

II.

Der Anspruch ist auch in der geltend gemachten Höhe begründet.

1. Der Umfang des zu ersetzenden Schadens bestimmt sich im Falle des Art. 29 Abs. 1 CMR grundsätzlich nach dem jeweils anwendbaren nationalem Recht (vgl. BGH, Urt. v. 30.09.2010 – I ZR 39/09, BGHZ 187, 141; OLG Bamberg, Urt. v. 29.07.2015 – 3 U 29/15, TranspR 2016, 155; *Koller*, Transportrecht, 10. Aufl., Rn. 10 zu Art. 29 CMR). Wie bereits ausgeführt, ist auf den Beförderungsvertrag der Parteien nach Art. 5 Abs. 1 Satz 2 Rom I-VO deutsches Recht anwendbar. Gem. § 249 Abs. 1 BGB ist danach der objektive Wert der in Verlust geratenen Teilsendung zu ersetzen.

Zum Umfang des erlittenen Schadens hat die Klägerin mit Schriftsatz vom 12.05.2021 hinreichend substantiiert vorge-tragen.

Ausweislich des zur Akte gereichten Frachtbriefes hat der Fahrer der Unterfrachtführerin bei Antritt der Fahrt 1.901 Kartons elektronischer Artikel verladen auf 39 Paletten übernommen. In dem CMR-Frachtbrief sind die Sendungsnummern für die transportierten Güter verzeichnet, die den beigefügten Sendungsscheinen – anhand dieser Nummern – zugeordnet werden können. Aus den Sendungsscheinen ergeben sich das Fabrikat, die Produktbezeichnungen und die Mengen der beförderten Güter. Der Klägerin ist darin beizupflichten, dass sich den Transportdokumenten die transportierten Güter entnehmen lassen.

Der Frachtbrief erbringt gem. Art. 9 Abs. 1 CMR den Beweis für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer. Nach Art. 9 Abs. 2 CMR streitet überdies eine gesetzliche Vermutung dafür, dass der Frachtführer das Gut samt Verpackung in äußerlich gutem Zustand, in der richtigen Anzahl und mit den richtigen Zeichen und Sendungsnummern versehen vom Absender übernommen hat. Dass die Güter, für deren Verlust die Klägerin Ersatz beansprucht, in die Obhut der Klägerin bzw. der von ihr beauftragten Unterfrachtführerin gelangt sind, steht danach auf der Grundlage des Frachtbriefes fest.

Diese Beweisvermutung hat die Beklagte auch nicht zu widerlegen vermocht.

Auf dem Frachtbrief hat die Empfängerin der Waren zudem handschriftlich vermerkt, dass 6 Paletten gestohlen worden seien, und zwar seien 389 Kartons abhandengekommen und 25 Kartons bei Ankunft beschädigt gewesen. Im Hinblick auf die gestohlene Sendung hat die Klägerin zudem die Lieferrechnungen vorgelegt, aus denen sich der Verkaufswert der Artikel ergibt. Die in Verlust geratenen Produkte hat sie den entsprechenden Rechnungspositionen in diesen Rechnungen zugeordnet. Daraus lässt sich entnehmen, welches Produkt zu welchem Warenwert in Verlust geraten ist.

Diesem Vortrag ist die Beklagte nicht in prozessual beachtlicher Weise entgegengetreten. Soweit sie sich zum Schadensumfang mit Nichtwissen erklärt hat, genügt dies nicht. Die Voraussetzungen für ein zulässiges Bestreiten mit Nichtwissen liegen hier nicht vor. Da sich die Beklagte bei Aus-führung der Beförderung einer Unterfrachtführerin bedient hat, deren Handlungen sie sich wie eigene nach Art. 3 CMR

