

## Straße

### Übersendung der Schadensunterlagen an Transportversicherer zwecks Regulierung ist konkludente Abtretung der Ansprüche

Art. 29, 31 Abs. 1 Satz 1b Fall 2 CMR

**1. Mit Übersendung der Schadensunterlagen an seinen Transportversicherer, zur Regulierung und Regressierung eines Schadens, erklärt der Versicherungsnehmer gleichzeitig konkludent die Abtretung seiner (Regress-) Ansprüche an den Transportversicherer.**

**2. Das Abstellen eines Lkw, in welchem der Fahrer übernachtet, auf öffentlichem Grund, mit diebstahlsgefährdeten Gütern, an einem regionalen Brennpunkt der Kriminalität im Transportgewerbe (hier: Großraum London) begründet den Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens nach Art. 29 CMR.**

[Leitsätze des Einsenders]

**OLG München, Urt. v. 30.04.2026 – 23 U 4776/23 e**

(vorgehend: LG Landshut, Endurt. v. 29.11.2023, 1 HK O 1583/23)

#### I.

Die Klägerin, ein Transportversicherer, macht gegen das beklagte Transportunternehmen Ansprüche wegen eines Sendungsverlustes anlässlich einer grenzüberschreitenden Beförderung per LKW aus abgetretenem und übergangenen Recht geltend.

Am 24.03.2023 kaufte die B P die eine Sternwarte in Mammendorf betreibt (im Folgenden: Versicherungsnehmerin), von der C G Ltd. mit Sitz in Thatcham/UK (im Folgenden: C Ltd.) »ex works« für 47.221,50 USD mehrere Teleskope, Binokulare sowie Zubehör. Wegen der Einzelheiten wird auf die Rechnung vom 24.03.2023 verwiesen.

Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Beklagte mit dem LKW-Transport der Güter von dem westlich von London gelegenen Thatcham nach Mammendorf. In der Auftragsmail vom 24.03.2023 bezeichnete die Versicherungsnehmerin gegenüber der Beklagten das Transportgut näher. Zu den Einzelheiten wird auf Anlage K1 Bezug genommen.

Am 27.03.2023 beauftragte die Beklagte die Nebeninterwentin mit der Durchführung des Transports. Diese gab den Auftrag noch am gleichen Tag an die N Logistik d.o.o (Slowenien) weiter.

Am 27.03.2023 gegen 16:50 Uhr (Anlage K5) übernahm ein Fahrer der N L d.o.o mit einem Planenaufleger auf dem Betriebsgelände der C Ltd. 10 Paletten mit einem Gewicht von 766,673 kg.

Im Großraum London, der gem. einer »Marktbeobachtung Güterverkehr« des Bundesamts für Güterverkehr ein regionaler Brennpunkt der Kriminalität im Transportgewerbe ist (Anlage K14 S. 22 f.), stellte der Fahrer den LKW über Nacht auf der Straße ab. Dort wurde die Ware gestohlen.

Am 29.03.2023 machte die Versicherungsnehmerin die Beklagte für den Schaden haftbar (Anlage K6 S. 1).

Am 19.04.2023 übersandte die Versicherungsnehmerin die Schadensrechnung über 43.405,02 € netto an die Klägerin »für die Weiterbelastung des Schadens« (Anlage K10).

Am 21.04.2023 schrieb die Klägerin an die Versicherungsnehmerin, dass sie »den Schaden gemäß Schadenrechnung i.H.v. 43.405,02 € auf Ihr Konto erstattet« habe (Anlage K8).

Die Klägerin behauptet, sie sei die einzige Transportversicherung der Versicherungsnehmerin. Als solche habe sie am 21.04.2023 einen Betrag von 43.405,02 € zur Schadenregulierung an ihre Versicherungsnehmerin gezahlt. Mit Vereinbarung vom 16.05.2023 habe die Versicherungsnehmerin nochmals ihre Rechte aus dem Frachtvertrag mit der Beklagten an die Klägerin abgetreten (Anlagen K9, K11).

Am 27.03.2023 habe der Fahrer der N L o.o d das gesamte von der Versicherungsnehmerin gekaufte Gut von der C Ltd. vollständig und unbeschädigt übernommen. Zu Diebstahl sei es gekommen, weil der Fahrer die in dem unverschlossenen Planenaufleger befindlichen Güter ohne jede Sicherung gänzlich achtlos über Nacht in der Nähe von London und also einem regionalen Brennpunkt für Transportdiebstähle abgestellt habe, wo dann der Diebstahl passiert sei. Dadurch seien die Waren mit einem Marktwert von 47.221,50 USD verlustig gegangen.

