nicht mehr gegeben gewesen; ebenso wenig sei eine Verwertung einzelner Bauteile technisch möglich gewesen, weshalb ein Restwert nicht anzusetzen gewesen sei. Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hat offensichtlich versucht, eine Reparatur bei der Herstellerfirma, der Firma H, in Auftrag zu geben und das Meßlineal dort hingeschickt, wo es auch vom Sachverständigenbüro B und T GmbH besichtigt wurde. Die Firma H hat unter dem 23.04.2015 bestätigt, dass eine Reparaturanfrage vorgelegen hat, eine Reparatur aber technisch nicht möglich sei. All dem ist die Beklagte nicht konkret entgegengetreten.

Für den nach §§ 249, 252 BGB ersatzfähigen Schaden bietet die Handelsrechnung vom 20.03.2015 die Vermutung für den Marktpreis, § 429 Abs. 3 Satz 2 HGB.

7. Die Gutachterkosten sind nach § 430 HGB ersatzfähig, und zwar unabhängig davon, ob die Beklagte an der Schadensfeststellung beteiligt worden ist. Eine Einbeziehung des Gegners ist nicht Voraussetzung für seine Kostentragungspflicht.

8. Die Beklagte hat gegenüber der Klägerin keinen Anspruch auf Herausgabe des beschädigten Pakets, den sie im Wege des Zurückbehaltungsrechts gegenüber dem Zahlungsanspruch der Klägerin geltend machen könnte. Für einen Vorteilsausgleich ist im vorliegenden Fall, in dem – wie unter 6. ausgeführt – feststeht, dass das beschädigte Transportgut keinen Restwert hat, kein Raum.

[...]

Einsender: Rechtsanwalt Dr. Günter Kirchhof, Köln

§ 459 S. 1, § 425 Abs. 1 § 435 HGB; § 318 ZPO

1. Die Klausel eines Fracht(rahmen)vertrages, wonach beladene LKW »... dort abzustellen (sind), wo ausreichende Sicherheit gewährleistet ist«, ist wirksam und dahin auszulegen, dass beladene LKW nur dort abgestellt werden dürfen, wo sie gegen den Zutritt von Dieben wirksam geschützt sind (bspw. eingefriedete Gelände mit Zugangskontrollen, abschließbare Gebäude oder Garagen).

2. Der Verstoß gegen entsprechende Sicherheitsvorgaben und/oder deren unterlassene Weitergabe begründet ein qualifiziertes Verschulden nach § 435 HGB.

3. Der Einwand eines Mitverschuldens wg. unterlassener Wertdeklaration kann überhaupt erst erheblich sein, wenn der Sendungswert mindestens das Zehnfache der Regelhaftung betragen hat.

4. Unzulässige Feststellungen in einem Grundurteil (auch) zur Höhe des Anspruchs binden das Berufungsgericht nicht (§ 318 ZPO), sind gleichwohl aber nicht geeignet, einer Berufung zum Erfolg zu verhelfen.

[Leitsätze der Redaktion]

OLG Celle Urt. v. 13.06.2019 – 11 U 6/19

(Vorinstanz: LG Verden, Grundurteil vom 10.10.2018 – 10 O 101/17)

I.

Die Klägerin macht als Versicherer aus übergegangenem Recht der Versenderin Schadensersatz wegen des Diebstahls einer ganzen LKW-Aufliegerladung an Bauteilen für Katalysatoren für Kraftfahrzeuge geltend.

Wegen des Sach- und Streitstands erster Instanz sowie wegen der erstinstanzlich gestellten Anträge der Parteien wird auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO).

Das Landgericht hat in dem angefochtenen Grundurteil erkannt, die Klage sei »dem Grunde nach gerechtfertigt«. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Klägerin habe ihre Aktivlegitimation durch die Vorlage des Versicherungsscheins und die Erbringung der Versicherungsleistung durch die Vorlage eines Zahlungsbelegs nachgewiesen. Der übergegangene Anspruch beruhe auf einem Speditionsvertrag zu fixen Kosten, weshalb sich die Beklagte wie eine Frachtführerin behandeln lassen müsse. Als solche hafte sie verschuldensunabhängig für den Schaden, welcher durch das Abhandenkommen der im Streit stehenden Ladung entstanden sei. Das Landgericht hat sich nach Vernehmung zweier Zeugen unter maßgeblicher Berücksichtigung der von der Klägerin vorgelegten Lieferscheine, der korrespondierenden Rechnungen und der Beladeprotokolle davon überzeugt gezeigt, dass auf den gestohlenen Sattelanhänger diejenige Anzahl und Art an – von der Versicherungsnehmerin der Klägerin (im Folgenden: die Versenderin) zuvor bearbeiteter – Bauteilen für Katalysatoren geladen gewesen sei, welche die Klägerin behauptet. Das Landgericht hat des Weiteren ausgeführt, dass der Beklagten die Haftungsbegrenzung gem. §§ 429, 431 Abs. 1 HGB (im Streitfall auf eine Höhe von unstreitig 113.878,08 €) nicht zugutekomme. Der Beklagten sei Leichtfertigkeit vorzuwerfen, weil die von ihr unterbeauftragte Streithelferin (zu 1.) die von der Versenderin erteilte Sicherheitsanordnung infolge mangelhafter Organisation nicht erfüllt habe, ein beladenes Fahrzeug entweder beim Parken zu überwachen oder nur dort abzustellen, »wo ausreichende Sicherheit gewährleistet ist«. Diese Anordnung sei i.S.d. § 305c BGB weder überraschend noch mehrdeutig und daher von der Beklagten zu beachten gewesen. Das nächtliche Abstellen des bereits beladenen Sattelanhängers in einem Gewerbegebiet in Nienburg sei nicht sicher gewesen. Eines gesonderten Hinweises auf den besonders hohen Wert des Ladeguts habe es wegen der unmissverständlichen Sicherheitsanordnung nicht bedurft. Aus demselben Grunde komme ein anspruchsminderndes Mitverschulden der Versicherungsnehmerin der Klägerin nicht in Betracht.

Gegen dieses Urteil, auf dessen Begründung im Einzelnen ebenfalls verwiesen wird, richtet sich die rechtzeitig und formgerecht sowohl von der Beklagten als auch von der Streithelferin zu 1 eingelegte Berufung. Die Beklagte wendet sich zum einen gegen die Feststellung, dass sich die behauptete Ladung auf dem gestohlenen Sattelauflieger befunden habe. Weder der als Zeuge vernommene Lagerarbeiter noch der als Zeuge vernommene Fahrer hätten den Inhalt der geladenen Kartons überprüfen können, weil diese – was unstreitig ist – blickdicht verschlossen gewesen seien. Die vom Landgericht angewandte »Paketrechtsprechung« habe der Bundesgerichtshof längst aufgegeben. Diese wäre im Übri-

gen nur dann einschlägig gewesen, wenn die Versenderin die Ware als Herstellerin verkauft und zur Beförderung zur Käuferin direkt an sie, die Beklagte, übergeben hätte. Tatsächlich habe die Versenderin allenfalls Ware, die Dritten gehöre, bearbeitet und die – angeblich – bearbeitete Ware sodann bei einer Lagerhalterin einlagern lassen. Erst dort habe sie, die Beklagte, die Ware ohne direkte Beteiligung der Versenderin aufladen lassen. Deshalb stehe noch nicht einmal fest, ob die Ware nicht bereits auf dem Weg von der Versenderin zu der Lagerhalterin abhandengekommen sei. Auch stehe nicht fest, dass die womöglich gestohlenen Bauteile bereits mit den behaupteten Edelmetallen beschichtet worden seien. Die Klägerin habe selbst eingeräumt, dass die Güter nur stichprobenartig überprüft worden seien. Überdies, das ist der zweite Berufungsangriff, sei das Landgericht zu Unrecht davon ausgegangen, dass ihr, der Beklagten, ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen sei. Das Landgericht habe diesen Vorwurf daraus abgeleitet, dass die Streithelferin zu 1 es unterlassen habe, die ihr von der Beklagten erteilten Sicherheitsanweisungen an ihren Fahrer weiterzugeben. Das sei der falsche Ansatzpunkt, weil maßgeblich nur diejenigen Vorkehrungen seien, welche sie, die Beklagte, ihrerseits der Versenderin geschuldet habe. Die Sicherheitsanweisung der Versenderin sei indes zum einen »für die gegenständliche Destination gar nicht wirksam vereinbart gewesen«, zum andern aber als AGB »vollständig unbestimmt und damit unwirksam«. Es sei unklar geblieben, unter welchen Voraussetzungen ein Abstellplatz im Sinne jener Anordnung »ausreichende Sicherheit« geboten hätte. Schließlich, das ist der dritte Berufungsangriff, habe das Landgericht den Mitverschuldenseinwand zu Unrecht abgelehnt. Die Versenderin wäre schon nach Ziffer 3.3 ADSp zur Wertdeklaration verpflichtet gewesen, im Übrigen aber auch unabhängig von den ADSp wegen des – behaupteten – hohen Werts der gestohlenen Ladung, der den Höchstbetrag der Regelhaftung um fast das Zehnfache überschritten hätte. Das Landgericht habe es versäumt, ihrer, der Beklagten, Behauptung im Wege einer Beweisaufnahme nachzugehen, dass sie die Beförderung bei Kenntnis dieses hohen Wertes abgelehnt hätte. Allein der tatsächliche Verlauf der Dinge bestätige diese Behauptung. Die Versenderin habe nämlich mittlerweile, das heißt nach dem streitgegenständlichen Schadensfall, ihre Sicherheitsanweisungen deutlich konkretisiert und verschärft. Sie, die Beklagte, habe daraufhin die Zusammenarbeit beendet, weil sie diese Vorgaben nicht erfüllen könne und wolle. Schließlich habe das Landgericht übersehen, dass dem Lagerarbeiter vom Fahrer mitgeteilt worden sei, wo dieser den Sattelanhänger abstellen wollte, und dass der Lagerarbeiter dagegen keinen Einwand erhoben habe. Dieses Verhalten müsse sich die Klägerin zurechnen lassen; es schließe »nach § 452 Abs. 2 HGB« Ansprüche der Klägerin aus.

[…]

Die Klägerin verteidigt im Wesentlichen das angefochtene Urteil und wiederholt und vertieft hierzu ihr erstinstanzliches Vorbringen. Sie vertritt die Auffassung, der Bundesgerichtshof habe seine »Paketrechtsprechung« gar nicht aufgegeben. Die in den neueren höchstrichterlichen Entscheidungen entschiedenen Fälle hätten nur anders gelegen als diejenigen, auf die sich die »Paketrechtsprechung« bezogen habe. Sie benennt außerdem drei weitere Mitarbeiter der Spedition G zum Beweis der Tatsache, dass sich in den abhanden gekommenen Paketen die behaupteten Waren befanden. Die Klägerin legt außerdem erstmals die vollständige Fassung des ersten Teils des »Anforderungsprofils« als Anlage BB 1 vor. Hinsichtlich der Frage eines etwaigen Mitverschuldens und der insofern bedeutsamen Frage, ob die ADSp in den Vertrag miteinbezogen wurden, verweist die Klägerin jetzt auf Ziffer 13.9 des »Anforderungsprofils«. Darin heißt es: »Allgemeine Geschäftsbedingungen der Auftragnehmer oder sonstige nationale oder internationale Allgemeine Spediteurbedingungen, die im Anwendungsbereich dieses Anforderungsprofils Anwendung haben könnten, finden ausdrücklich keine Anwendung, es sei denn, diese wurden mit dem Auftraggeber ausdrücklich vereinbart.« Die Klägerin bestreitet schließlich, dass das Unterlassen einer etwa geschuldeten Wertdeklaration schadensursächlich gewesen sei. Sie behauptet hierzu, die Beklagte habe auch nach dem streitgegenständlichen Schadensereignis und folglich in Kenntnis des Wertes der Katalysatoren weitere Transporte für die Klägerin durchgeführt. Im Jahr 2017 sei es dabei zu zwei weiteren Diebstahlsfällen mit erheblichen Schäden gekommen.

[…]

II.

Die Berufung ist unbegründet. Es bedarf lediglich einer Klarstellung, dass die Entscheidungsgründe des angefochtenen Grundurteils überschießende Tatsachenfeststellungen enthalten, derer es zur Begründung des Grundurteils nicht bedurft hat und die daher für das Betragsverfahren keine Bindungswirkung gem. § 318 ZPO erzeugen.

1. Materiell rechtsfehlerfrei hat das Landgericht entschieden, dass der Klägerin der Klageanspruch aus übergegangenem Recht zusteht und weder von Gesetzes wegen der Höhe nach begrenzt ist noch wegen Mitverschuldens vermindert oder gar ausgeschlossen ist.

a) Die Herleitung des von der Klägerin geltend gemachten Schadensersatzanspruchs aus § 459 Satz 1, § 425 Abs. 1 HGB ist an sich unproblematisch. Die Beklagte haftet als Fixkostenspediteurin verschuldensunabhängig für das Abhandenkommen desjenigen ihr von der Versenderin anvertrauten Frachtguts, das sich am Abend des 22.11.2016 auf der Ladefläche des in Nienburg abgestellten Sattelaufliegers befand.

Soweit die Beklagte im ersten Rechtszug noch die Aktivlegitimation der Klägerin sowie die tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Anspruchsgrundlage in Frage gestellt hat, greifen sowohl sie als auch die Streithelferin zu 1 die gegenteiligen Ausführungen des Landgerichts (unter II. 1., 2. und 3. der Entscheidungsgründe) in ihren Berufungsbegründungen nicht mehr an. Der Senat beschränkt sich deshalb auf die Mitteilung, dass er diese Ausführungen für durchweg zutreffend hält.

b) Zwischen den Parteien umstritten ist hinsichtlich der Haftung dem Grunde nach allein, ob diese Haftung gem. § 431 Abs. 1 HGB von vornherein auf einen Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gutes – das sind unstreitig 113.878,08 € – beschränkt ist

und ob die Versenderin ein den Anspruch minderndes oder gar ausschließendes Mitverschulden an der Schadensentstehung trifft (dazu sogleich c). Die Beschränkung gem. § 431 Abs. 1 HGB greift, wie das Landgericht zutreffend entschieden hat, gem. § 435 HGB nicht ein, weil der Schaden auf eine Unterlassung zurückzuführen ist, welche die Beklagte leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat.

aa) Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute i.S.v. § 428 HGB 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. Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (ständige höchstrichterliche Rechtsprechung, unter anderem BGH, Urt. v. 13.12.2012 – I ZR 236/11 [= TranspR 2013, 286], juris Rn. 17 m.w.N.).

bb) Ein Verstoß gegen vertraglich vereinbarte oder von einer Partei des Frachtvertrages einseitig wirksam vorgegebene Sicherheitsbestimmungen begründet nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs grundsätzlich ein qualifiziertes Verschulden (vgl. BGH, Urt. v. 30.09.2010 – I ZR 39/09 [= TranspR 2010, 437], juris, Rn. 28 f.; v. 20.01.2005 – I ZR 95/01 [= TranspR 2005, 311], juris, Rn. 31; jeweils zu Art. 29 Abs. 1 CMR), wenn er als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt.

cc) Die Versenderin hatte der Beklagten einseitig, aber rechtlich wirksam Sicherheitsvorkehrungen vorgegeben, welche die Klägerin im entscheidenden Punkt rundweg ignorierte.

(1) Die Beklagte akzeptierte das nunmehr vollständig als Anlage BB 1 vorgelegte »Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr in Europa, Russland und GUS«, das ihr die Versenderin als Allgemeine Geschäftsbedingungen vorgelegt hatte, ausdrücklich, indem sie die auf dessen S. 34 vorgesehene Bestätigungs- und Anerkenntniserklärung unterzeichnete. Das ist unstreitig. Dadurch wurden diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen in das von ihr mit der Versenderin geschlossene Vertragsverhältnis grundsätzlich wirksam mit einbezogen.