zurechnen lassen muss, hätte sie sich bei ihrer Unterfracht-führerin erkundigen müssen, welche Güter bei der Schadens-aufnahme durch die Empfängerin als fehlend dokumentiert wurden. Denn der Fahrer ihrer Unterfrachtführerin hat das auf dem Frachtbrief aufgedruckte Warenannahmeprotokoll bei Ankunft am 11.11.2019 unterzeichnet. Da die Vorgänge im Zusammenhang mit der Beförderung der Sendung letztlich im Geschäfts- und Verantwortungsbereich der Beklagten liegen, werden sie eigenen Handlungen und Wahrnehmungen der Beklagten gleichgestellt. Die Beklagte hätte insoweit Informationen von der Unterfrachtführerin einholen müs-sen, die den Transport unter ihrer Verantwortung ausgeführt habe. Auf ein Bestreiten mit Nichtwissen nach § 138 Abs. 4 ZPO kann sich die Beklagte insoweit mithin nicht berufen.

Den Nachweis über die Höhe des Schadens hat das Landge-richt rechtsfehlerfrei durch Vorlage der Handelsrechnungen und der Sendungsscheine als geführt angesehen (vgl. eben-so: OLG Bamberg, Urt. v. 29.07.2015 – 3 U 29/15, TranspR 2016, 155). Den durch Vorlage der Handelsrechnungen be-legten Wert der Güter hat die Beklagte auch nicht substan-tiiert bestritten.

2. Die Klägerin muss sich schließlich auch kein Mitverschulden nach § 254 Abs. 1 BGB anspruchsmindernd deshalb an-rechnen lassen, weil sie den Wert des Transportgutes nicht ausdrücklich deklariert hat.

Erteilt der Versender – wie hier die Klägerin – dem Fracht-führer Sicherheitsanweisungen zur Vermeidung eines Dieb-stahls und setzt sich der Frachtführer über diese Anweisungen hinweg, kann er sich anschließend nicht darauf berufen, der Auftraggeber hätte ihn auf den Wert des Frachtgutes hinwei-sen müssen, damit er die Möglichkeit gehabt habe, geeignete Maßnahmen zur Verhinderung des Schadens zu ergreifen. Die Sicherheitsanweisungen enthalten im Ergebnis bereits eine ausreichende Information, die gerade dem Verlust des Transportguts entgegenwirken soll (vgl. OLG Celle, Urt. v. 13.06.2019 – 11 U 6/19, zitiert nach juris; OLG München, Urt. v. 05.05.2010 – 7 U 1794/10, juris Rn. 24; im Ergebnis auch OLG Stuttgart, Urt. v. 11.05.2016 – 3 U 214/15, juris Rn. 29).

Der auf das Unterlassen einer Wertdeklaration abstellende Mitverschuldensvorwurf beruht nämlich 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 Ge-fahr eines Diebstahls besondere Sicherheitsmaßnahmen er-forderlich sind. Wenn der Versender den Frachtführer indes – wie hier – bereits ausdrücklich angewiesen hat, besondere Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, hat er das Erforderli-che bereits getan (vgl. OLG Celle, Urt. v. 13.06.2019 – 11 U 6/19).

[...]

§§ 421 Abs. 1 Satz 1, 425 Abs. 1, 435 HGB; Art. 8 Abs. 1 Nr. 1 AMG

**1. Werden Medikamente während der Beförderung ver-tragswidrig nicht (zureichend) gekühlt und liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Temperaturführung bereits**

zuvor unterbrochen war, steht zu vermuten, dass bei Übergabe an den Frachtführer die Medikamente zureichend gekühlt und verkehrsfähig waren.

**2. Die Unterbrechung der Kühlkette während der Beförderung von Medikamenten über einen Zeitraum von sechs Stunden begründet nach Art. 8 Abs. 1 Nr. 1 AMG einen Totalschaden.**

**3. Einem hochspezialisierten Transportdienstleister für die Beförderung von Medikamenten ist ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, wenn bei Umschlag der Sendung Medikamente in den Ambientebereich eines Kühlfahrzeuges (mit deutlich höheren Temperaturen, als vertraglich geschuldet) verladen werden.**

**4. Die Berufung auf ein Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration ist ausgeschlossen, wenn der Transportdienstleister keinen Vortrag zu geänderten Organisationsabläufen bei erfolgter Wertdeklaration hält.**

[Leitsätze des Einsenders]

**LG Mannheim, Urteil vom 13.10.2022 – 22 O 12/22 (nachgehend: OLG Karlsruhe – 15 U 140/22).**

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Ersatz eines Transportschadens in Anspruch.