Die Klägerin meint, dass sie die Schadensersatzansprüche der Versicherungsnehmerin aus dem Frachtvertrag mit der Beklagten erworben habe. Danach habe ihr die Beklagte den gesamten Transportschaden zu ersetzen, weil von einem qualifizierten Verschulden der Beklagten bzw. ihrer Leute gem. Art. 29 CMR auszugehen sei, weil dies hier zumindest nahe liege und die Beklagte ihrer diesbezüglichen sekundären Darlegungslast nicht genügt habe. Der Warenwert werde gem. § 429 Abs. 3 HGB analog in Höhe der Handelsrechnung vermutet.

[...]

Die Beklagte hat in erster Instanz mit Nichtwissen bestritten, dass die Klägerin die einzige Transportversicherung der Versicherungsnehmerin sei und dass die Klägerin an die Versicherungsnehmerin die Schadenssumme ausgezahlt habe. Ferner hat sie mit Nichtwissen bestritten, dass die Abtretungsvereinbarung vom 16.05.2023 von einer berechtigten Person unterschrieben worden sei.

Die Beklagte hat in erster Instanz die Ansicht vertreten, dass die Klägerin schon nicht aktivlegitimiert sei. Keinesfalls könne von einer unbegrenzten Haftung der Beklagten ausgegangen werden, weil ein qualifiziertes Verschulden nicht ersichtlich sei.

Mit Endurteil vom 29.11.2023 hat das Landgericht, auf dessen tatsächliche Feststellungen nach § 540 Abs. 1 ZPO Bezug genommen wird, der Klage i.H.v. 7.776 € nebst Zinsen hieraus i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 14.07.2023 stattgegeben und sie im Übrigen abgewiesen. Die Klägerin sei infolge der aus Anlage K10 ersichtlichen Übersendung der Schadensunterlagen aktiv-legitimiert. Die Beklagte hafte dem Grund nach aus Art. 17 CMR, wobei keine Zweifel an der vollständigen und unbeschädigten Übernahme des Transportguts bestünden. Die Haftung sei aber gem. Art. 23 Abs. 3 CMR auf 8,33 Rechnungseinheiten beschränkt; Art. 29 Abs. 1 CMR greife nicht. Wegen der Einzelheiten wird auf das Landgerichts-urteil Bezug genommen.

Gegen die Teilklageabweisung durch das Landgericht wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung. In der Berufungsin-stanz ist die Nebenintervenientin dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetreten.

Die Klägerin wiederholt und vertieft ihren erstinstanzlichen Vortrag und ist weiter der Ansicht, dass die Beklagte für den Transportschaden gem. Art. 29 CMR unbeschränkt hafte.

[...]

Die Beklagte hält das Urteil des Landgerichts für überzeu-gend und zutreffend.

Auf einen Hinweis des Senats, dass die Beklagtenseite bezüglich der Umstände des Diebstahls hier eine sekundäre Darlegungs-last treffe, trägt die Beklagtenseite vor, dass der für den Trans-port eingesetzte Fahrer bislang stets zuverlässig gewesen sei und es bei ihm zuvor keine ähnlichen Diebstahlsfälle gegeben habe.

Nachdem sich die Beladung des LKW in Thatcham aus von dem dortigen Verladepersonal zu vertretenden Gründen ver-zögert hätte, sei es für den Fahrer bei Abfahrt bereits zu spät gewesen, um noch auf einem speziell gesicherten und über-wachten Parkplatz im Großraum London einen freien Platz zu finden, weil diese Plätze extrem begehrt seien und man hierzu schon deutlich früher am Nachmittag hätte kommen müssen. Um seine Ruhezeiten einzuhalten und auf die für die Verzollung nötige Zollnummer zu warten (die von der Beklagten zu beschaffen, aber aus nicht mehr näher aufklär-baren Gründen noch nicht beschafft worden war), habe der Fahrer daher den LKW an einem bereits bekannten und von LKW-Fahrern regelmäßig genutzten Standort in einem Gewerbegebiet in Romford, Ashton Road, einem Vorort von London, abgestellt. Die Ashton Road sei gut mit Stra-ßenlaternen ausgeleuchtet, aufgrund der dort befindlichen Geschäftsgebäude finde regelmäßiger Verkehr statt, die be-nachbarten Betriebsgelände seien gut sichtbar mit Über-wachungskameras ausgestattet, wobei die Kameras teilweise auch auf die Straße gerichtet seien.