(2) Unter Punkt 5.3. enthalten diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen diejenige Regelung, die das Landgericht im Tatbestand seines Grundurteils wörtlich wiedergegeben hat.

(3) Diese Regelung ist weder überraschend noch zweideutig und daher weder gem. § 305c Abs. 1 BGB gegenüber der Beklagten unwirksam noch gem. § 305c Abs. 2 BGB zu Lasten der Versenderin (und folglich im vorliegenden Prozess zu Lasten der Klägerin als deren Rechtsnachfolgerin) auszulegen.

(a) Insofern nimmt der Senat zur Vermeidung von Wiederholungen zunächst auf die Ausführungen des Landgerichts Bezug. Den rechtlichen Maßstab für die Beurteilung der Klausel gem. § 305c BGB hat das Landgericht dort zutreffend dargestellt. Hervorzuheben ist insbesondere, dass das Landgericht zwischen den beiden in § 305c BGB enthaltenen – ganz unterschiedlichen Regelungen – in zutreffender Weise unterschieden hat, nämlich zwischen einer etwaigen Unwirksamkeit der Einbeziehung wegen Überrumpelung der anderen Vertragspartei einerseits (Abs. 1) und der Unklarheitenregelung gem. Abs. 2, die keineswegs zur Unwirksamkeit der Klausel führt.

(b) Den von der Beklagten in der Berufungsbegründung erneut – wenn auch nur noch »am Rande« – unternommenen Versuch der Beklagten, die wirksame Einbeziehung des von der Versenderin erstellten sog. Anforderungsprofils in den streitgegenständlichen Frachtvertrag in Frage zu stellen, hält der Senat für entbehrlich. Die Beklagte hat denselben Versuch bereits im ersten Rechtszug unternommen. Die Beklagte meint, das Anforderungsprofil beziehe sich nur auf internationale Transporte, nicht aber auf einen innerdeutschen Transport, wie er hier in Rede steht. Es verschließt sich dem Senat rundweg, wie sie zu dieser Auffassung gelangt ist. Der Titel des betreffenden Dokumentes lautet: »Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr in Europa, Russland & GUS«. Die von der Beklagten unterzeichnete Bestätigungserklärung lautet so, wie das Landgericht sie auf S. 2 seines Grundurteils zitiert hat. Danach besteht nicht der geringste Hinweis darauf, dass das Regelwerk nur auf internationale Transporte anzuwenden sein könnte. Ein Transport innerhalb des Geltungsbereichs »Europa« ist selbstverständlich auch ein Transport innerhalb Deutschlands, weil Deutschland ein Teil des Kontinents Europa ist.

Das ergibt sich, nachdem die Kläger mit ihrer Berufungserwiderung die vollständige Fassung des ersten Teils des »Anforderungsprofils« als Anlage BB 1 vorgelegt hat, nunmehr abschließend auch aus den Ausführungen unter Nr. 2 der »Einleitung« dieses »Anforderungsprofils«: »Das Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr in Europe, Russland und GUS – (»Anforderungsprofil«) gilt für Logistikdienstleister der chemischen Industrie (wie z.B. Spediteure und die von den Spediteuren beauftragten Frachtführer) – im folgenden »Auftragnehmer« genannt – im *nationalen* und internationalen Straßengüterverkehr mit Lastkraftwagen […] Hervorhebung durch den Senat«.

(c) Die Ausführungen des Landgerichts, wonach die Klausel 5.3 nicht ungewöhnlich und daher für die Beklagte nicht überraschend und daher insgesamt nicht gem. § 305c Abs. 1 BGB unwirksam war, greift die Berufung gar nicht an. Die Auffassung, die Klausel sei unwirksam, stützt die Beklagte allein auf die Annahme, sie sei zu unbestimmt.

Die bezeichneten Ausführungen des Landgerichts sind auch richtig. Hinzuzufügen ist allenfalls noch, dass die Beklagte selbst ihrer Subunternehmerin, der Streithelferin zu 1, im Rahmen ihrer Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine ähnliche Sicherheitsanweisung vorgab (vgl. Bd. 1 Bl. 26 der Beiakten StA Verden […]: »*…ist der Laderaum mit besonders ge-*

eigneten Riegel- oder Schließsystemen, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, zu sichern. Die Fahrzeuge dürfen während der gesamten Beförderung nicht unbeaufsichtigt abgestellt werden. Es sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen z.B. durch Abstellen einer Aufsichtsperson, Ansteuerung bewachter Parkplätze bzw. bewachter Speditions-Frachthöfe«). Allein das zeigt, dass die Klausel der Versenderin für sie und den Verkehrskreis, dem die Beklagte angehört, nicht überraschend gewesen sein kann.

(d) Problematisch ist folglich ausschließlich, ob bei der Auslegung der Sicherheitsanweisung gem. Klausel 5.3 Zweifel i.S.d. § 305c Abs. 2 BGB bestehen, die zu Lasten der Versenderin gehen müssen.

(aa) Allgemeine Geschäftsbedingungen sind nach ihrem objektiven Inhalt und typischen Sinn einheitlich so auszulegen, wie sie von verständigen und redlichen Vertragspartnern unter Abwägung der Interessen der normalerweise beteiligten Verkehrskreise verstanden werden, wobei die Verständnismöglichkeiten des durchschnittlichen Vertragspartners des Verwenders zugrunde zu legen sind. Ansatzpunkt für die bei einem Formularvertrag gebotene objektive, nicht am Willen der konkreten Vertragspartner zu orientierende Auslegung ist in erster Linie der Vertragswortlaut. Sind mehrere Auslegungsmöglichkeiten rechtlich vertretbar, kommt die Unklarheitenregel des § 305c Abs. 2 BGB zur Anwendung. Außer Betracht zu bleiben haben dabei nur solche Verständnismöglichkeiten, die zwar theoretisch denkbar, praktisch aber fernliegend und nicht ernsthaft in Erwägung zu ziehen sind (ständige höchstrichterliche Rechtsprechung, vgl. zuletzt BGH, Urt. v. 24.10.2017 – VI ZR 504/16, juris Rn. 22 m.w.N.).

Ist der Wortlaut eines Formularvertrags nicht eindeutig, kommt es für die Auslegung entscheidend darauf an, wie der Vertragstext aus der Sicht der typischerweise an Geschäften dieser Art beteiligten Verkehrskreise zu verstehen ist, wobei der Vertragswille verständiger und redlicher Vertragspartner beachtet werden muss – dabei sind die Verständnismöglichkeiten des durchschnittlichen Vertragspartners des Verwenders zugrunde zu legen (vgl. etwa BGH, Urt. v. 20.07.2016 – IV ZR 245/15, juris Rn. 22, 25; Urt. v. 20.10.2015 – XI ZR 166/14, juris Rn. 19, jeweils m.w.N.). Bei der Auslegung allgemeingebräuchlicher Begriffe in Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist grundsätzlich diejenige Bedeutung zugrunde zu legen, die der auszulegende Begriff im allgemeinen Sprachgebrauch hat. Wird durch Allgemeinen Geschäftsbedingungen ein Geschäftstyp geregelt, an dem typischerweise nicht das breite Publikum, sondern zum Beispiel die Kaufleute einer bestimmten Branche beteiligt sind, ist den verwendeten branchenspezifischen Fachausdrücken die fachsprachliche Bedeutung und nicht diejenige (möglicherweis abweichende) Bedeutung beizulegen, die sie in der Umgangssprache haben (MünchKomm-BGB/*Basedow*, 8. Aufl., § 305c Rn. 38). Bei der Auslegung technischer Vertragsbedingungen kommt daher der Verkehrssitte maßgebliche Bedeutung zu, wenn Wortlaut und Sinn der Regelung nicht zu einem eindeutigen Ergebnis führen (BGH, Urt. v. 17.06.2004 – VII ZR 75/03, juris Rn. 16, 20).

(bb) Nach diesem Beurteilungsmaßstab hat jedenfalls die erste Variante der Sicherheitsanweisung (»...so sind sie zu überwachen...«) einen eindeutigen Inhalt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des Landgerichts nimmt der Senat zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug; sie sind zutreffend.

Es ist für den Senat nicht nachvollziehbar, aus welchem Grund die Beklagte meint, das Vorgehen des Landgerichts, die Wortbedeutung dieser Variante unter Zuhilfenahme des Dudens zu ergründen, sei »fernliegend«. Die Beklagte begründet diese Einschätzung auch nicht näher. Ein Werk wie der Duden ist gerade diejenige Quelle für die Bestimmung einer Wortbedeutung, die sich aufdrängt.

(cc) Es verbleibt die Frage, ob die zweite Variante (»... oder dort abzustellen, wo ausreichende Sicherheit gewährleistet ist«) bestimmt genug ist. Sie eröffnet dem jeweiligen Vertragspartner der Versenderin jedenfalls einen Beurteilungsspielraum, weil die konkret erforderlichen Sicherungsmaßnahmen nicht festgelegt sind.

(aaa) Der Einwand der Beklagten, es stehe nicht einmal der Beurteilungsmaßstab fest (»*objektiv, durch einen Sachverständigen, subjektiv aus Sicht der VN der Klägerin, subjektiv beim Abstellen durch den Fahrer, subjektiv nach dem Verständnis der Beklagten oder durch wen und wie auch immer!?*«), überzeugt den Senat nicht. Der Beurteilungsmaßstab für die Auslegung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist geklärt. Auf die vorstehenden Ausführungen unter (aa) wird verwiesen. Der Beurteilungsmaßstab ist daher das Verständnis eines verständigen und redlichen durchschnittlichen Transportunternehmers. Er – nicht aber sein Fahrer – muss verstehen können, welche Sicherungsmaßnahmen die Versenderin von ihm erwartet.

[...]

(ccc) Das von der Versenderin angestrebte Ziel ergibt sich aus der Überschrift des betreffenden Kapitels ihres »Anforderungsprofils« und den umstehenden Regelungen. Es geht in dem Kapitel um die Sicherheit des jeweiligen Transports vor Verkehrsunfällen (vgl. hierzu insbesondere die Klauseln 5.1 und 5.2), vor schädlichen Einwirkungen des Transportguts auf die Umwelt (vgl. hierzu die Überschrift sowie Klauseln 5.2, 5.3. Satz 2 und 5.7) und um Sicherheit vor Diebstahl (vgl. die Klauseln 5.3 Satz 1 Variante 1, 5.4 und 5.5). In der an dieser Stelle auszulegenden Klausel 5.3 Satz 1 geht es allein um die Sicherheit vor Diebstahl. Das ergibt sich unmittelbar aus der ersten in dieser Klausel enthaltenen Regelung (Überwachung eines beladenen Fahrzeugs beim Parken erforderlich). Die Überwachung des beladenen Fahrzeugs kann nur den Zweck der Vorsorge gegen Diebstahl haben, weil sich ein anderer Zweck damit nicht erreichen lässt.

Im Hinblick auf den in dem Kapitel auch verfolgten Schutz der Umwelt lässt sich allenfalls erwägen, ob durch die Überwachung eines geparkten beladenen Fahrzeugs womöglich (auch) dem Austreten einer umweltgefährdenden Ladung vorgebeugt werden soll. Ein dahingehendes Verständnis hält der Senat allerdings für allzu fernliegend. Für Gefahrgut enthält Klausel 5.3 Satz 2 eine ausdrückliche Anweisung (»dürfen in reinen Wohngebieten nicht abgestellt werden«). Das Risiko eines überraschenden ungewollten Austritts der Ladung erscheint im Übrigen – selbst bei flüssiger oder gasförmiger Ladung – dermaßen überschaubar zu sein, dass die Regelung dann weitgehend bedeutungslos bliebe.

Der Zweck beschränkt sich andererseits auf den Schutz vor Diebstahl, erstreckt sich also nicht auf den Schutz vor gewaltsamem Zugriff. Ein solcher (Raub etc.) lässt sich nämlich durch bloßes Überwachen nicht verhindern, sondern nur durch aktive Gegenwehr.

(ddd) Die maßgebliche Fragestellung lässt sich folglich wie folgt weiter präzisieren: Kann ein verständiger und redlicher durchschnittlicher Transportunternehmer erkennen, an welchen Stellen er ein beladenes Fahrzeug abstellen soll, um dem Diebstahl sowohl des ganzen beladenen Fahrzeugs als auch des Ladeguts in einer Weise vorzubeugen, die hierfür als »ausreichend« anzusehen ist?

Das ist nach dem Verständnis des Senats der Fall. Wenn der Begriff »ausreichend« aus der Sicht eines objektiven Branchenmitglieds beurteilt wird, bedeutet er, dass der Vertragspartner der Versenderin nur solche Parkplätze auswählen darf, auf denen unberechtigte Dritte nicht unbemerkt auf das beladene Fahrzeug oder allein die Ladung zugreifen können. Denn »ausreichend« ist die gewährleistende Sicherheit nur dann, wenn das angestrebte Ziel durch sie erreicht werden kann. Als Parkplätze kommen mithin Gelände in Betracht, die gegen den Zutritt von Dieben wirksam geschützt sind, etwa durch wirkungsvolle Einfriedungen und Zutrittskontrollen, überdies selbstverständlich alle Garagen und sonstigen Gebäude, die abschließbar sind. Ein – unterbrechungslos (durch Streifenpersonal oder Videokameras) – überwachter Parkplatz würde schon unter die Sicherungsvariante »Überwachung« fallen. Es genügt hingegen nicht, dass der unbeobachtete unberechtigte Zugriff nur erschwert ist, wie etwa durch die auf beleuchteten, stark frequentierten Autohöfen für Diebe erhöhte Gefahr einer Entdeckung.

(eee) Der Senat sieht sich in seinem Verständnis der Sicherungsanordnung durch die von der Beklagten selbst gegenüber ihren Auftragnehmern verwendete Sicherungsanordnung bestärkt. Diese ist hinsichtlich des Abstellorts nämlich allenfalls geringfügig bestimmter (vgl. nochmals Bd. I Bl. 26 der Beiakten StA Verden […]: *»Die Fahrzeuge dürfen während der gesamten Beförderung nicht unbeaufsichtigt abgestellt werden. Es sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen z.B. durch Abstellen einer Aufsichtsperson, Ansteuerung bewachter Parkplätze bzw. bewachter Speditions-Frachthöfe«*). Auch die Beklagte überlässt mithin dem jeweiligen Auftragnehmer die Auswahl der im Einzelfall »geeigneten« Sicherungsmaßnahme. Ihre Klausel unterscheidet sich von derjenigen der Versenderin nur dadurch, dass sie in Betracht kommende Maßnahmen exemplarisch benennt.

Dadurch wird dem Verwendungsgegner die eigenständige Beurteilung des jeweiligen Einzelfalls nicht erspart. Ihre eigene Klausel hält die Beklagte dennoch nicht für unbestimmt.

(fff) Die Beklagte beruft sich gegenüber der Auffassung des Landgerichts und des Senats auf das Urteil des OLG München vom 28.10.2015 (7 U 4228/14 [= TranspR 2016, 193], juris). Im dortigen Fall lautete die per Allgemeiner Geschäftsbedingung erteilte Sicherheitsanweisung (a.a.O., Rn. 3 f.):

»2. Anhänger und Wechselanhänger mit Ware von FSC (Auftraggeber) dürfen niemals an unbeaufsichtigten Orten abgehängt oder abgestellt werden. Dies gilt jederzeit und überall während des Abholens, Transports und der Anlieferung der Ware, bspw. an LKW-Abstellplätzen an Autobahnen oder in Gewerbegebieten am Lieferort. Dies gilt auch für den Fall, dass der Fahrer im Anhänger bleibt. Ausnahmen sind nur bei Begegnungsverkehr oder unvermeidlichen technischen, zeitlichen oder gesetzlichen Zwängen zulässig, wenn beaufsichtigte Plätze nur begrenzt verfügbar sind und die Nutzung derartiger Plätze aus anderen angemessenen Gründen nicht möglich ist. Die TDL [= Beklagte, Anm. des Senats] wird alle Fahrer und Auftragnehmer anweisen, lediglich beaufsichtigte Plätze zu nutzen und alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um diese Bestimmung einzuhalten. Die Definition von,beaufsichtigter Platz« wird durch FSC und TDL separat vereinbart.