Im Jahr 2016 hatten die Beklagte, ein hoch spezialisierter Transportdienstleister, der ein Netzwerk für Transportdienstleistungen in Deutschland für temperaturgeführte Produkte unterhält, einen Dienstvertrag mit der Klägerin geschlossen. Dieser Vertrag gibt die Rahmenvorgaben für Einzelaufträge des Kunden vor, wobei die Einzelaufträge die Übernahme, den Transport und die Zustellung von Gütern, die im Bereich von +2 °C bis +8 °C transportiert werden, betreffen. Die Haftung und die Haftungsbegrenzung der Beklagten richten sich nach den Ziff. 22, 23 und 24 der ADSp in der jeweils neusten Fassung. Eine Ausnahme gilt für Schäden bedingt durch Temperaturschäden an der zu befördernden Ware. In diesen Fällen beläuft sich die Haftung der Beklagten für die in ihrer Obhut befindlichen Packstücke auf bis zu 750,00 pro Packstück zzgl. Fracht (§ 7 Nr. 3 des Rahmenvertrags). Schließlich ist geregelt, dass die Beklagte davon ausgeht, dass der durchschnittliche Warenwert ca. 1.000,00 € pro kg des Rohgewichts der Sendung beträgt. Sofern dieser Wert überstiegen wird, muss der Kunde dies der Beklagten mitteilen, so dass in Absprache mit dem Kunden gegebenenfalls Vorkehrungen und besondere Sicherungen gegen Diebstahl vereinbart werden können (§ 7 Nr. 6 des Rahmenvertrags). Dem Rahmenvertrag waren u.a. beigefügt die Anlage 1: »Operative Abwicklungsvereinbarung« und die Anlage 2: »Qualitätssicherungsvereinbarung für den Transport von Pharmazeutika«. Danach hatte die Beklagte bei Übernahme der Sendung deren Unversehrtheit und zureichende Vorkühlung zu überprüfen.

Die X GmbH veräußerte im September 2021 (kühlpflichtige) Medikamente für die Humanmedizin mit einem Wert von 16.110,43 € an die S GmbH. Die Klägerin beauftragte aufgrund des vorgenannten Rahmenvertrags die Beklagte mit der Beförderung jener Medikamente von ... Leverkusen zur S GmbH ... Planegg, ohne den Wert des Sendungs-

guts anzugeben. Nach Übernahme des Transportguts wurde dieses am 22.09.2021 ab Baunatal nach Planegg/München fehlerhaft vom Lagerpersonal in den »Ambientebereich« des Kühlfahrzeugs, der zwischen 15 °C und 25 °C temperiert war, eingeordnet und von 3:33 Uhr bis 9:38 Uhr bei Temperaturen von 17,2 °C bis 21,7 °C befördert.

Mit Schreiben vom 01.10.2021 wies die Beklagte die geltend gemachten Schadensersatzansprüche zurück.

Die Klägerin behauptet, dass die Beklagte, die streitgegenständlichen Medikamente vollständig, unversehrt, zureichend vorgekühlt und verkehrsfähig übernommen habe, was von der Beklagten durch Unterschrift auf dem als Anlage K 6 begebenen CMR-Frachtbrief bestätigt worden sei. Da die Beklagte die Medikamente aber auftragswidrig bei +15 °C bis +25 °C befördert habe und jene Medikamente nur für den Temperaturbereich von +2 °C bis +8 °C zugelassen gewesen seien, hätten sie ihre Verkehrsfähigkeit verloren. Den erlittenen Totalschaden müsse die Beklagte, deren Mitarbeiter ein qualifiziertes Verschulden anzulasten sei, ersetzen. Zu dem Konzernverbund der Klägerin gehört auch die GmbH, die die Klägerin ermächtigt habe, den streitgegenständlichen Schaden im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen.