Die Türen des Anhängers seien verschlossen gewesen, es habe keine Schilder oder Hinweise gegeben, die Aufschluss über die Art oder den Wert der Ladung gaben. Der Diebstahl sei, während der Fahrer in seinem LKW schlief, durch Auf-schneiden der Anhängerplane erfolgt.

Wegen der Einzelheiten wird auf die jeweiligen Schriftsätze der Nebenintervenientin und der Beklagten vom 07.04.2026 verwiesen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die gewechselten Schriftsätze, die Hinweise des Senats vom 18.03.2026 sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung vor dem Senat am 16.04.2026 Bezug genommen.

## II.

Die zulässige Berufung der Klägerin hat insoweit Erfolg, als die Klägerin gegen die Beklagte Anspruch auf einen Scha-densbetrag von 47.221,50 USD und dementsprechend — ausgehend von dem unstreitigen Wechselkurs am Tag der mündlichen Verhandlung vor dem Senat — von 40.089,57 € nebst Zinsen hat. Soweit die Klägerin im Hauptantrag einen darüber hinausgehenden Eurobetrag verlangt (sie verlangt zu-sätzlich zu den zugesprochenen 7.776 € weitere 35.629,02 €, insgesamt also 43.405,02 €), blieb es bei der Klageabweisung.

1. Die Klage ist zulässig. Die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte ergibt sich aus Art. 31 Abs. 1 Satz 1b Fall 2 CMR.

Die CMR ist gem. Art. 1 CMR auf den grenzüberschreiten-den Straßentransport von Großbritannien nach Deutsch-land anwendbar. Beide Länder sind Vertragsstaaten. Die Parteien haben einen Beförderungsvertrag i.S.d. Art. 1 CMR abgeschlossen. Hierunter fällt auch ein Speditionsvertrag, wenn der Spediteur den Transport — wie hier — als eigene Verpflichtung und auf eigene Rechnung organisiert (BGH MDR 2008, 1168 [= TranspR 2008, 323]; Koller, Trans-portR, 11. Aufl. 2023, Art. 1 CMR Rn. 2).

2. Die Klage ist im Hauptantrag i.H.v. 40.089,57 € begrün-det. Auf die von dem Kläger gestellten Hilfsanträge kam es mithin nicht mehr an.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch aus von der Versicherungsnehmerin abgetretenem Recht auf Zahlung von 40.089,57 € gem. Art. 17, 23 Abs. 2, 29 CMR.

2.1. Die Klägerin ist, wie das Landgericht zutreffend festge-stellt hat, aktivlegitimiert.

2.1.1. Sie hat den ursprünglich der Versicherungsnehmerin zustehenden Schadensersatzanspruch durch konkludente Abtretung gem. § 398 BGB erworben, indem die Versiche-rungsnehmerin ihr mit der Email vom 19.04.2023 (Anlage K10) die Schadensunterlagen überließ.

Eine konkludente Abtretung gem. § 398 BGB kann in einer Überlassung von Vertrags- und Schadensunterlagen an die Versicherung liegen, wenn diese (auch) dazu dient, der Versicherung die aktive Anspruchsverfolgung zu ermög-lichen (vgl. BGH RdTW 2019, 303 [= TranspR 2019, 376 [m. Anm. Vyvers]] Rn. 20 f.).

Hier wurde die Überlassung der Schadensunterlagen am 19.04.2023 (Anlage K7) von der Email der Versicherungsnehme-rin an die Klägerin begleitet, in der die Versicherungsnehmerin explizit schreibt, dass sie anbei die Rechnung »für die Weiterbe-lastung des Schadens« übersende (Anlage K10). Damit unterliegt es keinem Zweifel, dass die Unterlagenüberlassung auch dazu die-nen sollte, dass die Versicherung den Schaden weiterbelasten, also gegenüber der Beklagten sollte geltend machen können.