3. An Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen dürfen beladene Anhänger nicht für längere Zeit abgestellt werden, außer in einer Einrichtung des TDL oder in einer Einrichtung eines Netzpartners des TDL. Die betreffenden Einrichtungen müssen eingezäunt und regelmäßig durch Sicherheitspersonal kontrolliert werden. …«

Die Sub-Subunternehmerin der dort verklagten Frachtführerin stellte den wertvoll beladenen Lastzug nächtens auf einem Autohof ab; die Plane wurde aufgeschlitzt und Transportgut entwendet. Das OLG München verneinte (a.a.O., Rn. 11 ff.) ein vorsatzgleiches Verschulden i.S.v. Art. 29 CMR. Maßgeblich sei, ob der im dortigen Fall von dem Frachtführer angesteuerte Autohof ein »unbeaufsichtigter Ort« i.S.v. Nr. 2 der dortigen Sicherheitsrichtlinie gewesen sei. Zur Auslegung dieses Begriffes seien die Nummern 2 und 3 der Sicherheitsanweisungen zusammen in den Blick zu nehmen. Nr. 2 stelle für den Normalfall (also – wie beim gegenständlichen Transport – an Wochentagen) auf einen »unbeaufsichtigten Ort« ab und nenne bspw. LKW-Parkplätze an Autobahnen oder in Gewerbegebieten. Verschärfte Anforderungen gälten nach Nr. 3 an Wochenenden und Feiertagen; hier sei ein Abstellen nur in eingezäunten und durch Sicherheitspersonal kontrollierten Einrichtungen zulässig. Unter der Woche – wie im dortigen Fall – sei daher das Abstellen an einem Ort zulässig gewesen, der mehr sei als ein reiner Abstellplatz, aber weniger an Sicherheit böte als eine eingezäunte und kontrollierte Einrichtung. Deshalb sei es vertretbar anzunehmen, dass das Abstellen auf einem Rastplatz mit Tankstelle und Publikumsverkehr nicht an einem »unbeaufsichtigten Ort« erfolgte. Bei dieser Auslegung handele es sich zwar nicht um eine zwingende, aber um eine mögliche und für die dortige Beklagte günstige Auslegung. Gem. § 305c Abs. 2 BGB gingen Auslegungszweifel zu Lasten der dortigen Klägerin als Klauselverwenderin. Dabei sei auch zu berücksichtigten, dass jede Auslegung vertraglich vereinbarter Pflichten davon auszugehen habe, dass im Zweifel gewollt sei, dass die Einhaltung der Pflicht möglich ist. Die – für den Wegfall der Haftungserleichterung darlegungspflichtige Klägerin habe nicht aufgezeigt, wo an Werktagen ein »beaufsichtigter Ort« liegen könnte, wenn von der unbestreitbaren Prämisse ausgegangen werde, dass an Werktagen ein Abstellen an einem umzäunten und kontrollierten Ort nicht erforderlich sei; dem dort erkennenden Senat seien solche Orte an deutschen Autobahnen nicht bekannt.

Diese Entscheidung steht der hier vorgenommenen Beurteilung nicht entgegen. In dem vom Oberlandesgericht München entschiedenen Fall hatte sich die Klauselverwenderin

dazu entschieden, ihren Vertragspartnern konkrete Vorgaben für die Diebstahlsprävention zu machen. Bei deren Ausformulierung erzeugte sie Unklarheiten, die im Ergebnis sogar dazu führten, dass sie für das werktägliche Abstellen die Auswahl von Plätzen verlangte, die es gar nicht zu geben scheint.

Davon hebt sich die im Streitfall zu beurteilende Klausel ab. Sie gibt eine klare Zielsetzung vor, nämlich einen Diebstahl des ganzen Lastzugs oder auch nur der Ladung zu verhindern, und eröffnet dem Vertragspartner dafür zwei Wege, nämlich die dauerhafte Überwachung des Lastzugs oder die Auswahl eines Platzes nach eigenem Ermessen, an dem ein Diebstahl nicht möglich ist.

(ggg) Die Beklagte beruft sich außerdem auf das Senatsurt. v. 11.12.2014 (11 U 160/14, TranspR 2015, 159), das »inzident« für ihre Rechtauffassung sprechen soll. Das überrascht. Der Senat hat in dem von ihm damals entschiedenen Fall die AGB-rechtliche Wirksamkeit der dortigen Sicherheitsanweisung (*»das abgestellte Fahrzeug ist abzuschließen und zu sichern, der Abstellort ist während des Parkens zu überwachen und zu kontrollieren«*) ausdrücklich dahinstehen lassen und das qualifizierte Verschulden schon aus dem Umstand abgeleitet, dass die dortige Beklagte anhand diverser Indizien den sehr hohen Wert der ihr übergebenen Ware erkennen konnte und trotzdem den Auflieger weder abschloss (was wegen der Verwendung eines Planen-LKWs und des Tathergangs »Aufschneiden« allerdings weniger von Bedeutung war) noch ihn der Fahrer der dortigen Beklagten während des Parkens (auf einem insgesamt unbewachten Parkplatz) auch nur ansatzweise überwachte und kontrollierte, sondern schlief.

(hhh) Des Weiteren beruft sich die Beklagte auf die Urteile des Bundesgerichtshofs vom 20.01.2005 (I ZR 95/01 [= TranspR 2005, 311], juris sowie TranspR 2005, 311) und vom 30.09.2010 (I ZR 39/09 [= TranspR 2010, 437], juris sowie TranspR 2010, 437). Auch das verfängt nicht.

In dem durch das erstgenannte Urteil entschiedenen Fall gab es tatsächlich eine konkrete Sicherheitsanweisung (Einsatz ausschließlich eines deutschen Fahrers), welche die Subunternehmerin der dortigen Beklagten nicht beachtete (a.a.O., Rn. 34). Daraus leitete der Bundesgerichtshof ein qualifiziertes Verschulden gem. Art. 29 CMR ab. Ein Erkenntniswert für die an Sicherheitsvorgaben durch Allgemeine Geschäftsbedingungen zu stellenden Anforderungen an die Bestimmtheit ergibt sich aus der Entscheidung nicht.

Auch in dem durch das letztgenannte Urteil entschiedenen Fall gab es in der Tat recht präzise Sicherheitsvorgaben, welche die Fahrer der Beklagten verletzten. Der Bundesgerichtshof leitete allein aus dieser Vertragsverletzung den Schluss auf das qualifizierte Verschulden i.S.d. Art. 29 CMR ab. Weitergehende Erkenntnisse ergeben sich auch aus dieser Entscheidung nicht. Insbesondere finden sich auch dort keine Ausführungen oder auch nur Anmerkungen darüber, inwiefern auch der Verstoß gegen eine womöglich weniger präzise Sicherheitsvorgabe ein solches Verschulden zu begründen vermag. Im Gegenteil lässt sich jene Entscheidung sogar eher gegen die Beklagte wenden. Eine der Anweisungen lautete:

»Pausen dürfen nur auf gesicherten, beleuchteten und bewachten Parkplätzen durchgeführt werden. Es ist nicht erlaubt, auf »einfachen« Autobahnparkplätzen anzuhalten.« Der in jener Anweisung gebrauchte Begriff »gesichert« ist kaum konkreter als der im Streitfall gebrauchte Begriff »ausreichende Sicherheit«: Mussten die Parkplätze komplett umzäunt sein? Wenn ja: Wie hoch und wie stark musste der Zaun sein? Auch ist das erforderliche Ausmaß der Bewachung in jener Anweisung nicht bestimmt (Gelegentliche Streifen? Regelmäßige Kontrolle der Papiere? Strikte Zugangskontrollen?). Trotzdem hatte der Bundesgerichtshof gegen die Bestimmtheit jener Klausel keine Bedenken.

(dd) Die Beklagte will überdies einen Rückschluss aus Satz 2 der Klausel 5.3 ziehen, wonach »mit Gefahrgut beladene Fahrzeuge [...] in reinen Wohngebieten nicht abgestellt werden« dürfen. Sie meint daraus den Schluss ziehen zu können, dass Fahrzeuge, die nicht mit Gefahrgut beladen sind, durchaus auf öffentlichem Grund abgestellt werden dürfen. Mit Hilfe dieses Schlusses versucht die Beklagte, eine ähnliche Unklarheit der Gesamtregelung zu konstruieren, wie sie das Oberlandesgericht München (a.a.O.) in dem ihm zur Entscheidung vorliegenden Fall festgestellt hat. Auch das überzeugt den Senat nicht. Die vorliegende Regelung unterscheidet sich von derjenigen, die das Oberlandesgericht München zu beurteilen hatte, in ihrer Grundstruktur. Die dortige Regelung enthielt – ausschließlich – abgestufte Anforderungen an die Sicherheit vor Diebstahl. Da die Anforderungen auf einer der beiden dort geregelten Stufen nicht eindeutig waren und die für die andere dort geregelte Stufe getroffenen Bestimmungen zu dieser Uneindeutigkeit im Wege eines Schlusses a maiore ad minus beitrugen, hielt das Oberlandesgericht München die Regelung für unklar i.S.d. § 305c Abs. 2 BGB.

Diese Abstufung verschiedener demselben Zweck dienender Regelungen fehlt hier. Die Regelung in Satz 2 der Klausel 5.3 dient ersichtlich nicht dem Diebstahlsschutz, sondern dem Schutz der Umwelt vor Gefahrstoffen (vgl. auch § 410 HGB). Gefahrstoffe sind nämlich zumeist nicht besonders diebstahlsgefährdet – und selbst wenn sie es im Einzelfall, worauf der Prozessbevollmächtigte der Beklagten in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat hingewiesen hat, doch einmal sind, wäre diese Gefahr nicht gerade in reinen Wohngebieten erhöht. Das Abstellverbot für reine Wohngebiete kann deshalb nur den Zweck haben, die diesbezüglich arglose und unvorbereitete Wohnbevölkerung vor schädlichen Auswirkungen zu schützen, die beim Austritt von Gefahrstoffen aus dem jeweiligen Transportbehälter drohen.

Hat die Regelung in Satz 2 aber einen anderen Zweck, ergeben sich daraus keinerlei Rückschlüsse – und folglich auch keine Unklarheiten – für die nach Satz 1 zu erfüllenden Anforderungen.

(4) Die von der Beklagten mehrfach geäußerte Auffassung, die Klausel 5.3 sei »unwirksam«, kann sich nach alledem allenfalls noch auf die Regelung des § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB stützen.

(a) Das Transparenzgebot verpflichtet den Verwender Allgemeiner Geschäftsbedingungen, Rechte und Pflichten seiner Vertragspartner möglichst klar und durchschaubar darzustellen. Dazu gehört nicht nur, dass die einzelne Regelung für sich genommen klar formuliert ist, vielmehr muss die Regelung auch im Kontext mit den übrigen Regelungen des Klauselwerks verständlich sein (BGH, Urt. v. 25.02.2016 –

VII ZR 156/13, juris Rn. 31 m.w.N.). Dem Vertragspartner muss klar sein, was ggf. »auf ihn zukommt« (BAG, Urt. v. 18.11.2015 – 5 AZR 751/13, juris Rn. 23).

(b) Teilte der Senat die von der Beklagten vorgetragenen Bedenken gegen die Verständlichkeit der Klausel, läge nach diesem Maßstab wohl auch ein Verstoß gegen das Transparenzgebot vor. Für die Beklagte wäre dann gänzlich unklar geblieben, welche Maßnahmen sie zur Herstellung »ausreichender Sicherheit« zu treffen hatte, und folglich auch, welche zusätzlichen Kosten insoweit auf sie zukamen. Dies ist jedoch, wie im Vorstehenden näher begründet, nicht der Fall. Der Geschäftsführer der Beklagte hätte, wenn er sich mit der Klausel überhaupt befasste, mit zumutbarer Anspannung seiner Erkenntnismöglichkeiten abschätzen können, welche Maßnahmen von der Beklagten erwartet wurden.

(c) Diese Erwägungen zeigen, dass sich der Anwendungsbereich der Unklarheitenregel des § 305c Abs. 2 BGB und derjenige des Transparenzgebots des § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB – zumindest teilweise – überschneiden. Auch § 305c Abs. 2 BGB ist eine Ausprägung des das ganze Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen beherrschenden Transparenzgebots, die Vorschrift hat aber eine spezifische Schutzrichtung gegenüber unklaren Allgemeinen Geschäftsbedingungen (»Meistbegünstigungsprinzip«). Dabei setzt der Befund der »Unklarheit« zunächst voraus, dass Deutungsspielräume des zu überprüfenden Textes nicht nach den anerkannten Regeln der Auslegung konkretisiert und der Textinhalt damit »geklärt« werden können. Ist das möglich, dann entfällt ohne weiteres auch der Vorwurf der Intransparenz (vgl. etwa BGH, Urt. v. 09.03.2005 – VIII ZR 17/04, juris Rn. 15 ff., 19; *Staudinger/Michael Coester*, BGB, Neubearb. 2013, § 307 Rn. 172 m.w.N.). Bleibt die Klausel jedoch auch nach den gebotenen Auslegungsbemühungen unklar, so entfaltet § 305c Abs. 2 BGB eine differenzierte Wirkungsweise: Führt die kundenfeindlichste Auslegung zur materiellen Unangemessenheit und Unwirksamkeit der Klausel nach §§ 307 bis 309 BGB, so ist dies in der Regel gleichzeitig auch die kundenfreundlichste Auslegung, weil an die Stelle der Klausel das dispositive Gesetzesrecht (oder ergänzende Vertragsauslegung) tritt. In diesen Fällen erledigt § 305c Abs. 2 BGB vorrangig den gebotenen Kundenschutz gegen unklare AGB, das Transparenzgebot des § 307 BGB kommt nicht zum Zuge. Anderes mag nur gelten, wenn die sachlich kundenfreundlichste Auslegungsalternative den Kunden besserstellen würde als die Ersatzregeln gem. § 306 Abs. 2 BGB: Dann gilt die so ausgelegte Klausel, allerdings auch hier vorrangig gegenüber § 307 BGB, das heißt es besteht kein Anlass mehr, die Unklarheit der Klausel im Rahmen der Inhaltskontrolle negativ zu bewerten (BT-Drucks. 14/7052, 188). Im Verhältnis zu § 305c Abs. 2 BGB kommt das Transparenzgebot des § 307 BGB deshalb letztlich nur zum Zuge, wenn der Auslegungsprozess im Rahmen des § 305c Abs. 2 BGB (noch) nicht zu einer materiell unangemessenen Klauselvariante geführt hat, nach § 307 BGB aus der Intransparenz selbst aber dann doch eine unangemessene Benachteiligung des Kunden gefolgert wird (*Staudinger/Michael Coester* a.a.O.).

Da es im Streitfall möglich ist, die Klausel 5.3 durch Auslegung ausreichend zu konkretisieren, stellt sich die Frage der Intransparenz nicht mehr.