[...]

Die Beklagte behauptet, ein Schadensersatzanspruch stehe der Klägerin nicht zu. Allenfalls der X GmbH könne ein Schaden entstanden sein; die Klägerin sei nicht aktiv legitimiert. Auch wenn die transportierten Medikamente rund 6 Stunden zwischen 17° und 21 °C gelagert worden seien, seien sie trotzdem verkehrsfähig geblieben. Außerdem habe ein menschliches Augenblicksversagen am Morgen des 22.09.2021, um 3.33 Uhr, dazu geführt, dass trotz aller Schulungen und eingeführter Sicherheitsmaßnahmen das streitgegenständliche Gut in den falschen Temperaturbereich verladen worden sei. In diesem Augenblicksversagen eines Mitarbeiters liege kein leichtfertiges Verschulden der Beklagten ausgelöst in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Da die Parteien vereinbart hätten, dass bei einem nicht leichtfertigen Verschulden eine beschränkte Haftung von 750,00 € pro Packstück bestehe, könnten allenfalls 750,00 € erstattet verlangt werden. Schließlich müsse sich die Klägerin ein mindestens 50 %iges Mitverschulden anrechnen lassen, da sie eine Wertdeklaration und einen Hinweis auf einen ggf. eintretenden außerordentlich hohen Schaden unterlassen habe.

[...]

### Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage ist begründet. Die Beklagte hat für den Transportschaden, ohne sich mit Erfolg auf eine Haftungsbeschränkung berufen zu können, gem. §§ 421 Abs. 1 Satz 1, 425 Abs. 1, 435 HGB einzustehen.

1.

Unstreitig hatte die Parteien einen Frachtvertrag i.S.d. § 407 HGB geschlossen, im Rahmen dessen sich die Beklagte verpflichtet hatte, die kühlpflichtigen Medikamente von der

Urt. v. 19.11.2009 – C-402/07 [=TranspR 2010, 105], NJW 2010, 43 = RRa 2009, 282 Rn. 57 – Sturgeon; Urt. v. 23.10.2012 – C-581/10 [=TranspR 2013, 66], NJW 2013, 671 = RRa 2012, 272 Rn. 40 – Nelson).

[13] Endziel ist gem. der auch in diesem Zusammenhang maßgeblichen Definition in Art. 2 Buchst. h) FluggastrechteVO der Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein, bei direkten Anschlussflügen der Zielort des letzten Flugs (EuGH, Urt. v. 26.02.2013 – C-11/11 [=TranspR 2013, 302], NJW 2013, 1291 = RRa 2013, 78 Rn. 37 – *Folkerts*).

[14] bb) Als Anschlussflüge in diesem Sinne sind nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs zwei oder mehr Flüge zu verstehen, die für die Zwecke des in der Fluggastrechteverordnung vorgesehenen Ausgleichsanspruchs eine Gesamtheit darstellen.

[15] Eine solche Gesamtheit liegt vor, wenn zwei oder mehrere Flüge Gegenstand einer einzigen Buchung waren. Hierbei ist unerheblich, ob die einzelnen Flüge mit demselben oder mit unterschiedlichen Fluggeräten durchgeführt werden (EuGH, Urt. v. 31.05.2018 – C-537/17 [=TranspR 2018, 452], NJW 2018, 2032 Rn. 19 f. – *Wegener*; Urt. v. 11.07.2019 – C-502/18, NJW 2019, 2595 Rn. 16 – *České aeroline*; Beschl. v. 12.11.2020 – C-367/20, RRa 2021, 125 Rn. 28 f. – *KLM*; Urt. v. 03.02.2022 – C-20/21, EuZW 2022, 287 Rn. 19 – *LOT Polish Airlines*; Urt. v. 24.02.2022 – C-451/20, NJW-RR 2022, 563 Rn. 25 ff. – *Austrian Airlines*).