2.1.2. Jedenfalls hätte die Klägerin den Schadensersatzan-spruch am 21.04.2023 gem. § 86 Abs. 1 VVG kraft Gesetzes

erworben, weil zur Überzeugung des Senats feststeht, dass die Klägerin den Schaden an diesem Tag gegenüber ihrer Versicherungsnehmerin durch Zahlung von 43.405,02 € regulierte. Das ergibt sich eindeutig aus dem Schreiben der Klägerin vom 21.04.2023 (Anlage K8).

2.2. Der an die Klägerin abgetretene Schadensersatzanspruch der Versicherungsnehmerin gegen die Beklagte aus Art. 17 CMR ist entstanden.

Der Verlust des gesamten unbeschädigten Transportgutes durch den Diebstahl ist in zweiter Instanz unstreitig geworden: Das Landgericht hat die vorherige Übernahme des vollständigen und unbeschädigten Transportguts durch die Frachtführerin ausdrücklich festgestellt; die Beklagte ist dem in der Berufungsinstanz nicht mehr entgegengetreten, sondern hat **vielmehr im Gegenteil** erklärt, dass die Begründung des Landgerichts **überzeugend** sei.

Unabhängig davon teilt der Senat die Überzeugung des Landgerichts gem. § 286 Abs. 1 ZPO, dass das Gut vollständig und unbeschädigt dem LKW-Fahrer übergeben worden war und also auch in dieser Form in der Obhutzeit des Frachtführers abhanden kam. Im Auftragsschreiben vom 24.03.2023 (Anlage K1), im Lieferschein vom 24.03.2023 (Anlage K2) und in der Handelsrechnung vom 24.03.2023 (Anlage K3) werden die zu transportierenden Güter jeweils **deckungsgleich lückenlos aufgeführt**. Gemäß der Handelsrechnung wurde das Gut dabei auf 10 Paletten verstaut (Anlage K3 S. 1 oben: P1-P10). Diese 10 Paletten hat der Frachtführer gem. CMR-Frachtbrief (Anlage K4) übernommen, ohne dass irgendwelche Anhaltspunkte für eine Beschädigung oder eine Unvollständigkeit auch nur entfernt ersichtlich wären.

2.3. Die Haftung der Beklagten ist wegen eines qualifizierten Verschuldens von ihr bzw. von ihren Leuten gem. Art. 29 CMR nicht gem. Art. 23 Abs. 3, 7 CMR begrenzt.

2.3.1. Gem. Art. 29 Abs. 1 CMR entfällt die Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 3, 7 CMR, wenn der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht. Nach Art. 3, 29 Abs. 2 CMR steht ein Verschulden einer Hilfsperson des Frachtführers dem eigenen Verschulden gleich.

Bei der Klage vor einem deutschen Gericht ist hierfür der Maßstab des § 435 HGB anzuwenden (*Koller a.a.O.* Art. 29 CMR Rn. 3a). Erforderlich ist mithin wenigstens leichtfertiges Handeln in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit **Wahrscheinlichkeit eintreten** werde; grobe **Fahrlässigkeit** genügt nicht (BGH NJW-RR 2011, 117 [= TranspR 2011, 78] Rn. 17). Nötig ist — objektiv — ein besonders schwerer Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer und seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen seines Vertragspartners hinwegsetzen (BGH NJW-RR 2011, 117 [= TranspR 2011, 78] Rn. 19, OLG München RdTW 2015, 140 [= TranspR 2015, 393] Rn. 23). Darüber hinaus muss — subjektiv — sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten die Erkenntnis aufdrängen, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen (BGH a.a.O., OLG München a.a.O.).

Welche Sicherheitsvorkehrungen dabei der Fahrer zum Schutz vor Diebstahl treffen muss, ist von den Umständen

des jeweiligen Einzelfalls abhängig. Je größer die Diebstahlsrisiken, desto höher sind die Anforderungen an die Sicherheitsmaßnahmen. Dabei ist bedeutsam, ob das transportierte Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlsgefährdet ist, wie hoch der Wert des Gutes ist, ob dem Frachtführer besondere Gefahren bekannt sein mussten sowie, welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab (BGH NJW-RR 2011, 117 [= TranspR 2011, 78] Rn. 21; OLG München RdTW 2015, 140 [= TranspR 2015, 393] Rn. 23).