(5) Für eine aus anderen Gründen als aus einer etwaigen Intransparenz herzuleitende Unwirksamkeit der Klausel ist nichts ersichtlich – geschweige denn vorgetragen. Allenfalls könnte erwogen werden, ob die Übertragung des Diebstahlsschutzes die Beklagte insgesamt i.S.d. § 307 Abs. 1 Satz 1 BGB unangemessen benachteiligte. Dafür spricht allerdings nichts. Für die Sicherung des Ladeguts gegen Verlust im Allgemeinen ist nach dem Gesetz während des Beförderungsvorgangs ohnehin der Frachtführer verantwortlich – und zwar sogar verschuldensunabhängig (vgl. § 425 Abs. 1 HGB). Es geht bei der in Rede stehenden Klausel mithin nur um die konkrete, an die Verhältnisse des konkreten Vertragsverhältnisses angepasste Ausgestaltung der ohnehin bestehenden gesetzlichen Verpflichtung. Überdies sei abermals auf die von der Beklagten gegenüber ihren Subunternehmern formularmäßig verwendete eigene Sicherheitsanweisung verwiesen (a.a.O.). Die Beklagte verlangt, wenn sie selbst die Position des Versenders einnimmt, von den von ihr beauftragten Frachtführern nahezu dieselben Vorkehrungen, die sie aufgrund der Klausel 5.3 im Verhältnis zur Versicherungsnehmerin der Klägerin zu treffen hatte. Auch das spricht deutlich gegen die Unangemessenheit dieser Klausel. Insofern ist auch zu beachten, dass es denjenigen Vertragspartnern der Versenderin, die deren »Anforderungsprofil« einzuhalten hatten, freistand, die Sicherheitsanforderungen bei der Preisbildung zu berücksichtigen, mithin einen Gegenwert für diese besondere Leistung zu verlangen. Auch das spricht gegen die Unangemessenheit der Regelung.

(6) Die Beklagte handelte den in der Klausel 5.3. des »Anforderungsprofils« enthaltenen Sicherheitsvorgaben zuwider.

Die Beklagte beanstandet die entsprechenden Feststellungen des Landgerichts mit dem Einwand, das Landgericht habe verkannt, dass sich ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten allenfalls aus einem Verstoß gegen eine in ihrem Vertragsverhältnis mit der Versenderin erteilten Sicherheitsanweisung bestehen könne, nicht aber aus einem Verstoß der Streithelferin gegen Sicherheitsanweisungen, welche die Beklagte der Streithelferin erteilte.

(a) Das ist im Ansatz zumindest teilweise richtig. Das Landgericht leitet das qualifizierte Verschulden daraus ab, »dass die Streithelferin zu 1) diese Sicherheitsanweisung missachtete und insbesondere nicht an ihren Fahrer weitergegeben hat«. Bei den Sicherheitsanweisungen, auf die sich das Landgericht (zunächst) bezogen hat, handelt es sich allerdings entgegen den Ausführungen auf S. 6 f. der Berufungsbegründung um das von der Versenderin gestellte »Anforderungsprofil«. Das ergibt sich aus den vorhergehenden Absätzen in den Entscheidungsgründen, die sich nur darauf beziehen.

Sodann wird die Begründung des Landgerichts (a.a.O.) allerdings tatsächlich unklar. Denn anschließend stellt das Landgericht darauf ab, dass der von ihm als Zeuge vernommene Fahrer angegeben habe, »ihm sei die Sicherheitsanordnungen der Beklagten an die Streithelferin zu 1) nicht bekannt gewesen.« Deshalb sei der Streithelferin zu 1) ein Organisationsverschulden vorzuwerfen. »Diese Verpflichtung der Streithelferin zu 1 [sei] weitergehender als die Sicherheitsanforderung der Versicherungsnehmerin«. Diese Begründung ist tatsächlich so nicht vollständig nachvollziehbar.

(b) Im Ergebnis ist die vom Landgericht getroffene Feststellung aber dennoch richtig. Selbstverständlich lässt sich das qualifizierte Verschulden der Beklagten nicht – jedenfalls nicht unmittelbar – daraus herleiten, dass die Streithelferin nicht die spezifischen Vorgaben der Beklagten umsetzte. Entscheidend ist allein, ob die Sicherheitsanweisungen der Versenderin gegenüber der Beklagten von letzterer und von der Streithelferin zu 1 beachtet wurden.

Dieser Schluss lässt sich allerdings – wenigstens mittelbar – aus der – im Übrigen i.S.d. § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO in der Berufungsbegründung unbeanstandet gebliebenen – Feststellung des Landgerichts ziehen, dass die Streithelferin nicht einmal die ihr ausdrücklich bekannt gegebenen Sicherheitsanweisungen der Beklagten beachtete. Daraus folgt denknotwendig, dass sie auch die Sicherheitsanweisungen der Versenderin nicht befolgte, weil diese letztendlich noch (ein wenig) schärfer waren als die von der Beklagten gestellten.

Schon dieses Fehlverhalten muss sich die Beklagte gem. § 428 Satz 2 HGB zurechnen lassen. Überdies und vor allem aber trifft sie tatsächlich ein eigenes Organisationsverschulden, weil sie die Sicherheitsanweisungen der Versenderin nicht an die Streithelferin zu 1 weitergegeben hatte. Die Streithelferin zu 1 hat in ihrem Schriftsatz vom 21.08.2018 ausdrücklich vorgetragen, das als Anlage K 11 vorgelegte Anforderungsprofil sei ihr unbekannt. Die Beklagte hat ihrerseits nicht behauptet, dieses Dokument der Streithelferin zu 1 vorgelegt zu haben.

dd) Es liegt auf der Hand, dass das Unterlassen der Weitergabe der Sicherheitsanweisung und deren Nichtbeachtung durch die Streithelferin zu 1 als Schadensursache im Sinne der höchstrichterlichen Rechtsprechung ernsthaft in Betracht kommen. Hätte die Streithelferin zu 1 die Sicherheitsanweisung gekannt, hätte sie ihren Fahrer entsprechend anweisen müssen. Dieser hätte den beladenen Sattelauflieger dann nicht unbewacht nächstens in einem Gewerbegebiet abstellen dürfen. Bei Beachtung der Sicherheitsanweisung hätte die Streithelferin zu 1 den Sattelauflieger vielmehr entweder bis zur Weiterfahrt bewachen müssen oder ihn auf einem ausreichend eingezäunten und abgeschlossenen Gelände oder in einem abgeschlossenen Gebäude abstellen müssen. Dann wäre ein einfacher Diebstahl in der Begehungsweise, wie sie sich in der Nacht vom 22. auf den 23.11.2016 zutrug, nicht möglich gewesen. Die unbekannten Diebe hätten nicht einfach nur mit einer Zugmaschine vor den Auflieger fahren, beide Fahrzeuge miteinander koppeln und sodann wegfahren müssen.

ee) Ist nach alledem von einem qualifizierten Verschulden auszugehen, das seiner Art nach als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt, so obliegt es dem verklagten Frachtführer, im Prozess solche Umstände vorzutragen und gegebenenfalls zu beweisen, die gegen die Kausalität des festgestellten Sorgfaltsverstoßes für den eingetretenen Schaden sprechen (vgl. BGH, Urt. v. 30.09.2010, a.a.O., Rn. 29; v. 20.01.2005, a.a.O., Rn. 33; v. 16.07.1998 – I ZR 44/96 [= TranspR 1999, 19], juris, Rn. 32).

Dafür müsste die Beklagte darlegen und beweisen, dass der Diebstahl in der Nacht vom 22. auf den 23.11.2016 auch dann geschehen wäre, wenn sie entweder für eine Bewachung des beladenen Sattelanhängers gesorgt hätte oder ihn auf einem ausreichend eingezäunten und abgeschlossenen Gelände oder in einem abgeschlossenen Gebäude abgestellt hätte. Das behauptet die Beklagte selbst nicht.

ff) Der von der Beklagten mehrfach wiederholte Hinweis auf die präventiven Empfehlungen des Schadenssachverständigen G und ihre Behauptung, die Versenderin habe ein diesen Empfehlungen entsprechendes Sicherheitskonzept erst nach dem in Rede stehenden Schadensfall umgesetzt, sind rechtlich nicht erheblich. Aufgrund der durch Klausel 5.3. des »Anforderungsprofils« erteilten Sicherheitsanweisung war es *allein* Aufgabe der Beklagten, entsprechende Überlegungen schon vor der Ausführung des ersten Transports für die Versenderin anzustellen und danach zu handeln. Sie – und nicht die Versenderin – hatte nach der Vertragslage die Sicherheit zu gewährleisten. Der Umstand, dass die Versenderin sich nach dem in Rede stehenden Schadensfall dennoch offenbar veranlasst sah, ein entsprechendes Konzept selbst zu entwickeln, belegt lediglich, dass sie das Vertrauen in die entsprechenden Fähigkeiten der Beklagten verloren hatte.

c) Zu Recht hat das Landgericht auch festgestellt, dass der auf die Klägerin übergegangene Schadensersatzanspruch nicht wegen eines der Versenderin anzulastenden Mitverschuldens, das im Unterlassen eines Hinweises auf den – von der Klägerin behaupteten – hohen Wert der Ladung bestehen könnte, vermindert oder gar überhaupt nicht entstanden ist.

aa) Zunächst ist hierzu hervorzuheben, dass die [...] Rechtsausführungen der Beklagten, wonach die Klägerin darzulegen und zu beweisen habe, dass eine rechtlich gebotene, aber unterlassene Wertdeklaration für den Eintritt, die Art und den Umfang sowie die Höhe des Schadens nicht ursächlich geworden sei, entgegen ihrer Annahme nicht der höchstrichterlichen Rechtsprechung entsprechen. Das ergibt sich mit Eindeutigkeit insbesondere auch aus dem von der Beklagten hierzu zuletzt zitierten Urteil des Bundesgerichtshofs v. 03.03.2016 – I ZR 245/14 [= TranspR 2016, 304], juris Rn. 14, in dem wörtlich das Folgende ausgeführt ist:

»Zwar obliegt es bei einem entsprechenden Sachvortrag des Anspruchstellers zur fehlenden Ursächlichkeit der unterlassenen Wertangabe nach der Rechtsprechung des Senats grundsätzlich den, Frachtführer, darzulegen und gegebenenfalls auch zu beweisen, dass der unterlassene Hinweis auf den ungewöhnlich hohen Wert des Gutes für den entstandenen Schaden zumindest mitursächlich war [...]. Abweichendes gilt jedoch für Gut, das nach den in den Frachtvertrag einbezogenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Frachtführers von der Beförderung ausgeschlossen ist. Unterbleibt bei einem solchen Verbotsgut ein Hinweis auf den die Obergrenze übersteigenden Wert des Inhalts, ist davon auszugehen, dass der unterlassene Hinweis für den Schadenseintritt mitursächlich gewesen ist, weil der Frachtführer mit der Klausel zum Verbotsgut zu erkennen gegeben hat, unter die Regelung fallende Güter nicht zu befördern.«

Die von der Beklagten angenommene Verteilung der Darlegungs- und Beweislast gilt mithin nur in dem vom Bundesgerichtshof genannten Sonderfall. Im Übrigen trifft die Darlegungs- und Beweislast grundsätzlich den Frachtführer.

bb) Im Streitfall kann dies allerdings dahinstehen. Der – auch und gerade im Falle eines qualifizierten Verschuldens i.S.d.

§ 435 HGB durchaus grundsätzlich beachtliche – Einwand des Mitverschuldens ist der Beklagten bei der vorliegenden Vertrags- und Fallgestaltung aus Rechtsgründen von vornherein abgeschnitten. Einer näheren Prüfung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen bedarf es daher nicht.

Erteilt der Versender dem Frachtführer Sicherheitsanweisungen zur Vermeidung eines Diebstahls und setzt sich der Frachtführer über diese Anweisungen hinweg, kann er sich anschließend nicht darauf berufen, der Auftraggeber hätte ihn auch noch auf den Wert des Frachtgutes hinweisen müssen, damit er die Möglichkeit gehabt habe, geeignete Maßnahmen zur Verhinderung des Schadens zu ergreifen. Die Sicherheitsanweisungen enthalten dann ja bereits eine ausreichende Information, die gerade dem Verlust des Transportguts entgegenwirken soll (so ausdrücklich OLG München, Urt. v. 05.05.2010 – 7 U 1794/10 [= TranspR 2010, 352], juris Rn. 24; im Ergebnis auch OLG Stuttgart, Urt. v. 11.05.2016 – 3 U 214/15 [= TranspR 2017, 409], juris Rn. 29).

Diesen Rechtssatz hält der erkennende Senat für richtig. Der auf das Unterlassen einer Wertdeklaration abstellende Mitverschuldensvorwurf beruht auf dem Gedanken, dass der Versender in einem solchen Fall eine Mitursache für die Schadensentstehung setzt, weil er dem Frachtführer nicht die Erkenntnis ermöglicht, dass wegen der gesteigerten Gefahr eines Diebstahls besondere Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sind. Wenn der Versender den Frachtführer indes – wie hier – bereits ausdrücklich angewiesen hat, besondere Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, hat er das Erforderliche bereits getan. In einer solchen Fallgestaltung kann nur derjenige zur Vermeidung des Mitverschuldenseinwands einen (weiteren) Hinweis auf den besonderen Wert der Sendung fordern, der annimmt, der Frachtführer müsse der ihm erteilten Sicherheitsanweisung nur dann Beachtung schenken, wenn der Versender sie im Einzelfall – eben durch den zusätzlichen Hinweis auf einen besonders hohen Wert der Sendung – nachvollziehbar begründe. Das mag in der Praxis – ersichtlich jedenfalls in derjenigen der Beklagten – im Ergebnis tatsächlich so sein. Derartige Nachlässigkeiten sind jedoch vertragswidrig. Die Beklagte war allein auf der Sicherheitsanweisung unter 5.3 des »Anforderungsprofils« bei *jedem* für die Versenderin ausgeführten Transport verpflichtet, erhöhte Sicherheitsmaßnahmen sicherzustellen, gleich ob der Wert der jeweiligen Sendung sie erforderte oder nicht. Diese von den Umständen des einzelnen Auftrags und ihrer Kenntnis dieser Umstände unabhängige Anforderung mag der Beklagten übertrieben oder unwirtschaftlich erschienen sein. Wenn sie die Anforderung indes nicht erfüllen wollte oder – wie sie es nunmehr im Prozess hinsichtlich der von der Versenderin nachträglich weiter verschärften Anforderungen behauptet – konnte, hätte sie von der Annahme der Aufträge von vornherein absehen müssen. Es ist hingegen nicht angängig, die Aufträge anzunehmen, dafür Preise zu berechnen, in denen sich der erhöhte Sicherungsaufwand nicht widerspiegelt, die Sicherheitsanweisung als Konsequenz der eigenen Preisbildung zu übergehen und sodann im Schadensfall einzuwenden, keinen ausdrücklichen Hinweis auf den besonderen Sicherungsbedarf erhalten zu haben.

cc) Dieser rechtlichen Beurteilung steht nach der Auffassung des Senats die höchstrichterliche Rechtsprechung nicht entgegen, insbesondere auch nicht etwa das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 20.01.2005 (a.a.O.). Der Bundesgerichtshof hat in jenem Fall zwar (a.a.O., Rn. 40) die Erheblichkeit des auf das Unterlassen der Wertdeklaration gestützten Mitverschuldenseinwands grundsätzlich bejaht, obwohl die dortige Versenderin konkrete Sicherheitsanweisungen erteilt hatte (a.a.O., Rn. 2) und diese nicht beachtet wurden (a.a.O., Rn. 30). Der damalige Fall wies allerdings die Besonderheit auf, dass die tatsächlich erteilten Sicherheitsanweisungen nicht dem aus dem hohen Wert der damaligen Sendung folgenden allgemeinen Diebstahlsrisiko vorbeugen sollten, sondern dem im damaligen Bestimmungsland vorherrschenden besonderen Risiko von Ladungsverlusten infolge von »Falschauslieferungen«. Dieses Risiko verwirklichte sich sodann jedoch nicht. Es verwirklichte sich vielmehr das allgemeine Diebstahlsrisiko (vgl. BGH a.a.O., Rn. 4). Dieses Risiko hätte durch weitere, von der dortigen Versenderin nicht vorgegebene Sicherungsmaßnahmen verringert werden können (BGH, a.a.O., Rn. 8, 41). Zu diesen hätte aber nur Anlass bestanden, wenn der hohe Wert der dortigen Ware bekannt gewesen wäre.

