308,79 Euro) auf. Insoweit nimmt sie jetzt ihrerseits den Bekl. in Anspruch.

Das Landgericht hat dem Klageverlangen stattgegeben. Es ist von einer betragsmäßig uneingeschränkten Haftung des Bekl. gemäß Art. 17 Abs. 1, Art. 29 CMR ausgegangen. Der Bekl. habe gewusst, was Gegenstandes ihm erteilten Frachtauftrags gewesen sei und den Transport in grober Vernachlässigung der ihm danach obliegenden Sorgfaltspflichten durchgeführt. Es habe an Vorkehrungen zur Verhinderung des Diebstahls gefehlt.

Dieses Urteil, auf das zur näheren Sachverhaltsdarstellung Bezug genommen wird, greift der Bekl. mit der Berufung an und erstrebt die Abweisung der Klage, hilfsweise die Zurückverweisung des Rechtsstreits in die erste Instanz. Er leugnet wie schon vor dem Landgericht, auf die Art des Transportgutes hingewiesen worden zu sein. Das entscheidende Versäumnis liege in einer fehlenden Instruktion von Seiten der E. Das führe zum Haftungsausschluss, zumindest aber zu einem Mitverschuldenseinwand.

II. Die Berufung hat weithin Erfolg. Sie führt in Änderung des angefochtenen Urteils zu einer erheblichen Herab-