2.3.2. Nach diesen Grundsätzen ist hier bereits ausgehend von dem von der **Beklagten** erfolgten Sachvortrag zu den Umständen des Diebstahls von einem vorsatzgleichen Verschulden seitens der Beklagten bzw. ihrer Hilfspersonen gem. Art. 29 CMR auszugehen.

Der Fahrer stellte den Sattelzug über Nacht im Großraum London ab, obwohl dieses Gebiet nach dem Marktbeobachtungsbericht des Bundesamts für Güterverkehr, an dessen inhaltlicher Richtigkeit der Senat nicht zweifelt, ein regionaler Brennpunkt der Kriminalität im Transportgewerbe ist (Anlage K14 S. 22 f.).

Die Ware war vorliegend erheblich diebstahlsgefährdet, wobei der Beklagten die Art der Güter, die ihr bereits im Transportauftrag beschrieben worden waren (Anlage K1), bekannt war. Diebstahlsgefährdet sind etwa wertvolle Kleingeräte wie z.B. Kameras (LG Hamburg BeckRS 2009, 88112 [= TranspR 2001, 79] Rn. 20), aber auch größere Geräte wie Fernseher (*Koller a.a.O.* § 435 HGB Rn. 8c bei Fn. 131). Vorliegend wurden u.a. wertvollere optische Kleingeräte in Form von Binokularen transportiert (namentlich 20 Binokulare gem. Pos. 140 der Anlage K3-Liste S. 3 für 95,57 USD pro Stück sowie 10 Binokulare gem. Pos. 110 der Anlage K3-Liste S. 2 für 79,20 USD pro Stück). Darüber hinaus beinhaltete das Transportgut wertvolle transportable Teleskope, u.a. 10 NexStar Evolution 925 (Stückpreis 1.465,62 USD) bzw. NexStar SE 5 und NexStar SE 6 (Stückpreise 576,97 USD bzw. 577,27 USD) mit einem Gewicht von 82,25 kg/5 Stück bzw. 95,1 kg/5 Stück (Anlagen K2, K3).

Angesichts dessen wäre hier ein Parken auf einem überwachten Parkplatz in dem Großraum London von großer Wichtigkeit gewesen. Dies entsprach im Übrigen auch der Anweisung der Beklagten an ihre Unterfrachtführer (Anlage BK2), wonach diese bewachte Parkplätze aufzusuchen haben, vor allem in Regionen, in denen die Diebstahlsgefahr bekanntermaßen höher ist.

Demgegenüber stellte der Fahrer nach dem Vortrag der Nebenintervenientin den LKW über Nacht schlicht auf einem frei zugänglichen öffentlichen Straßenbereich in einem — nachts naturgemäß weniger frequentierten — Gewerbegebiet in dem Londoner Vorort Romford ab. Hierbei musste sich dem Fahrer die Erkenntnis aufdrängen, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen.

Dass LKW-Fahrer der Unterfrachtführerin der Nebenintervenientin an der Stelle schon öfter geparkt hatten, entlastet die Beklagte nicht, im Gegenteil: Gerade das wiederholte Abstellen eines LKW am gleichen Ort führt zu einer Vorhersehbarkeit und Planbarkeit für Diebe und erhöhte vorliegend nochmals die Gefahr. Dem entspricht es, dass die Beklagte

in ihren Anweisungen an ihre Unterfrachtführer das Parken auf demselben Parkplatz nach Möglichkeit untersagt (Anlage BK2).

Dass es sich nach dem Vortrag der Nebenintervenientin bei dem Abstellplatz um eine beleuchtete Umgebung handelte, vermochte vorliegend einen gezielt überwachten und beleuchteten Parkplatz ebenso wenig zu ersetzen wie der geschilderte Umstand, dass die benachbarten Gewerbegebiete über eine Videoüberwachung verfügten, die mitunter auch reflexartig die Straße mitbetrifft. Ein annähernd ausreichendes Sicherungsniveau, wie es hier geboten war, wurde so nicht erreicht.

Hinzu kommt vorliegend, dass nach dem Vortrag der Beklagtenseite schon bei der Abfahrt des LKW von dem (sicheren) Firmengelände der C Ltd. in Thatcham klar war, dass der LKW im Großraum London verbleiben muss (wegen der Ruhezeit und der noch fehlenden Zollnummer), dass dort aber ein gesicherter Parkplatz offenbar nicht reserviert war und voraussichtlich auch nicht mehr verfügbar sein würde. Unter diesen Umständen hätte der Fahrer, worauf die Klägerin zutreffend hingewiesen hatte, das gesicherte Übergabengelände nicht einfach verlassen dürfen. Eine diesbezügliche Weisung der Auftraggeberin oder ein ähnliches Mitverschulden sind nicht vorgetragen noch sonst ersichtlich.