Die nachfolgenden Ausführungen unter dd) und ee) erfolgen vor diesem Hintergrund nur noch hilfsweise.

dd) Der Senat geht des Weiteren – hilfsweise – davon aus, dass für die Versenderin im Streitfall keine Verpflichtung traf, die Beklagte auf den – behaupteten – besonderen Wert der gestohlenen Sendung hinzuweisen. Es liegt deshalb kein Fall eines anspruchsmindernden oder gar den Anspruch ausschließenden Mitverschuldens gem. § 425 Abs. 2 HGB, § 254 Abs. 2 BGB vor.

(1) Der Senat versteht die jüngere Entwicklung der höchstrichterlichen Rechtsprechung dahin, dass ein ungewöhnlich hoher Schaden, der – auch ohne weitere Anhaltspunkte – die Pflicht zum Hinweis auf diese Schadensgefahr auslöst, erst ab dem übersteigen des zehnfachen Werts der Regelhaftung gem. § 431 Abs. 1 HGB, Art. 23 Abs. 3 CMR vorliegt. Diese Grenze wird im Streitfall – wenn auch eher knapp – verfehlt.

(a) Zwar hatte der Bundesgerichtshof in seinem Urt. v. 01.12.2005 (I ZR 265/03 [= TranspR 2006, 208] – juris Rn. 20) noch eher zurückhaltend Folgendes formuliert (Hervorhebung durch den Senat):

»Die Voraussetzung einer ungewöhnlichen Höhe des Schadens lässt sich nicht in einem bestimmten Betrag oder in einer bestimmten Wertrelation (etwa zwischen dem unmittelbar gefährdeten Gut und dem Gesamtschaden) angeben (vgl. *Staudinger/Schiemann*, BGB [2005], § 254 Rn. 75). Die Frage, ob ein ungewöhnlich hoher Schaden droht, kann vielmehr regelmäßig nur unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls beurteilt werden. Hierbei ist maßgeblich auf die Sicht des Schädigers abzustellen (vgl. BGH, Urt. v. 18.02.2002 – II ZR 355/00, NJW 2002, 2553, 2554; OLG Hamm NJW-RR 1998, 380; *Bamberger/Roth/Grüneberg*, BGB, § 254 Rn. 28). Es ist dabei auch in Rechnung zu stellen, welche Höhe Schäden erfahrungsgemäß – also nicht nur selten – erreichen. Da insoweit die Sicht des Schädigers maßgeblich ist, ist vor allem zu berücksichtigen, in welcher Höhe dieser, soweit für ihn die Möglichkeit einer vertraglichen Disposition besteht, Haftungsrisiken einerseits

vertraglich eingeht und andererseits von vornherein auszuschließen bemüht ist. Angesichts dessen, dass hier in erster Hinsicht ein Betrag von 1.000 DM und in zweiter Hinsicht 50.000 US-Dollar im Raum stehen, liegt es aus der Sicht des Senats nahe, die Gefahr eines besonders hohen Schadens i.S.d. § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB in solchen Fällen anzunehmen, in denen der Wert der Sendung 5.000 €, *also etwa den zehnfachen Betrag der Haftungshöchstgrenze* gem. Nr. 10 der Beförderungsbedingungen der Beklagten, übersteigt.«

Diese Formulierung wiederholte der Bundesgerichtshof in seinen Urt. v. 01.12.2005 (I ZR 46/04 [= TranspR 2006, 205], juris Rn. 28) und v. 20.07.2006 (I ZR 9/05 [= TranspR 2006, 394], juris Rn. 34). In seinem Urteil vom 21.01.2010 (a.a.O., Rn. 27) formulierte der Bundesgerichtshof sodann allerdings noch bestimmter (Hervorhebungen abermals durch den Senat):

»Angesichts dieser Haftungsbegrenzungen erscheint es dem Senat [...] – *naheliegend*, im Frachtrecht die Gefahr eines besonders hohen Schadens i.S. von § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB in solchen Fällen *anzunehmen, in denen der Wert der Sendung den zehnfachen Betrag der Regelhaftung gem. § 431 Abs. 1 HGB, Art. 23 Abs. 3 CMR übersteigt.* Hiervon ist allerdings nur dann auszugehen, wenn die Parteien des Beförderungsvertrags – wie im Streitfall – hinsichtlich der Höchstsumme der Frachtführerhaftung keine Vereinbarung getroffen haben. Sofern durch vorformulierte Vertragsbedingungen (§ 449 Abs. 2 Satz 2 HGB) ein geringerer als der in § 431 Abs. 1 HGB vorgesehene Höchstbetrag vereinbart wurde, ist von diesem Betrag auszugehen und *die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens in der Regel dann naheliegend, wenn der Wert der Sendung das Zehnfache der vereinbarten Haftungshöchstsumme übersteigt.* Liegt die aufgrund von vorformulierten Vertragsbedingungen vorgesehene Haftungshöchstsumme über dem Haftungshöchstbetrag von 8,33 Rechnungseinheiten/kg nach § 431 Abs. 1 HGB, so kommt auch dann im Regelfall die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens in Betracht, *wenn der Wert der Sendung den zehnfachen Schadensersatzbetrag übersteigt,* der im Verlustfall gem. § 431 Abs. 1 HGB geschuldet wird. Haben die Parteien des Beförderungsvertrags die Höchstbetragshaftung des Frachtführers dagegen individuell ausgehandelt, so kommt der konkreten Parteivereinbarung ein besonderes Gewicht zu, dem gegenüber die an den Haftungshöchstgrenzen nach § 431 Abs. 1 HGB, Art. 23 Abs. 3 CMR ausgerichtete Bestimmung des Betrags, ab dem von einem ungewöhnlich hohen Schaden i.S. von § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB auszugehen sein kann, zurückzutreten hat.«

Diese bestimmte Formulierung hält der Senat für grundsätzlich abschließend.

(b) Selbstverständlich schließt sich daran die Überlegung an, warum im Streitfall eine Pflicht zum Hinweis auf den besonders hohen Wert erst ab einem Warenwert von 1.138.780 € vorgelegen hätte und nicht auch der behauptete Warenwert von immerhin 1.087.274,05 € genügte. Es stellt sich in der Tat die Frage, ob es angesichts dieses gleichfalls hohen Betrags wirklich auf die Differenz von gerade einmal 51.506 € (4,5 % des Schwellenwerts) ankommen kann. Der Senat berücksichtigt auch, dass der Bundesgerichtshof selbst (auch in dem zuletzt zitierten Urteil, dort Rn. 21) darauf hingewiesen hat, dass sich die Voraussetzung einer ungewöhnlichen Höhe des Schadens nicht in einem bestimmten Betrag oder in einer bestimmten Wertrelation (etwa zwischen dem unmittelbar gefährdeten Gut und dem Gesamtschaden) angeben lässt und dass die Frage, ob ein ungewöhnlich hoher Schaden droht, vielmehr regelmäßig nur unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls zu beurteilen ist.

Dennoch hat der Bundesgerichtshof – jedenfalls nach dem Verständnis des Senats und jedenfalls für den Regelfall – zuletzt eine klare Wertgrenze gezogen (a.a.O.). Die danach anzuwendende Wertgrenze des Zehnfachen und die deshalb im jeweiligen Einzelfall bestehenden Zufälligkeit liegen aber nun einmal in der Natur von Wertgrenzen. Ohne sie drohte eine nicht unerhebliche Rechtsunsicherheit, weil letztlich jeder Tatrichter für sich bestimmen kann, welche Schadenshöhe ihm als ungewöhnlich hoch erscheint.

(c) Das bedeutet nicht, dass nicht im Einzelfall auch einmal eine geringere Überschreitung der Haftungshöchstsumme dem Versendern Anlass zur Wertdeklaration geben kann. Eine vollkommen starre Anwendung der Grenze des Zehnfachen wäre offensichtlich nicht vereinbar mit dem vom Bundesgerichtshof formulierten Rechtssatz, dass sich die Voraussetzung einer ungewöhnlichen Höhe des Schadens nicht in einem bestimmten Betrag oder in einer bestimmten Wertrelation (etwa zwischen dem unmittelbar gefährdeten Gut und dem Gesamtschaden) angeben lässt und dass die Frage, ob ein ungewöhnlich hoher Schaden droht, regelmäßig nur unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls zu beurteilen ist.

Obschon die Klägerin in beiden Rechtszügen mehrfach auf die Problematik hingewiesen hat, dass die Wertgrenze des Zehnfachen im Streitfall entgegen dem ebenfalls mehrfach wiederholten Vorbringen der Beklagten nicht überschritten wird, haben die Beklagte und ihre Streithelfer allerdings bis zur mündlichen Verhandlung vor dem Senat nichts dazu vorgetragen, aus welchen Gründen hier eine niedrigere Wertgrenze gelten könnte. Der Senat vermag dafür auch unter Berücksichtigung der in der mündlichen Verhandlung erörterten Umstände keinen Anlass zu erkennen. Im Einzelnen:

(aa) Die Grenze des Zehnfachen der Haftungshöchstsumme wird jedenfalls nicht so geringfügig unterschritten, dass die Unterschreitung gleichsam im Wege der Rundung vernachlässigt werden kann. Hiervon würde der Senat allenfalls bei einer Verfehlung der Grenze um 1 % oder weniger ausgehen.

(bb) Die – behauptete – Gesamtsumme des Warenwerts von mehr als einer Million Euro ist sicherlich für sich genommen hoch. Diesem Aspekt kommt jedoch [...] keine selbstständige Bedeutung zu. Die hohe Gesamtsumme beruht in erste Linie schlicht auf dem Umstand, dass der Beklagten eben eine große Warenmenge mit einem hohen Gewicht zum Transport übergeben wurde, nämlich – unstreitig – 49 Paletten mit einem Gesamtgewicht von (8.551 kg + 3.100 kg =) 11.651 kg. Dass eine solche Warenmenge im Regelfall einen höheren Gesamtwert haben wird als eine Warenmenge von ein oder zwei Paletten und wenigen hundert Kilogramm Gewicht, liegt für jeden Frachtführer auf der Hand und bedarf daher keines besonderen Hinweises.

Die in § 431 Abs. 1 HGB bestimmte Haftungshöchstgrenze knüpft gerade an das Gewicht der Ladung an. Es verhält sich daher immer so, dass die Haftungshöchstgrenze bei einem höheren Gewicht besonders hoch ist. Folglich darf eine besonders große und vor allem schwere Ladung immer auch einen auf den ersten Blick vergleichsweise hohen absoluten Wert haben und löst dennoch die Pflicht des Versenders zur Wertdeklaration vielfach noch nicht aus, weil das hohe Gewicht eben auch zu einer in absoluten Zahlen vergleichsweise hohen gesetzlichen Haftungshöchstgrenze führt – und der Frachtführer das auch ohne Weiteres bemerken kann.

(cc) Im Streitfall liegt auch nicht mit Rücksicht auf die Besonderheiten des – behaupteten – Inhalts der zum Transport übergebenen Paletten eine Fallgestaltung vor, bei der sich der Versenderin eine Wertdeklaration oder ein sonstiger Hinweis auf eine etwaige die besondere Diebstahlsgefahr aufdrängen musste. Nach der Behauptung der Klägerin waren auf alle Paletten Bauteile für Kraftfahrzeuge geladen, nämlich – die Angaben in den als Anlagenkonvolute K 2 und K 4 sowie in dem Schadensgutachten zugrunde gelegt – insgesamt 5.614 bereits mit Edelmetallen überzogene Keramikkörper für Katalysatoren. Wird der geltend gemachte Schaden – lediglich zum Zwecke der Plausibilitätskontrolle – pauschal auf diese Anzahl von Bauteilen umgelegt, ergibt sich ein durchschnittlicher Wert des einzelnen Bauteils von weniger als 200 €. Das ist nach der Auffassung des Senats kein besonders hoher Wert. Er erreicht insbesondere bei weitem nicht den Einzelwarenwert von höherwertiger Unterhaltungselektronik oder von Computern, bei denen im Allgemeinen eine besondere Diebstahlsgefahr angenommen wird.

Gegen eine aus der Art der Ladung folgende besondere Diebstahlsgefahr spricht überdies der Umstand, dass die Bauteile nicht ohne Weiteres absetzbar gewesen sein können. Es handelte sich gerade noch nicht um fertig montierte Katalysatoren, welche die unbekannten Diebe gleichsam aus dem Karton heraus an Händler oder Endverbraucher verkaufen konnten. Wollten die Diebe die Bauteile in unverändertem Zustand verkaufen, mussten sie ein Unternehmen finden, das diese umhüllte und endmontierte, also diejenigen Verarbeitungsschritte ausführte, die eigentlich die von der Versenderin bestimmten Empfänger (E E T GmbH & Co. KG sowie T GmbH) hätten vornehmen sollen.

Das dürfte schwierig gewesen sein, weil derartige Unternehmen kaum von einem bislang unbekannten Anbieter »mal eben so nebenbei« mehrere Chargen Bauteile ohne Herkunftsnachweis und Prüfberichte abnehmen. Es verblieb also nur die Verwertung der bislang verbauten Einzelmaterialien, insbesondere der von der Versenderin – nach der Behauptung der Klägerin – eingebrachten Edelmetalle.

Diese Art der Verwertung erforderte mithin zunächst eine Trennung der Edelmetalle von den Keramikkörpern.

(2) Die genannte Wertgrenze hat der Bundesgerichtshof allerdings nur für diejenigen Fälle bestimmt, in denen der Mitverursachungsanteil aus dem Rechtsgedanken des § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB hergeleitet wird, also daraus, dass der Geschädigte es unterlassen hat, den Frachtführer im Hinblick auf den Wert des Guts auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die dieser weder kannte noch kennen musste, und der Frachtführer deshalb keinen Anlass gesehen hat, besondere Vorsorgemaßnahmen zur Schadensverhinderung zu treffen. In diesem Rahmen kommt es nicht darauf an, ob der Auftraggeber Kenntnis davon hatte oder hätte wissen müssen, dass der Frachtführer das Gut mit größerer Sorgfalt behandelt hätte, wenn er den tatsächlichen Wert der Sendung gekannt hätte. Den Auftraggeber trifft vielmehr eine allgemeine Obliegenheit, auf die Gefahr eines außergewöhnlich hohen Schadens hinzuweisen, um seinem Vertragspartner die Möglichkeit zu geben, geeignete Maßnahmen zur Verhinderung eines drohenden Schadens zu ergreifen. Daran wird der Schädiger jedoch gehindert, wenn er über die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens im Unklaren gelassen wird (vgl. etwa BGH, Urt. v. 01.12.2005 – I ZR 265/03 [= TranspR 2006, 208], juris Rn. 22 m.w.N.).

Die Pflicht zur Wertdeklaration kann aber auch noch unter einem anderen Gesichtspunkt bestehen. Ein Versender kann in einen gem. § 452 Abs. 1 HGB, § 254 Abs. 1 BGB beachtlichen Selbstwiderspruch geraten, wenn er trotz Kenntnis, dass der Spediteur oder Frachtführer die diese übergebenen Pakete bei richtiger Wertangabe mit größerer Sorgfalt behandelt, von einer Wertdeklaration absieht und bei Verlust gleichwohl vollen Schadensersatz verlangt (BGH, Urt. v. 22.11.2007 – I ZR 74/05 [= TranspR 2008, 30], juris Rn. 31 m.w.N.). In diesem Rahmen kann es ausreichen, wenn der Versender die sorgfältigere Behandlung von Wertpaketen durch den Transporteur hätte erkennen müssen (BGH, a.a.O., Rn. 32 m.w.N.), etwa weil sich aus den Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Frachtführers ergibt, dass dieser bei Wertpaketen eine erhöhte Beförderungssicherheit gewährleistet.