[16] cc) Im Streitfall hat die Beklagte die Buchung nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Landgerichts durch Übersendung eines elektronischen Flugtickets bestätigt, das eine einheitliche Buchungsnummer ausweist.

[17] Damit liegt eine einheitliche Buchung im oben genannten Sinne vor.

[18] b) Die Beklagte ist auch hinsichtlich des ersten Teilflugs ausführendes Luftfahrtunternehmen i.S.v. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c) und Art. 2 Buchst. b) FluggastrechteVO.

[19] aa) Nach der gefestigten Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union setzt die Einstufung als ausführendes Luftfahrtunternehmen i.S.v. Art. 2 Buchst. b) FluggastrechteVO die Durchführung des betreffenden Flugs und das Bestehen eines mit einem Fluggast geschlossenen Vertrags voraus (EuGH, NJW 2019, 2595 Rn. 23 – *České aeroline*; RRa 2021, 125 Rn. 21 – *KLM*; Urt. v. 21.12.2021 – C-146/20, EuZW 2022, 119 Rn. 54 – *Corendon*; Urt. v. 07.04.2022 – C-561/20, BeckRS 2022, 6960 Rn. 34 – *United Airlines*).

[20] Bei einem auf einer einheitlichen Buchung beruhenden Flug, der aus zwei Teilflügen besteht, ist ein Unternehmen, das die Buchung erteilt und den ersten Teilflug durchgeführt hat, auch dann als ausführendes Unternehmen hinsichtlich des gesamten Flugs anzusehen, wenn der zweite Teilflug von einem anderen Unternehmen durchgeführt worden ist. Dies gilt auch dann, wenn der erste Teilflug planmäßig stattgefunden hat und die Verspätung erst während des zweiten Teilflugs eingetreten ist (EuGH, NJW 2019, 2595 Rn. 24 ff. – *České aeroline*). Umgekehrt ist ein Unternehmen, das die

einheitliche Buchung erteilt hat und mit der Durchführung des zweiten Flugs betraut war, auch dann als ausführendes Unternehmen bezüglich des gesamten Flugs anzusehen, wenn die Fluggäste den zweiten Teilflug wegen Verspätung des ersten Teilflugs nicht erreicht haben (EuGH, RRa 2021, 125 Rn. 22 f. – *KLM*).

[21] bb) Bei Anlegung dieses Maßstabs ist die Beklagte im Streitfall jedenfalls deshalb ausführendes Luftfahrtunternehmen bezüglich des gesamten Flugs, weil sie die einheitliche Buchung erteilt und die Durchführung eines Teilflugs übernommen hat.

[22] cc) Entgegen der Auffassung der Revision hat im Streitfall nicht deshalb etwas anderes zu gelten, weil in den Ausgangsfällen, die den Entscheidungen des Gerichtshofs zugrunde lagen, die Verspätung auf einem Teilflug eingetreten war, der für sich betrachtet nicht in den Anwendungsbereich der Fluggastrechteverordnung fällt.

[23] Wie der Gerichtshof entschieden hat, ist die Frage, ob die Fluggastrechteverordnung anwendbar ist, auch bei einem aus mehreren Teilflügen bestehenden, durch eine einheitliche Buchung zu einer Einheit verbundenen Flug allein anhand des Abflug- und Zielort des betreffenden Fluggasts zu beurteilen, nicht aber anhand von Orten, an denen eine Zwischenlandung erfolgt. Solche Flüge dürfen nicht je nach Zusammenhang einmal als Gesamtheit und einmal als mehrere getrennte Flüge betrachtet werden; sie sind stets als Einheit zu behandeln (EuGH, NJW-RR 2022, 563 Rn. 22 ff. – *Austrian Airlines*; BeckRS 2022, 6960 Rn. 29 ff. – *United Airlines*).

[24] Daraus ergibt sich, dass auch die Einordnung als ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht davon abhängt, an welchen Orten eine Zwischenlandung erfolgt ist. Sie ist allein anhand der beiden oben genannten Kriterien vorzunehmen.