2.4. Gem. Art. 23 Abs. 1 CMR hat die Beklagte der Klägerin den Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung zu ersetzen. Gem. Art. 23 Abs. 2 CMR richtet sich der Wert des Gutes, für das ein Börsenpreis nicht ersichtlich ist, nach dem Marktpreis. Der Begriff des Marktpreises gem. Art. 23 Abs. 2 CMR ist dabei autonom auszulegen; er kann nicht ohne weiteres durch Rückgriff auf das nationale Recht bestimmt werden (*Koller a.a.O.* Art. 23 Rn. 3).

Die Klägerin behauptet unter Bezugnahme auf die Handelsrechnung der C Ltd. an die Versicherungsnehmerin vom 24.03.2023 (Anlage K3) einen solchen Marktpreis von 47.221,50 USD. Die Beklagte hat dies bestritten.

Nach Ansicht des Senats steht vorliegend ein Marktpreis der gestohlenen Güter i.S.d. Art. 23 Abs. 2 CMR, wie von der Klägerin behauptet, mit der erforderlichen Sicherheit gem. § 286 Abs. 1 ZPO fest.

Dies ergibt sich zwar entgegen der Ansicht der Klägerin nicht schon aus der Vermutung gem. § 429 Abs. 3 Satz 2 HGB. Die nationale Bestimmung gilt wie dargelegt im Bereich des Art. 23 Abs. 2 CMR nicht (*Koller a.a.O.* Art. 23 An. 3).

Allerdings kann im Rahmen der freien Beweiswürdigung gem. § 286 Abs. 1 ZPO der Faktorenwert bei der Schadensberechnung ein Indiz sein, vor allem, wenn die Rechnung einen Ab-Werk-Preis ausweist und sie nicht erst nachträglich erstellt wurde (*Koller a.a.O.* Art. 23 Rn. 5 a.E.).

Vorliegend stammt die Rechnung der C.Ltd. an die Versicherungsnehmerin (Anlage K3) vom 24.03.2023 und also noch deutlich vor dem Diebstahl in der Nacht vom 27./28.03.2026. Die Rechnung ist auch »Ex works Thatcham« gestellt, mithin »Ab Werk«. Die Versandkosten zahlt also der Käufer (*Hopt/Leyens*, 45. Aufl. 2026, § 346 HGB Rn. 40 »Ab Werk«); diese sind also nicht in der Rechnung enthalten. Irgendeinen Anlass, an der Marktgerechtigkeit dieser Rechnung zu zweifeln, sieht der Senat demnach nicht.

2.5. Das von dem Beklagtenvertreter in der mündlichen Verhandlung vorgebrachte Argument, es fehle an einem kausal zurechenbaren Schaden, weil ein Diebstahl und also der Verlust der Ware theoretisch auch auf irgendeinem anderen (gesicherten) Parkplatz hätte eintreten können, verfehlt die hiesige Fragestellung.

Derartige Kausalitätsfragen sind auch im Rahmen des CMR-Haftungsanspruchs nach dem insoweit ergänzend anwendbaren nationalen Recht zu beurteilen (*Koller a.a.O.* Art. 17 Rn. 55 i.V.m. Vor Art. 1 Rn. 5). Dies ist hier, da sowohl die Beklagte als Beförderer, also als diejenige Vertragspartei, die sich zur Beförderung verpflichtet hat, unabhängig davon, ob sie sie selbst durchführt (*BeckOK BGB/Spickhoff*, 77. E. 1.5.25, Art. 5 Rom I-VO Rn. 3), als auch die Versicherungsnehmerin als Absenderin in Deutschland sitzen und überdies auch der Ablieferungsort dort (in Mammendorf) liegt, Art. 5 Abs. 1 Satz 1 Rom I-VO.

Danach genügt indes die bloß abstrakte Möglichkeit, dass ein Schaden u.U. auch bei rechtmäßigem Verhalten eingetreten sein könnte, gerade noch nicht, um die Zurechenbarkeit des Schadenserfolgs zu verneinen (BGH NJW 2017, 1104 Rn. 24).