Dergleichen hat die Beklagte indes nicht behauptet. Sie hat lediglich behauptet, sie hätte die Ausführung der streitgegenständlichen Beförderung bei Kenntnis des Warenwerts abgelehnt, jedenfalls aber die streitgegenständliche Beförderung nur im Wege der Direktbeförderung innerhalb eines Tages, ohne Übernachtung und unter Einsatz eines Kastenaufliegers mit besonderem Sicherheits-Schlosssystem und Alarmanlage durchgeführt. Daraus folgt nicht die Kenntnis oder das Kennenmüssen der Klägerin bezüglich der internen Praxis der Beklagten.

(3) Eine Plicht der Versenderin zur Wertdeklaration folgte auch nicht aus Nr. 3.1.3. ADSp 2016.

(a) Nach dieser Klausel hat der Auftraggeber bei wertvollem oder diebstahlsgefährdetem Gut im Auftrag den Spediteur in Textform über Art und Wert des Gutes und das bestehende Risiko zu informieren, so dass der Spediteur über die Annahme des Auftrags entscheiden oder angemessene Maßnahmen für eine sichere und schadenfreie Abwicklung des Auftrags treffen kann. Wertvolles Gut in diesem Sinne ist Gut mit einem tatsächlichen Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme von mindestens 50 €/kg oder 10.000 €/Packstück. Diebstahlsgefährdetes Gut in diesem Sinne ist Gut, das einem erhöhten Raub- und Diebstahlrisiko ausgesetzt ist, wie Geld, Edelmetalle, Schmuck, Uhren, Edelsteine, Kunstgegenstände, Antiquitäten, Scheckkarten, Kreditkarten oder andere Zahlungsmittel, Wertpapiere, Valoren, Dokumente, Spirituosen, Tabakwaren, Unterhaltungselektronik, Telekommunikationsgeräte, EDV-Geräte und -Zubehör.

(b) Die tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Klausel sind im Streitfall erfüllt. Der Sendungswert betrug, den Vortrag der Klägerin zugrunde gelegt, 93,32 €/kg (1.087.274,05 € ./. 11.651 kg) Ein wesentlicher Bestandteil der Sendungen sollen Edelmetalle gewesen sein.

(c) Die Beklagte hat aber die wirksame Einbeziehung der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen 2016 nicht nur nicht schlüssig dargelegt. Es lässt sich sogar sicher deren Nichteinbeziehung feststellen.

(aa) Die Beklagte meint, die ADSp 2016 seien »nach ständiger Rechtsprechung des BGH und der Instanzgerichte [...] kraft stillschweigender Unterwerfung« Bestandteil des Frachtvertrags geworden. Allein deshalb habe die Versenderin sie auf den behaupteten hohen Warenwert hinweisen müssen. Schon das dürfte nicht (mehr) richtig sein.

(bb) Der Bundesgerichtshof und die Instanzgerichte nahmen zwar zu den ADSp in den vor 1998 geltenden Fassungen in ständiger Rechtsprechung an, dass die ADSp auch ohne Kenntnis ihres Inhalts und auch ohne besonderen Hinweis auf ihre Einbeziehung im Einzelfall kraft stillschweigender Unterwerfung Bestandteil des Vertrages werden, wenn der Vertragspartner des Spediteurs im Sinne der ADSp wusste oder wissen musste, dass Spediteure üblicherweise nach den ADSp in der jeweils neuesten Fassung arbeiten, und dass diese Voraussetzungen regelmäßig als gegeben anzunehmen sind, wenn – wie hier – ein Kaufmann mit Sitz in der Bundesrepublik einen inländischen Spediteur beauftragt; denn ein im Inland ansässiger Kaufmann musste wissen, dass die deutschen Spediteure ausschließlich nach den ADSp arbeiteten (vgl. zuletzt BGH, Urt. v. 10.05.1984 – I ZR 52/82, juris Rn. 22, sowie v. 20.06.1996 – I ZR 94/94 [= TranspR 1997, 159], juris Rn. 13).

In seinem Urteil vom 23.01.2003 (I ZR 174/00 [= TranspR 2003, 119], juris Rn. 13) hat der Bundesgerichtshof von dieser Rechtsprechung für die nach 1998 geltende Fassung der ADSp jedenfalls hinsichtlich einer einzelnen Klausel mit der Begründung ausdrücklich Abstand genommen, dass eine besondere Norm des neuen Frachtrechts einer stillschweigenden Einbeziehung entgegenstehe. Seitdem gibt es nach der Kenntnis des Senats keine höchstrichterliche Entscheidung mehr, die noch die vorstehend referierte ältere Rechtsprechung wiederholt oder zugrunde legt.

(cc) Die Literatur ist mittlerweile mehrheitlich der Auffassung, dass die frühere Vermutung zugunsten einer Einbeziehung nicht mehr greife, weil sich auf dem Transportmarkt mit den ADSp konkurrierende, weit verbreitete Allgemeine Geschäftsbedingungen entwickelt hätten, die der Annahme, die ADSp 2016 besäßen allgemeine Verkehrsgeltung, seien Verkehrssitte, den Boden entzogen hätten (unter anderem *Koller*, Transportrecht, 9. Aufl., Vor Ziff. 1 ADSp 2016 Rn. 11; ebenso im Ergebnis *Baumbach/Hopt/Merkt*, HGB, 38. Aufl., ADSp Rn. 2; MünchKomm-HGB/*Bahnsen*, Vorbem. ADSp, Rn. 7: Es gelten die von der Rechtsprechung für die Einbeziehung von AGB gegenüber Unternehmen herausgebildeten Grundsätze; *ders.*, in: *Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn*, HGB, 3. Aufl., Vor Ziff. 1 ADSp, Rn. 25 ff.).

(dd) Der Senat schlösse sich, wäre die Frage hier entscheidungserheblich, dieser neueren Sichtweise an. Die ADSp werden daher nur Bestandteil des Frachtvertrags, wenn sie in einer Weise, die den Anforderungen der § 305 Abs. 1, § 310 Abs. 1 BGB entspricht, miteinbezogen wurden.

Das lässt sich im Streitfall nicht feststellen. Es kommt zwar auch dann eine Einbeziehung durch jeden Hinweis auf einen entsprechenden Einbeziehungswillen in Betracht, etwa dadurch, dass in Schreiben der Beklagten immer wieder die Geltung der ADSp erwähnt wird. Dergleichen trägt die Beklagte aber nicht schlüssig vor. In ihrer Duplik verweist sie (a.a.O.) auf die Fußzeile einer als Anlage B 9 vorgelegten E-Mail. Weder ist diese E-Mail datiert noch ergibt sich aus ihr deren Adressat. Es bleibt mithin unklar, ob die Versenderin jemals von ihr Kenntnis nahm und, wenn ja, ob die Kenntnisnahme zeitlich vor dem streitgegenständlichen Schadensfall erfolgte. Die Klägerin bestreitet das in ihrem Schriftsatz vom 22.08.2018. Weiteren Tatsachenvortrag der Beklagten gibt es zu dieser Frage nicht, auch nicht in der Berufungsbegründung.

(ee) Überdies steht aufgrund des am Schluss der mündlichen Verhandlung vor dem Senat vorliegenden Sach- und Streitstands sogar abschließend fest, dass die ADSp *nicht* in den zwischen der Versenderin und der Beklagten geschlossenen Vertrag miteinbezogen wurden.

Wie bereits erwähnt, hat die Klägerin mit ihrer Berufungserwiderung die vollständige Fassung des ersten Teils des »Anforderungsprofils« als Anlage BB 1 vorgelegt. Diese vollständige Fassung ist damit – wie der gesamte übrige bis dahin erfolgte beiderseitige Vortrag auch – Gegenstand der mündlichen Verhandlung vom 09.05.2019 geworden. Weder die Beklagte noch ihre Streithelferinnen haben bestritten, dass die vorgelegte vollständige Fassung diejenige gewesen sei, welche die Beklagte bei Vertragsbeginn durch die Unterschrift ihres Geschäftsführers akzeptierte.

Zu der Frage, ob die ADSp in den Vertrag miteinbezogen wurden, gibt Ziffer 13.9 des »Anforderungsprofils« Aufschluss. Darin heißt es: »Allgemeine Geschäftsbedingungen der Auftragnehmer oder sonstige nationale oder internationale Allgemeine Spediteurbedingungen, die im Anwendungsbereich dieses Anforderungsprofils Anwendung haben könnten, finden ausdrücklich keine Anwendung, es sei denn, diese wurden mit dem Auftraggeber ausdrücklich vereinbart.« Diese Regelung schloss eine etwaige Einbeziehung der ADSp durch konkludentes Verhalten mithin rundweg aus.

ee) Ein Mitverschulden der Versenderin an der Schadensentstehung folgt entgegen der Ansicht der Beklagten auch nicht daraus, dass der Lagerarbeiter W von dem LKW-Fahrer K am Abend des 22.11.2016 bei dem Beladevorgang erfuhr, dass Herr K beabsichtigte, den Sattelauflieger in dem Gewerbegebiet in Nienburg abzustellen. Der Lagerarbeiter W ist kein Mitarbeiter der Versenderin, sondern der Spedition G. Es ist nicht ersichtlich, dass es zu den Aufgaben der Spedition G oder gar des Herrn W gehörte, die Einhaltung der Sicherheitsanweisungen der Versenderin für diese zu überwachen.

d) Der Einwand der Beklagten, dass es sich bei den aufgeladenen Gütern gar nicht – oder jedenfalls nicht vollständig – um Eigentum der Versenderin, sondern um Eigentum der

Herstellerin der Katalysatoren, die von der Beklagten lediglich bearbeitet worden seien, gehandelt habe, berührt das Bestehen des Klageanspruchs dem Grunde nach nicht.

aa) Die Aktivlegitimation des Versenders für die Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs gem. § 425 Abs. 1 HGB hängt – schon nach dem Gesetzeswortlaut – nicht von seiner Eigentümerstellung ab, sondern ergibt sich allein aus seinem vertraglichen Anspruch auf Beförderung und Ablieferung des Frachtguts (vgl. *Koller*, a.a.O., § 425 Rn. 58; ähnlich *Schaffert*, in: *Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn*, a.a.O., § 425 Rn. 43: im Rahmen der Drittschadensliquidation grundsätzlich nicht zu prüfen, inwieweit hier ein fremder Schaden geltend gemacht werden kann). Wegen der gesetzlichen Anordnung gem. § 429 Abs. 1 HGB, dass der Frachtführer im Falle des gänzlichen Verlusts den objektiven Wert zu ersetzen hat, muss der Versender einen Schaden i.S.d. § 249 BGB nicht dartun – folglich auch nicht seine Eigentümerstellung (*Koller* a.a.O., Rn. 63). Es bedarf deshalb insoweit auch nicht des Rückgriffs auf die Rechtsfigur der Drittschadensliquidation (*Koller* a.a.O.; außerdem § 429 Rn. 18; *Baumbach/Hopt/Merkt*, HGB, 38. Aufl., § 421 Rn. 2).

bb) Im rechtlichen Ausgangspunkt anders ist die Situation nur, falls ein Güterschaden bei qualifiziertem Verschulden auf der Basis der §§ 425, 435 HGB § 249 BGB geltend gemacht wird, weil dann der subjektive Schaden (§ 249 BGB) maßgeblich ist. Zwar stützt die Klägerin ihre Ansprüche – auch und vor allem – auf den Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens i.S.d. § 435 HGB. Die Frage, ob dieser Vorwurf zutrifft, wirkt sich allerdings nur auf die Höhe des Schadens aus, nicht auf sein Bestehen dem Grunde nach. Mehr als dies hat der Senat jetzt nicht zu prüfen, weil es, wie sogleich unter 2. noch weiter auszuführen sein wird, zum Erlass des Grundurteils nur der Feststellung bedarf, dass überhaupt irgendein Schaden entstanden sein kann, dessentwegen der geltend gemachte Ersatzanspruch besteht. Deswegen kann das Vorliegen eines gerade der Versenderin entstandenen Schadens dahinstehen.

Für das Betragsverfahren ist allerdings insofern bereits jetzt anzumerken, dass die rechtliche Argumentation der Beklagten selbst insoweit nicht zuträfe. Wird die Klageforderung auch auf den Vorwurf qualifizierten Verschuldens gestützt und bedarf es daher der Darlegung eines subjektiven Schadens i.S.d. § 249 BGB, stellt § 421 Abs. 1 Satz 3 HGB sicher, dass dem Versender im Verhältnis zum Empfänger und dem Empfänger im Verhältnis zum Versender die Drittschadensliquidation offensteht (*Koller* a.a.O., § 425 Rn. 63 a.E.; OLG Köln, Urt. v. 16.04.2015 – 3 U 108/14 [= TranspR 2015, 288], juris Rn. 32).

2. Das Landgericht hat vorgezogen über den Grund des Anspruchs durch Grundurteil entscheiden dürfen.

a) Nach § 304 Abs. 1 ZPO darf das Gericht ein Zwischenurteil über den Grund erlassen, wenn der Klageanspruch nach Grund und Betrag streitig und der Grund des Anspruchs zur Entscheidung reif ist. Als Zwischenurteil erledigt die Vorabentscheidung über den Grund lediglich einen Teil des Streitstoffes; durch sie wird der geltend gemachte Anspruch weder ganz noch zum Teil aberkannt oder zuerkannt (BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 559/14, juris Rn. 25).

Die Vorschrift des § 304 ZPO beruht auf der Erwägung, dass regelmäßig für die Entscheidung über den Anspruchsgrund andere Tat- und Rechtsfragen in Betracht kommen als für die Entscheidung über den Betrag des Anspruchs. In solchen Fällen kann die Erledigung des Rechtsstreits gefördert werden, wenn über den Grund vorab entschieden wird. Die Regelung entspringt daher prozesswirtschaftlichen Gründen. Bei ihrer Anwendung und Auslegung ist vor allem den Erfordernissen der Prozessökonomie Rechnung zu tragen. Der Erlass eines Grundurteils ist daher immer dann unzulässig, wenn dies nicht zu einer echten Vorabentscheidung des Prozesses, sondern zu einer ungerechtfertigten Verzögerung und Verteuerung des Prozesses führt (BGH, a.a.O., Rn. 26). Auszugehen ist von dem Grundsatz, dass zum Grund des Anspruchs alles gehört, was den Anspruch insgesamt entfallen lassen kann (vgl. *Zöller/Feskorn*, ZPO, 32. Aufl., § 304 Rn. 10).