[25] dd) Entgegen der Auffassung der Revision steht dieser Beurteilung nicht entgegen, dass in Konstellationen, in denen die einzelnen Teilflüge von verschiedenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, mehrere davon als ausführende Luftfahrtunternehmen in Anspruch genommen werden können.

[26] Diese Rechtsfolge entspricht dem hohen Schutzniveau, das die Fluggastrechteverordnung für Verbraucher vorgibt. Die beteiligten Luftfahrtunternehmen sind dadurch nicht über Gebühr belastet. Nach Art. 13 FluggastrechteVO bleibt es ihnen unbenommen, das jeweils andere Unternehmen oder Dritte nach Maßgabe der dafür maßgeblichen Rechtsbeziehungen in Regress zu nehmen (vgl. nur EuGH, NJW 2019, 2595 Rn. 31 – *České aeroline*; RRa 2021, 125 Rn. 32 – *KLM*).

[27] c) Entgegen der Auffassung der Revision bedarf es keiner Vorabentscheidung durch den Gerichtshof der Europäischen Union.

[28] Wie oben im Einzelnen aufgezeigt wurde, hat sich der Gerichtshof mehrfach mit den für die Entscheidung des Streitfalls relevanten Fragen befasst und diese hinreichend deutlich beantwortet. Mit seiner Entscheidung vom 24.02.2022 hat er nochmals klargestellt, dass die Orte der einzelnen Zwischenlandungen nicht ausschlag-

gebend sind. Jedenfalls damit verbleiben keine Zweifelsfragen, die eine Vorlage an den Gerichtshof erforderlich machen könnten.

[29] Zutreffend und insoweit nicht angegriffen hat das Berufungsgericht entschieden, dass die weiteren Voraussetzungen für einen Ausgleichsanspruch vorliegen und dass auch die Ansprüche auf Ersatz von Mehraufwendungen und Erstattung von gerichtlicher Anwaltskosten begründet sind.

[30] III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

## Lager

§ 475 HGB; §§ 307, 309 Nr. 7 BGB

**1. Der Lagerhalter haftet für vermutetes Verschulden. Der Einlagerer trägt die Beweislast dafür, dass das Gut dem Lagerhalter unversehrt übergeben wurde und beschädigt wieder herausgelangt ist, während dieser darzutun hat, wie der Schaden entstanden ist und dass dieser auch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte.**

**2. Die Haftung des Lagerhalters kann im gesetzlich zulässigen Umfang neben Allgemeinen Geschäftsbedingungen durch Individualvereinbarung beschränkt werden.**

**3. Aus § 309 Nr. 7 BGB darf auch nicht der Umkehrschluss gezogen werden, dass Freizeichnungsklauseln wirksam sind, wenn sie mit Nr. 7 vereinbar sind. Aus § 307 Abs. 2 Nr. 2 BGB ergibt sich, dass bei der Verletzung von Kardinalpflichten die Haftung für einfache Fahrlässigkeit in der Regel nicht ausgeschlossen werden darf. Unvereinbar mit § 307 BGB sind insbesondere Klauseln, die vertragstypisch vorhersehbare Schäden von der Haftung ausnehmen. Während § 309 Nr. 7 BGB eine Freizeichnung für Körperschäden und grobes Verschulden verbietet, ist mit § 307 BGB ein Haftungsausschluss für einfache Fahrlässigkeit unvereinbar, wenn eine Kardinalpflicht verletzt ist.**

[Leitsätze des Redaktion]

**OLG Brandenburg, Urt. v. 16.12.2020 – 7 U 45/19**

ECLI:DE:OLGGBB:2020:1216.7U45.19.00  
(vorgehend: LG Cottbus, Urt. v. 06.03.2019 – 3 O 107/15)

I.

Die Klägerin macht als Versicherer aus übergegangenem Recht des Bootseigentümers, des Zeugen O. B., Schadensersatzansprüche gegen den Beklagten als Lagerhalter der Motor-Yacht (X) »...« geltend.