2.6. Der Klägerin war auf ihren Hauptantrag hin der geforderte Zahlbetrag in Euro, konkret i.H.v. 40.089,57 € zuzusprechen.

Schadensersatzansprüche gehören regelmäßig nicht zu den Ansprüchen, die währungsgebunden sind; ein in ausländischer Währung ermittelter Schadensbetrag bildet vielmehr lediglich einen Rechnungsfaktor für die Schadenshöhe (BGH NJW 1991, 634, 637).

Soweit in der Literatur dazu abweichend vertreten wird, dass beim Schadensersatz auf die Währung des Gläubigervermögens abzustellen sei, dessen Einbußen auszugleichen seien (*MüKoHGB/Jesser-Huß*, 5. Aufl. 2023, Art. 27 CMR Rn. 26), führt dies hier zu keinem anderen Ergebnis. Sowohl die ursprüngliche Anspruchsinhaberin, die Versicherungsnehmerin, als auch die Klägerin als Zessionarin sitzen in Deutschland und also im Euro-Raum.

Gem. Art. 27 Abs. 2 CMR war der in USD bestimmte Schaden (s.o.) mithin bezogen auf den Zeitpunkt des Urteilerlasses umzurechnen. Insoweit ist, wie § 313 Abs. 1 Nr. 3 ZPO zeigt, der Tag des Schlusses der mündlichen Verhandlung vor dem Senat maßgebend. Zu diesem Zeitpunkt lag der Umrechnungskurs EURO-USD unstreitig bei 1:1,179. 47.221,50 USD entsprachen also 47.221,50 : 1,179 = 40.089,57 €.

3. In Bezug auf die Zinsforderung gilt:

3.1. Hinsichtlich des bereits vom Landgericht zugesprochenen Hauptforderungsbetrages von 7.776 € verbleibt es bei dem diesbezüglichen Zinsauspruch des Landgerichts. Eine Abänderung durch das Berufungsgericht kam nicht in Betracht, weil die Klägerin insoweit nicht mehr beantragt hat gem. § 528 ZPO und die Beklagte keine (Anschluss-)Berufung eingelegt hat.

3.2. Aus dem Differenzbetrag von 40.089,57 € – 7.776 € = 32.313,57 € schuldet die Beklagte Zinsen i.H.v. 5 % aus Art. 27 CMR für den Zeitraum vom 29.03.2023 (dem Tag der Haftbarmachung) bis 14.07.2023. Der Tag der

Haftbarmachung markiert in der CMR zugleich bereits den ersten Tag des Zinslaufs (BeckOGK CMR/Motter, 1.11.25, CMR Art. 27 Rn. 10). Vom 15.07.2023 hat die Klägerin Anspruch auf Rechtshängigkeitszins gem. §§ 291, 288 Abs. 2 ZPO i.V.m. § 187 Abs. 1 BGB analog i.H.v. 9 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins, weil die Klage am 14.07.2023 zugestellt wurde.

4. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO. Das Unterliegen der Klägerin in Höhe eines Hauptforderungsbetrags von 43.405,02 € – 40.089,57 € = 3.315,45 € nebst zugehöriger Zinsen ist verhältnismäßig geringfügig und hat keine mehr als geringfügig höheren Kosten veranlasst.

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

## Anbringen von Adressaufklebern erfordert Vier-Augen-Prinzip

Art. 17 Abs. 1 CMR

**1. Der unstreitige Umstand, dass eine Sendung unter falscher Anschrift an einen nicht berechtigten Empfänger abgeliefert wird, kann einen so eklatanten Verstoß gegen die Kardinalpflichten des Fixkostenspediteurs darstellen, dass sich hinreichende Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden ergeben.**

**2. Es ist dann Sache des Spediteurs, näher dazulegen, wie es zu dem Fehler kommen konnte, wann die Falschablieferung entdeckt wurde und welche Anstrengungen zur Fehlerkorrektur unternommen wurden.**

**3. Das Vertauschen zweier Packstücke begründet eine hinlängliche Wahrscheinlichkeit dafür, dass die Lagerorganisation nicht genügt hat, um solche Fehler zu unterbinden, insbesondere, das Fehlen eines Vier-Augen-Prinzips bei Wareneingang, Umschlag und Warenausgang.**