Eine Aufteilung des Rechtsstreits durch ein Grundurteil muss also möglich und sinnvoll erscheinen. Nicht sinnvoll und deshalb unzulässig ist ein Grundurteil, wenn die Tatsachen für Grund und Höhe annähernd dieselben sind oder in einem so engen Zusammenhang stehen, dass der Erlass einer Grundentscheidung unzweckmäßig und verwirrend wäre (BGH, Urt. v. 23.09.1992 – IV ZR 199/91, juris Rn. 7; OLG Celle, Urt. v. 04.05.2011 – 14 U 167/10, juris Rn. 7). Die Grenze zu den Fällen, in denen eine Trennung nach Grund und Betrag nicht nur sinnwidrig, sondern nicht vollziehbar erscheint, verläuft fließend. Wenn bereits das materielle Recht Elemente von Grund und Betrag so miteinander verknüpft, dass sie nicht voneinander getrennt werden können, kann ein Grundurteil nicht in Betracht kommen (MünchKomm-ZPO/*Musielak*, 5. Aufl., § 304 Rn. 9).

b) Im Streitfall besteht Anlass zur Prüfung der Zulässigkeit des angefochtenen Grundurteils nach dem vorstehend dargestellten Maßstab, weil das Landgericht darin Feststellungen getroffen hat, die nicht erforderlich gewesen sind, um lediglich den Anspruch dem Grunde nach festzustellen.

aa) Das Landgericht hat durch Vernehmung des Lagerarbeiters W und des LKW-Fahrers K unter anderem darüber Beweis erhoben, ob sich auf dem gestohlenen Sattelanhänger die von der Klägerin behauptete Ware. In dem angefochtenen Urteil hat es die so erhobenen Beweise sowie die weiteren Umstände gewürdigt und sodann die Feststellung getroffen, dass die Behauptung der Klägerin zutrifft.

bb) Dieser Feststellung hat es nicht bedurft, um den Haftungsanspruch dem Grunde nach festzustellen. Dafür genügt es nämlich, dass nach dem Sach- und Streitstand im Zeitpunkt des Erlasses des Grundurteils zumindest wahrscheinlich ist, dass der Anspruch in irgendeiner Höhe besteht (ständige höchstrichterliche Rechtsprechung, vgl. u.a. BGH, Urt. v. 08.12.2011 – VII ZR 12/09, juris Rn. 13; v. 07.03.2005 – II ZR 144/03, juris Rn. 15). Das wäre auch dann der Fall gewesen, wenn sich die genaue Ladung noch nicht feststellen ließe. Dass der Versenderin durch den Diebstahl überhaupt irgendein nennenswerter Schaden entstanden ist, und folglich – das Vorliegen der übrigen anspruchsbegründenden Tatbestandsmerkmale vorausgesetzt – ein Schadensersatzanspruch in irgendeiner Höhe besteht, ist zwischen den Parteien nicht ernsthaft umstritten. Die Beklagte erklärt sich zwar zum Ladegut umfassend mit

Nichtwissen. Sie bestreitet indes nicht, dass am Abend des 22.11.2016 überhaupt Güter auf den später gestohlenen Sattelauflieger verladen wurden. Sie bestreitet lediglich den von der Klägerin behaupteten Inhalt der verladenen Kartons. Da das Gewicht der verladenen Kartons insgesamt (8.551 kg + 3.100 kg =) 11.651 kg betrug, kann auch ohne die vom Landgerichte getroffene Feststellung mit der erforderlichen, aber auch hinreichenden Wahrscheinlichkeit festgestellt werden, dass auf den gestohlenen Sattelauflieger mehr als nur leere Kartons geladen worden waren. Also ist durch den Diebstahl irgendein Ladegut abhandengekommen und folglich irgendein Schaden entstanden.

cc) Anderes gälte allerdings, wenn die Schadenshöhe – und damit die Feststellung, welches Gut gestohlen wurde – Auswirkungen schon auf den Anspruch dem Grunde nach hätte. Dann läge eine Fallgestaltung vor, in der die Tatsachen für Grund und Höhe annähernd dieselben sind oder in einem so engen Zusammenhang stehen, dass der Erlass einer Grundentscheidung unzweckmäßig und verwirrend und daher unzulässig wäre (vgl. oben unter a).

(1) Ausgehend von der Rechtsauffassung der Beklagten ist dies Fall, weil danach die von der Versenderin erteilte Sicherheitsanweisung unklar und deshalb nicht bindend war. Träfe dies zu, hätte sie für den streitgegenständlichen Transport von der Versenderin keine rechtlich beachtlichen Sicherheitsanweisungen erhalten, weil es individuelle Anweisungen unstreitig nicht gab. Dann könnte sich – den Tatsachenvortrag der Klägerin zur Schadenshöhe als richtig unterstellt – die Frage des Mitverschuldens wegen Unterlassens der Wertdeklaration stellen. Für deren Beantwortung wäre – wiederum die Rechtsauffassung der Beklagten unterstellt – die genaue Identität des Frachtguts und dessen Wert bedeutsam.

(2) Allerdings *hat* die Schadenshöhe für die Entscheidungsfindung des Landgerichts tatsächlich keine Rolle gespielt. Der Tenor des angefochtenen Grundurteils beruht in keiner Weise auf den insofern getroffenen Feststellungen. Das Landgericht ist, wie bereits ausgeführt, davon ausgegangen, dass die Sicherheitsanweisung unter 5.3 des »Anforderungsprofils« rechtlich verbindlich war und dass die Beklagte schon deshalb wusste, dass sie für eine besondere Sicherung des Gutes sorgen musste. Unter Zugrundelegung der eigenen Rechtsauffassung des Landgerichts bleibt es daher dabei, dass es der von ihm getroffenen Feststellungen zur Identität der Ladung nicht bedurft hat und dass diese Feststellungen den Tenor des Grundurteils auch nicht tragen.

(3) Der Senat stellt allerdings klar, dass weder das eine noch das andere für die von ihm selbst zu treffende vorliegende Entscheidung maßgeblich ist. Für die Beurteilung der Zulässigkeit eines Grundurteils durch das Berufungsgericht kommt es nicht auf die materiell-rechtliche Sichtweise des Ausgangsgerichts an, sondern auf die rechtliche Beurteilung des Berufungsgerichts. Gem. § 529 Abs. 2 Satz 1 ZPO prüft das Berufungsgericht Verfahrensmängel nur, wenn sie von Amts wegen zu berücksichtigen oder ausdrücklich gerügt worden sind. Bei der Unzulässigkeit eines Grundurteils handelt es sich – nach neuerer höchstrichterlicher Rechtsprechung – um einen von Amts wegen zu berücksichtigenden Verfahrensmangel (BGH, Urt. v. 11.05.2011 – VIII ZR 42/10, juris Rn. 19 ff.). Wenn das Berufungsgericht die Zulässigkeit des Grundurteils eigenständig zu überprüfen hat, kann es dies nur auf der Grundlage seiner eigenen Beurteilung der materiellen Rechtslage tun. Andernfalls müsste es womöglich ein Grundurteil mit einer gegenüber den erstinstanzlichen Entscheidungsgründen veränderten materiellrechtlichen Begründung aufrechterhalten, das aber auf der Grundlage dieser Begründung gar nicht ergehen dürfte.

(4) Wie sich aus der vorstehenden Begründung (unter II. 1.) ergibt, entspricht die Sichtweise des Landgerichts – und nicht diejenige der Beklagten – allerdings derjenigen des Senats. Es bleibt folglich dabei, dass es der vom Landgericht getroffenen Feststellungen zur Identität der Ladung nicht bedarf, um abschließend über den Grund des Anspruchs zu entscheiden.

dd) Der Senat sieht nach alledem Anlass, für das bei etwaigem Eintritt der Rechtskraft des angefochtenen und des vorliegenden Urteils nachfolgende Betragsverfahren den Umfang der gem. § 318 ZPO eintretenden Bindungswirkung klarzustellen. Das hat der Senat im Tenor dieses Urteils getan. Das Landgericht hat gleichsam überschießende Feststellungen getroffen, derer es für den Erlass des Grundurteils nicht bedurfte und die daher für das Betragsverfahren keine Bindungswirkung gem. § 318 ZPO erzeugen. Sie bleiben letztlich also bis auf Weiteres wirkungslos. Dadurch wird die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Urteils nicht berührt.

Die Bindungswirkung des Zwischenurteils über den Grund richtet sich danach, worüber das Gericht wirklich entschieden hat. Dies ist durch Auslegung von Urteilsformel und Entscheidungsgründen zu ermitteln. Eine Bindung an Tatbestand und Entscheidungsgründe tritt insoweit ein, als sie den festgestellten Anspruch kennzeichnen, mithin dessen Inhalt bestimmen. Das Grundurteil hat für das Betragsverfahren Bindungswirkung, soweit es den Klageanspruch bejaht hat und dessen Höhe durch den anerkannten Klagegrund gerechtfertigt ist. Es legt fest, auf welcher Grundlage das Betragsverfahren aufzubauen hat und welche Umstände bereits – für die Parteien bindend – abschließend im Grundverfahren geklärt sind (BGH, Urt. v. 28.06.2016 – VI ZR 559/14, juris Rn. 29 m.w.N.).

III.

Wie bereits im Vorstehenden unter II. 2. ausgeführt, sind die vom Landgericht zur Schadenshöhe getroffenen Feststellungen gleichsam »überschießend«. Deshalb darf und muss der Senat im vorliegenden Berufungsverfahren, in dem allein die Richtigkeit des Grundurteils zu überprüfen ist, diese Feststellungen seinerseits nicht mit Bindungswirkung für das Betragsverfahren überprüfen. Daraus folgt, dass sämtliche Berufungsangriffe sowohl der Beklagten als auch der Streithelferin zu 1, die sich auf diese Feststellungen beziehen, dahinstehen können.

Der Senat hält es für den Fall, dass das vorliegende Urteil in Rechtskraft erwachsen sollte, allerdings für sinnvoll, hierzu die nachfolgenden Hinweise zu geben, um zu vermeiden, dass es das Landgericht zur Identität der Ladung bei den bislang getroffenen Feststellungen belässt und, darauf aufbauend, Sachverständigenbeweis über den genauen Wert der nach der Behauptung der Klägerin entwendeten Bauteile erhebt, dessen es letztendlich womöglich nicht bedarf.

Mit den bisherigen Feststellungen zur Identität der Ladung kann es nämlich nicht sein Bewenden haben. Diese müssten vielmehr ergänzt werden, um in einem etwaigen weiteren Berufungsverfahren über die Höhe des Anspruchs eine den Senat gem. § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO bindende Wirkung zu entfalten. Im Einzelnen:

a) Das Landgericht ist von einem zutreffenden rechtlichen Maßstab für die Feststellung der Identität des Ladeguts ausgegangen.

aa) Zur Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs gem. § 425 Abs. 1 HGB wegen Verlusts des Transportguts muss der Anspruchsteller substantiiert darlegen und im Falle des Bestreitens durch den verklagten Frachtführer auch beweisen, dass das Gut, für das er Ersatz beansprucht, während der Obhutszeit der Beklagten abhandengekommen und wie hoch der dadurch eingetretene Schaden ist. Dies umfasst neben dem Beweis der Übernahme von Gütern als solchen auch den Nachweis ihrer Identität, ihrer Art, ihrer Menge und ihres Zustands. Die Frage, ob der Schadensersatz verlangende Kläger den ihm obliegenden Beweis geführt hat, ist grundsätzlich nach den allgemeinen Regeln des Zivilprozessrechts, insbesondere nach § 286 ZPO, zu beurteilen. Die richterliche Überzeugung davon, dass sich in den verlorengegangenen Paketen Waren in dem vom Kläger behaupteten Umfang befanden, setzt einen Grad an Gewissheit voraus, der Zweifeln Schweigen gebietet (BGH, Urt. v. 12.06.2014 – I ZR 50/13 [= TranspR 2015, 31], juris Rn. 19 m.w.N.).

Besteht zwischen den Parteien Streit darüber, ob alle Waren, für deren Verlust der Kläger Ersatz beansprucht, überhaupt in die Obhut der Beklagten gelangt sind, kann nicht auf die Grundsätze des Anscheinsbeweises zurückgegriffen werden.

Nach der neueren höchstrichterlichen Rechtsprechung unterliegt der Beweis für den Umfang und den Wert einer verlorengegangenen Sendung vielmehr stets der freien richterlichen Beweiswürdigung gem. § 286 ZPO. Dies zwingt den Anspruchsteller zur Erbringung des Vollbeweises. Eine Beweiserleichterung aufgrund der Grundsätze zum Anscheinsbeweis kommt ihm dabei nicht zugute. Der Tatrichter hat sich die Überzeugung von der Richtigkeit des behaupteten Umfangs einer Sendung daher anhand der gesamten Umstände des Einzelfalls, insbesondere aufgrund von vorgelegten Lieferscheinen und dazu korrespondierenden Rechnungen, zu bilden. Dafür ist es grundsätzlich nicht erforderlich, dass sowohl Lieferscheine als auch korrespondierende Rechnungen zum Nachweis des Sendungsumfangs vorgelegt werden. Der Tatrichter kann sich die Überzeugung von der Richtigkeit des behaupteten Inhalts einer Sendung auch dann bilden, wenn nur eines der beiden Dokumente vorgelegt wird und der beklagte Frachtführer dagegen keine substantiierten Einwände erhebt. Umstände, die für oder gegen den vom Anspruchsteller behaupteten Umfang einer verlorengegangenen Sendung sprechen, sind – gegebenenfalls nach einer Beweiserhebung – zu berücksichtigen (BGH, a.a.O., Rn. 20 f. m.w.N.).

bb) Von diesem Maßstab ist das Landgericht ausweislich der Entscheidungsgründe seines Urteils ausdrücklich ausgegangen. Die von der Beklagten erhobene Rüge, das Landgericht habe übersehen, dass der Bundesgerichtshof seine sog. Paketrechtsprechung aufgegeben habe, greift demgegenüber nicht durch.

cc) Die von der Beklagten erhobene Rüge hat allenfalls insofern ansatzweise einen zutreffenden Kern, als das Landgericht den Grundgedanken, der die »Paketrechtsprechung « des Bundesgerichtshof trug, im Rahmen seiner Beweiswürdigung auch berücksichtigt hat. Aus der jüngeren höchstrichterlichen Rechtsprechung ergibt sich aber nicht, dass das nicht zulässig ist. Der Tatrichter darf lediglich nicht von einem Anscheinsbeweis ausgehen. Das hat das Landgericht aber nicht getan, was sich nicht nur daran zeigt, dass es ausdrücklich das Gegenteil ausgeführt hat, sondern überdies auch von der Klägerin angebotene Zeugen vernommen hat, was bei der Annahme eines Anscheinsbeweises nicht geboten gewesen wäre. Der die frühere höchstrichterliche Rechtsprechung tragende Grundgedanke ist ja keineswegs falsch: Handelt es sich sowohl bei dem Versender als auch dem Empfänger um Gewerbetreibende, spricht im gewerblichen Bereich nach der allgemeinen Lebenserfahrung eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass an den gewerblichen Kunden exakt die bestellten und sodann berechneten Waren versandt wurden, weil sich ein Kaufmann eine gegenteilige Handlungsweise ohne nachhaltige Gefährdung seines Rufes und damit seines Geschäftsbetriebs schlicht nicht erlauben darf.

Gerade deshalb ergibt sich auch aus den neueren Urteilen des Bundesgerichtshofs, dass die Lieferscheine und die Rechnungen für die Überzeugungsbildung des Tatrichters weiterhin von Bedeutung sein können und nicht einmal zwingend beide gleichzeitig im Prozess vorgelegt werden müssen.

dd) Gleichfalls nicht überzeugend sind die Ausführungen auf S. 4 der Berufungsbegründung, wonach die »Paketrechtsprechung« auch deshalb nicht einschlägig sei, weil die Versenderin gar nicht die Herstellerin des nach ihrer Behauptung gestohlenen Gutes gewesen sei und weil sie das Gut überdies nicht direkt zum Transport übergeben, sondern zuvor bei der G S GmbH & Co. KG eingelagert gehabt habe, von wo aus es erst in die Obhut der Beklagten gelangt sei.