Der Zeuge B. vereinbarte mit dem Beklagten seit 2007 die Einlagerung seines Bootes. In den in den Vorjahren geschlossenen Verträgen war ebenso wie in dem schriftlichen Lagervertrag vom 06.10.2012 für die vorangegangene Saison vereinbart, dass das Boot (X) von Oktober bis Mai des Folgejahres beim Beklagten im Winterlager in einer Halle einge-

lagert wird. Der Vertragsumfang ist in dem vorformulierten Vertragsformular des Beklagten handschriftlich wie folgt ergänzt worden:

»Zu leistende Arbeiten: Boot slippen, kranen, reinigen, kächern, komplett Winterfest machen, Winterlager in einer Halle, Motor Durchsicht, Ölwechsel.«.

Nach einer weiteren Rubrik zu Anzahlung und Betrag enthält das Formular folgende vorgedruckte Klausel:

»Für Schäden durch Diebstahl, Brand, Sowie Umwelteinflüsse übernehmen wir keine Haftung. Jeder Kunde muss sein Boot und Motor selbst versichern«.

Für die hier maßgebliche Saison 2013/2014 war zwischen den Vertragsparteien vereinbart, dass der Beklagte die gleichen Leistungen wieder erbringt. Er holte das Boot des Zeugen B. ab und verbrachte es auf sein Grundstück, wo es zunächst auf einer Freifläche zwischengelagert wurde.

Am 03.11.2013 stellte die Polizei einen Anhänger in einem Waldgrundstück fest, der dem Beklagten gehörte. Als der Beklagte sein Grundstück besichtigte, stellte er fest, dass der Maschendrahtzaun zur Freifläche aufgeschnitten war und mehrere bei ihm dort abgestellte Boote beschädigt oder unvollständig waren. Diebe hatten auch Sachen aus dem Boot des Zeugen B. abgebaut und gestohlen.

Der von der Klägerin beauftragte Privatgutachter – Sachverständiger R. Sch. der (X) GmbH, Sachverständige und Internationales Havariekommissariat B. – kam nach einer am 19.11.2013 erfolgten Besichtigung des Geländes des Beklagten in seinem Gutachten vom 25.07.2014 zu folgenden Feststellungen:

Herr B. beauftragte wie üblich die Firma L. mit der Einlagerung der Motoryacht P. in deren Lagerhallen. Hierzu wurde die Yacht durch die Firma L. zunächst auf einer Freifläche zwischengelagert. Zu einem späteren Zeitpunkt sollten notwendige Arbeiten zur Einlagerung durchgeführt werden und die Yacht erst im Anschluss in eine der Hallen verbracht werden. Nachdem Herr L. am 03.11.2013 von der Polizei informiert wurde, begab er sich umgehend zu seinem Firmengelände und stellte fest, dass der Maschendrahtzaun zur Rückseite des Grundstückes örtlich durchtrennt worden war und dass an einer Anzahl von Bootstrailern die Räder demontiert worden waren, Heckblenden fehlten und an 4 Booten diverse Einrichtungsgegenstände abgebaut wurden. Nach Angaben des Beklagten wurde der Maschendraht zwischen zwei Pfosten vertikal durchtrennt und die nebenliegenden Pfosten aus dem Erdreich gezogen. Weitere Ermittlungen zur Ergreifung der Täter blieben erfolglos.

Bei dem Gelände handelt es sich um ein eingefriedetes Areal, welches in direkter Nähe zu dem Hallen- und Bürokomplex lag – in dem das Boot letztlich eingelagert werden sollte – und mit diesem über ein massives Schiebetor verbunden war. Das Gelände konnte lediglich über ein weiteres 2flügeliges Metalltor von der Bundesstraße aus befahren werden. Von dort aus gesehen befanden sich zur Seite rechts als auch zur hinteren Grundstücksgrenze landwirtschaftlich genutzte Flächen; zur Grundstückseite links erschlossen sich weitere Wohngebäude.

Eine Überwachung der Freilagerfläche fand weder durch Bewegungsmelder in Verbindung mit geeigneten Lichtinstalla-