**4. Wenn bei zwei von Ausmaß und Gewicht deutlich unterschiedlichen Sendungen durch den Spediteur neben das korrekte Ursprungslabel des Absenders das Label der jeweils anderen Sendung angebracht wird, spricht dies für eine mangelnde Kontrolle dieser Maßnahmen, da dies jedem »auch nur durchschnittlich aufmerksamen Mitarbeiter« unmittelbar hätte »ins Auge springen müssen«.**

**5. Die tatrichterliche Überzeugung vom Inhalt eines verschlossenen Pakets kann bei einem kaufmännischen Versender ggf. auch nur aus einer Rechnung und/oder einem Lieferschein gewonnen werden. Ein für die Ergiebigkeit deutlich sprechender Umstand ist es, wenn eine oder mehrere dieser Dokumente einen Bezug zur Sendungsnummer des Spediteurs aufweisen.**

[Leitsätze des Einsenders]

OLG Düsseldorf, Urt. v. 05.11.2025 – I-18 U 112/24

(vorgehend: LG Düsseldorf, 31.07.2024 – 41 O 33/23)

I.

Die Klägerin verlangt als Warentransportversicherer der C E GmbH aus Ratingen von der Beklagten aus übergegangenem, hilfsweise abgetretenem Recht Schadensersatz aufgrund des Verlusts von Transportgut.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin beauftragte die Beklagte am 07.03.2022 mit dem Transport einer 150 kg schweren Sendung zu der Empfängerin V P D.O.O. in Serbien (Einwegpalette 120 x 80 x 160 cm mit 11 Paketen Sportbekleidung) sowie einer weiteren 300 kg schweren Sendung zum Empfänger SK A K e.V. in Österreich (Einwegpalette 120 x 80 x 210 cm mit 21 Kartons Sport- und sonstiger Bekleidung, Rucksäcke etc.).

Die Beklagte übernahm beide von der Absenderin jeweils mit der zutreffenden Empfangsadresse gelabelten Pakete am Lager der Versicherungsnehmerin der Klägerin und versah diese nach einem Vorholtransport in ihr Umschlagslager in Gelsenkirchen jeweils mit einem weiteren eigenen Adressaufkleber, vertauschte hierbei jedoch die beiden Sendungen und Empfängeradressen. In der Folge gelangte die für Serbien bestimmte Sendung nach Österreich und die Sendung für Österreich nach Serbien.

Während die in Österreich befindliche Sendung nachfolgend wieder retourniert werden konnte, bestand diese Möglichkeit für die in Serbien befindliche Sendung nach der durchgeführten Einfuhrverzollung nicht mehr.

Nachdem ein Mitarbeiter der Beklagten zunächst noch mitgeteilt hatte, den Warenwert der Sendung zu bezahlen, lehnten die Beklagte und deren Versicherer später Zahlungen – jenseits der Regelhaftung nach Art. 23 CMR, die sie jedoch ebenfalls nicht zahlten – ab.

Die Klägerin hat geltend gemacht, die Beklagte hafte unbeschränkt sowohl für den Verlust des Gutes in Serbien als auch für die Folgekosten der zurücktransportierten Sendung. Die Zustellung einer Sendung unter falscher Anschrift an einen nicht berechtigten Empfänger stelle nach ständiger höchst- sowie obergerichtlicher Rechtsprechung einen Verstoß gegen die Kardinalpflichten des Frachtführers dar. Hinzu komme, dass die Beklagte die korrekte Belabelung der Sendungen durch eine eigene fehlerhafte Etikettierung überlagert habe. Schließlich seien hinreichende nachfolgende Kontrollen im Zuge des Umschlags unterblieben, die die einmal vorgenommene Verwechslung hätten aufdecken können.

Die Klägerin hat auf dieser Basis folgende Positionen beansprucht:

|             |                                                   |
|-------------|---------------------------------------------------|
| 11.344,45 € | Schaden der für Österreich bestimmten Sendung     |
| 2.600,00 €  | zusätzliche Zollkosten (Rücktransport Österreich) |
| 180,00 €    | Verwaltungsgemeinkosten der Versicherungsnehmerin |
| -250,00 €   | Selbstbeteiligung                                 |
| -----       |                                                   |
| 13.874,45 € | Gesamtbetrag                                      |