Welche Relevanz die Eigenschaft als Hersteller für den tragenden Grundgedanken haben soll, der die Relevanz der Lieferscheine und Rechnungen begründet, erläutert die Beklagte nicht. Auch wenn die Versenderin die Keramikkörper »nur« durch Beschichtung mit Edelmetallen bearbeitet haben sollte, ändert dieser Umstand nichts daran, dass sie ihren Bestellern – mutmaßlich den Herstellern – gegenüber verpflichtet war, die bearbeiteten Vorprodukte in der vereinbarten Stückzahl an den jeweiligen Abnehmer zu liefern. Deshalb konnte es sich die Versenderin ebenso wenig wie ein sonstiger Gewerbetreibender leisten, der Art oder der Menge nach andere Waren an die Abnehmer zu versenden, als in den Lieferscheinen und Rechnungen ausgewiesen.

Ebenso wenig erschließt sich anhand des Vorbringens der Beklagten, warum diese Annahme allein dadurch unrichtig wird, dass die Versenderin die von ihr bearbeiteten Waren offenbar nicht direkt ab Werk zum Versand brachte, sondern in einem ihrem Werk nahegelegenen Lager abstellte und von dort offenbar nach Anforderungen der Abnehmer ausliefern ließ. Die wirtschaftliche Interessenlage der Versenderin wird dadurch nicht berührt. Richtig ist insofern allenfalls, dass durch die Zwischenlagerung ein zusätzlicher Abwicklungsvorgang hinzutrat, der die Erlangung der nach § 286 ZPO erforderlichen Überzeugung erschweren kann, weil im Rahmen dieses zusätzlichen Vorgangs – von der Versenderin

nicht so leicht wie im eigenen Betriebsablauf kontrollierbare – zusätzliche Verlustrisiken hinzukamen. Die Ware war zum einen ganz allgemein dem Zugriff weiterer Personen ausgesetzt. Zum anderen erhöhte sich zumindest abstrakt das Risiko einer fehlerhaften Steuerung, die dazu führen könnte, das versehentlich andere (oder weniger) als die von der Versenderin beabsichtigen Waren verladen wurden.

ee) Die Beklagte hat im ersten Rechtszug auch bestritten, dass etwaige Katalysatoren (richtiger: Keramikeinsätze für Katalysatoren), die sich auf dem gestohlenen Sattelauflieger befanden, zuvor von der Versenderin bearbeitet wurden. Dieser Vorgang hat hier deshalb besondere Bedeutung, weil die Beschichtung mit Edelmetallen den Wert der vorher nur im Rohzustand vorhandenen Baukörper der Katalysatoren nach dem Vortrag der Klägerin erheblich erhöhte. Die Beklagte greift dieses Thema, wenn auch knapp, auch auf S. 5 ihrer Berufungsbegründung auf.

(1) Dazu ist zunächst anzumerken, dass die Klägerin als Anlage K 19 ein Gesprächsprotokoll vom 14.01.2016 vorgelegt hat, aus dem sich (am Ende) recht eindeutig ergibt, dass der das Gespräch für die Beklagte führende Mitarbeiter spätestens in diesem Gespräch, das heißt zehn Monate vor dem streitgegenständlichen Schadensfall, Kenntnis davon erhielt, dass die Versenderin »sehr wertvolle Keramikkörper« transportieren lässt. Trotzdem hat die Beklagte in ihrem Schriftsatz vom 14.08.2018 bestritten, »dass es sich bei Katalysatoren um wertvolle Keramikkörper handeln sollte.« Das lässt sich – jedenfalls ohne eingehende Erläuterung seitens der Beklagten – nicht nachvollziehen.

(2) Die Klägerin hat außerdem als Anlagen K 26 bis K 40 sog. Abnahmeprüfzeugnisse vorgelegt. Sie hat dazu mit Schriftsatz vom 22.08.2018 vorgetragen, diese Zeugnisse seien das Ergebnis der bei der Versenderin nach Abschluss des Veredelungsprozesses durchgeführten Qualitätskontrolle. Anhand der Losnummern der jeweiligen Chargen ließen sich die Abnahmeprüfzeugnisse über die Lieferscheine der gestohlenen Ware zuordnen. Zum Beweis für diese Behauptung hat sie sich auf Sachverständigenbeweis und auf das Zeugnis des Herrn Dr. Martin K berufen. Das ist der Werksleiter der Versenderin.

Dazu hat die Beklagte gemeint, das alles sei »in sich widersprüchlich und per se unerheblich.« Denn die Klägerin habe ja auch erläutert, dass nach der Beschichtung nur einzelne Katalysatoren einer stichprobenartigen Kontrolle unterzogen würden. Überdies ergebe sich aus den Prüfzeugnissen, dass die angeblich betroffenen Katalysatoren bis zu drei Monate vorher bearbeitet worden seien. Die Klägerin müsse für jeden einzelnen Katalysator darlegen und nachweisen, dass er veredelt und sodann in die gestohlene Sendung gelangt sei.

Diese Sichtweise der Beklagten dürfte nicht zutreffen. Die Beklagte übergeht in ihrer Argumentation, dass die Klägerin in ihrem Schriftsatz vom 20.08.2018 zum Arbeitsablauf bei der Versenderin auch vorgetragen hat, dass die veredelten Katalysatoren nach der Beschichtung einer Sichtkontrolle unterzogen und sodann verpackt würden. Allein daraus, dass nur einzelne Exemplare der stichprobenartigen Prüfung unterzogen wurden, folgt mithin keineswegs, dass sich nicht – nämlich per Sichtkontrolle – zumindest feststellen lässt, dass auch die anderen Katalysatoren desselben Loses beschichtet wurden. Die gegenteilige Unterstellung der Beklagten dürfte vielmehr an den Gegebenheiten moderner Industrieproduktion vorbeigehen. Es ist doch nun wirklich nicht anzunehmen, dass die Versenderin jeden einzelnen Keramikkörper – einen nach dem anderen – von Hand beschichten lässt, sondern vielmehr mehr als naheliegend, dass sie ihr Geschäft im Wege der Massenproduktion betreibt, wofür allein schon die hohe Anzahl der nach ihrem Vortrag gestohlenen Katalysatoren und die Zeugenaussage des Lagerarbeiters W sprechen, dass aus dem Lager der Spedition G tagtäglich mehrere Fuhren an Katalysatoren in der Größenordnung der streitgegenständlichen abgehen.

(3) Allerdings konstatiert der Senat der Beklagten, dass das Landgericht den von der Klägerin für die vorgetragenen Arbeitsabläufe benannten Zeugen Dr. K nicht vernommen hat. Da der Tatrichter nach den zitierten Vorgaben des Bundesgerichtshofs die »gesamten Umstände des Einzelfalls« zu berücksichtigen hat, dürfte es zu einer vollständigen Tatsachenfeststellung i.S.d. § 529 Abs. 2 Nr. 1 ZPO gehören, diesen Zeugen zu den Behauptungen der Klägerin hinsichtlich des Produktionsablaufs zu befragen und nicht zuletzt auch danach, ob es im Betriebsablauf der Versenderin schon einmal vorgekommen ist, dass in den Verpackungskartons Keramikteile verstaut wurden, die noch nicht beschichtet worden waren.

ff) Ebenfalls dürfte es zur Vollständigkeit der Tatsachenfeststellungen erforderlich sein, den schon erwähnten Zeugen Dr. K sowie den weiteren Zeugen L M (»Third Party Logistics Manager« bei der Versenderin) zu der von der Klägerin ausdrücklich vorgetragenen Behauptung zu vernehmen, es sei bislang bei ähnlichen Transporten noch niemals zu einem Verlust der Edelmetalle vor Transportbeginn gekommen.

gg) Absehbar wird sich auch nach einer solchen ergänzenden Beweisaufnahme nicht mit abschließender, gleichsam naturwissenschaftlicher Sicherheit klären lassen wird, welchen Inhalt die einzelnen Kartons hatten, die auf den gestohlenen Sattelauflieger geladen wurden. Diese Annahme beruht darauf, dass der Lagerarbeiter W und der Fahrer K, die das Landgericht schon als Zeugen vernommen hat, in die Kartons nicht hineingeschaut hatten und auch nicht hineinschauen konnten, weil diese mit Folie umwickelt waren.

Diese Erkenntnislücke ließe sich absehbar auch nicht schließen, wenn die Klägerin – wie nunmehr in der Berufungserwiderung geschehen – noch diejenigen Mitarbeiter der Spedition G als Zeugen benennen würde, die die einzelnen Paletten zuvor zusammengestellt hatten. Zur Vollständigkeit der Tatsachenfeststellungen dürfte auch deren Vernehmung gehören. Es wäre indes überraschend, wenn diese Mitarbeiter mehr bekunden können sollten, als dass sie aus dem Lager Kartons herbeigeholt hätten, die einen Aufdruck trugen, der zur jeweils aktuellen Materialanforderung passte.

Entgegen der bei der Beklagten offenbar vorherrschenden Annahme, muss indes diese verbleibende letzte Unsicherheit keineswegs dazu führen, dass sich die gem. § 286 ZPO erforderliche persönliche Gewissheit über die Identität der Ladung nicht gewinnen lässt. Andernfalls wäre in Fällen wie dem vorliegenden praktisch niemals eine Verurteilung möglich. Denn dann müsste ein Versender beim Zusammenstellen der Ware für den Versand noch einmal jeden einzelnen Karton öffnen und auf seinen Inhalt überprüfen lassen. Diese Forderung lässt sich weder mit den Verhältnissen moderner Massenpro-

duktion und Logistik vereinbaren noch versteht der Senat die höchstrichterliche Rechtsprechung dahin, dass solche hohen Anforderungen an den Versender zu stellen sind.

Der Senat hat dementsprechend etwa in seinem Urteil vom 26.11.2015 in der Sache 11 U 43/15, in der es um ähnliche Fragestellungen ging, das Folgende ausgeführt:

»Diese Beweisaufnahme und die von der Klägerin vorgelegten Transportdokumente und Rechnungen haben dem Senat Gewissheit verschafft, dass die Klägerin den Schadensumfang zutreffend dargelegt hat. Dabei hat der Senat berücksichtigt, dass das Gesetz (§ 286 ZPO) keine von allen Zweifeln freie richterliche Überzeugung voraussetzt. Die Gerichte dürfen deshalb keine unerfüllbaren Beweisanforderungen stellen und keine unumstößliche Gewissheit bei der Prüfung verlangen, ob eine Behauptung wahr und erwiesen ist. Vielmehr darf und muss sich der Richter in tatsächlich zweifelhaften Fällen mit einem für das praktische Leben brauchbaren Grad von Gewissheit begnügen, der den Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (st. Rspr., vgl. zuletzt BGH, Urt. v. 06.05.2015 – VIII ZR 161/14, juris, Rn. 11 m.w.N.).«

Dieser Maßstab ist auch im Streitfall anzuwenden.

IV.

[...]

Der Senat lässt die Revision zu, weil Zulassungsgründe gem. § 543 Abs. 2 ZPO vorliegen. Die Auslegung des von der Versenderin als Allgemeine Geschäftsbedingungen verwendeten »Anforderungsprofils« kann die Einheitlichkeit der Rechtsprechung berühren. Es handelt sich um ein Klauselwerk, das nicht nur die Versenderin im vorliegenden Fall, die eine Tochtergesellschaft des B-Konzerns ist, verwendet, sondern der gesamte Konzern (vgl. Punkt 3 der Einleitung). Die für den vorliegenden Fall (jedenfalls auch) streitentscheidende Auslegung dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen muss daher auch in anderen Prozessen erforderlich sein. Allein aus dem hier angefochtenen Urteil des Landgerichts ergibt sich bereits, dass die Klausel 5.3 dort in weiteren Prozessen bedeutsam ist. Überdies hält der erkennende Senat die Rechtsfrage für grundsätzlich klärungsbedürftig, ob der von ihm unter II. 1. c) bb) zugrunde gelegte Rechtssatz zutrifft. Wenn das nicht der Fall sein sollte, stellte sich die Anschlussfrage, ob der Senat die jüngere höchstrichterliche Rechtsprechung zur Bedeutung der Grenze des Zehnfachen der gesetzlichen Haftungshöchstsumme für den Mitverschuldenseinwand zutreffend versteht.

See

§§ 581, 576 HGB

1. Die Besatzung des bergenden Schiffes hat keinen eigenen Anspruch auf Bergelohn.

2. Zum Begriff des Bergungs- bzw. Schleppschiffs i.S.d. § 581 Abs. 4 HGB.

[Leitsätze der Redaktion]

LG Bonn, Urt. v. 20.03.2019 – 1 O 384/18

ECLI:DE:LGBN:2019:0320.1O384.18.00

Der Kläger ist Kapitän des Mehrzweckschiffs (MZS) »A«. Eigner ist die Beklagte. Das Schiff wird vom Wasser- und Schifffahrtsamt Z betrieben, das der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt unterstellt ist.

Unter Leitung des Klägers leistete die »A« am 31.07.2015 Hilfe bei der Sicherung und Bergung des auf der Elbe bei der Tonne ... nach einem Maschinenausfall havarierten Großcontainerschiffs »F«. Dessen Eignerin ist die X aus W. Dabei waren auch weitere Schlepper im Einsatz. Den Auftrag zur Mithilfe bei der Bergung erhielt die »A« dabei durch die Verkehrszentrale H.

Die Beklagte macht gegen die X Ansprüche auf Bergelohn vor dem Landgericht Bonn geltend (LG Bonn, Az. 16 O 4/19). Die Klageschrift datiert vom 21.07.2017, die dortige Klägerin und hiesige Beklagte beantragt, die dortige Beklagte zur Zahlung von 1.000.000,00 € zu verurteilen. Der hiesige Kläger ist in diesem Verfahren Streithelfer der dortigen Klägerin.

Mit der Klage macht der Kläger Ansprüche gegen die Beklagte aus § 581 Abs. 1 HGB auf einen Anteil am Bergelohn als Kapitän geltend.

Der Kläger behauptet, die »A« sei kein Bergungs- oder Schleppschiff i.S.v. § 581 Abs. 4 HGB. Zwar sei eine ihrer Aufgaben im Rahmen des »Sicherheitskonzepts Deutsche Küste« unstreitig auch das Notschleppen. Dies diene aber nur dazu, die Manövrierfähigkeit eines Havaristen wieder herzustellen und sei kein eigentlicher Bergevorgang. Für ein reines Schleppschiff sei auch ihre Arbeitsleistung deutlich zu gering. Sie könne in Notfällen auch Schlepparbeiten ausführen, sei aber nicht als Bergungs- oder Schleppschiff konzipiert.

Er habe erst durch die Klageerwiderung davon erfahren, dass die Beklagte auch Ansprüche gegen die X verfolge. Indem sie dies zunächst nicht getan bzw. ihm mitgeteilt habe, habe sie eine Amtspflicht verletzt, bei der zu seinen Gunsten ein Drittschutz bestehe.

In vergleichbaren Bergungsfällen habe die Beklagte – unstreitig – zweimal im Jahr 1995 Bergelohn an Kapitäne ausgezahlt, so dass sie diese Entscheidung binde.

Ihm sei es nicht möglich, seine Ansprüche zu beziffern, da er nicht wisse, was der Wert der »F« und ihrer Ladung war. Daher ist er der Ansicht, ein Feststellungsinteresse zu haben.

[...]

Die Beklagte behauptet, die »A« sei ein Bergungs- und Schleppschiff. Sie sei entsprechend ausgerüstet und verfüge über eine Besatzung, die rund um die Uhr einsatzbereit und entsprechend für Bergungen ausgerüstet sei. Daher sei der Einsatz der »A« explizit im »Sicherheitskonzept Deutsche Küste« so vorgesehen.

Sie ist der Ansicht, durch die Einführung dieses Konzepts 2001 habe sich auch die rechtliche Beurteilung von Bergelohnansprüchen modifiziert. Es liege auch keine drittschützende Amtspflicht vor, da die Geltendmachung von Bergelohn nur im fiskalischen Interesse sei, dieses sei aber nicht drittschützend.

Die Feststellungsanträge seien schon unzulässig, da der Kläger seinen Anspruch beziffern könne.