


<b>Gericht:</b>	Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt 7. Zivilsenat
<b>Entscheidungsdatum:</b>	11.03.2022
<b>Aktenzeichen:</b>	7 U 76/21
<b>Dokumenttyp:</b>	Urteil
<b>Quelle:</b>	
<b>Normen:</b>	§ 254 Abs 1 BGB, § 305 Abs 1 S 2 BGB, § 305c Abs 1 BGB, § 305c Abs 2 BGB, § 307 Abs 1 S 1 BGB ... mehr
<b>Zitiervorschlag:</b>	Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 11. März 2022 - 7 U 76/21 -, juris

---

### **Diebstahl von Transportgut auf einem beleuchteten Parkplatz: Verstoß gegen Sicherheitsanweisungen und qualifiziertes Verschulden**

#### **Leitsatz**

1. Der versendende Spediteur ist berechtigt, den Schadensersatzanspruch wegen des Verlusts des Frachtgutes geltend zu machen, unabhängig davon, ob er damit im eigenen oder im Wege der Drittschadensliquidation im fremden Interesse handelt. Auf die Frage, wem die Entschädigung letztlich zusteht kommt es im Frachthaftungsprozess nicht an (Anschluss BGH, Urteil vom 23. Juli 2020 - I ZR 119/19). Darüber hinaus kann der Absender eigene Schäden geltend machen, die aufgrund einer Inanspruchnahme durch seinen Auftraggeber entstehen.(Rn.43)
2. Die Übergabe der den Schadensfall betreffenden Unterlagen an den Versicherer zum Zwecke der endgültigen Anspruchsdurchsetzung, insbesondere der Klageerhebung, kann eine stillschweigend erklärte Abtretung der dem Absender zustehenden Schadensersatzansprüche gegen die Frachtführerin enthalten. Ist aber eine Rechtsverfolgung durch den Verkehrs haftungsversicherer unterblieben, weist dies darauf hin, dass eine Forderungsabtretung an ihn nicht gewollt war.(Rn.48) (Rn.49)
3. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit (Art. 29 Abs. 1 CMR, § 435 HGB) erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts stellt hierbei eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis dar, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen (Anschluss BGH, Urteil vom 22. Mai 2014 - I ZR 109/13). Welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer ergreifen muss, hängt dabei von den jeweiligen Umständen des Einzelfalles ab. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. In diesem Zusammenhang ist von erheblicher Bedeutung, ob das transportierte Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlsgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten es für eine gesicherte Fahrtunterbrechung gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten (Anschluss OLG München, Urteil vom 26. Oktober 2017 - 23 U 1699/17).(Rn.61)
4. Ein bewusster Verstoß des Frachtführers oder einer in § 3 CMR genannten Person gegen eine der Sicherung des Transportgutes dienenden vertraglichen Verpflichtung bzw. Weisung

kann schon für sich allein eine unbeschränkte Haftung nach Art. 29 CMR begründen (Anschluss BGH, Urteil vom 23. Juli 2020 - I ZR 119/19).(Rn.64)

5. Die im Formularvertrag enthaltene Klausel "BREAKS ONLY ALLOWED ON A SECURED AND SAFE PARKING PLACE/OR D. BRANCH AFTER APPROVAL: IF YOU NEED HELP TO SEARCH FOR PARKINGPLACE, LET US NOW ..." des Absenders ist weder überraschend noch mehrdeutig. Sie hält einer Inhaltskontrolle nach § 307 Abs. 1 Satz 1 BGB stand und verstößt nicht gegen das Transparenzgebot des § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB.(Rn.70) (Rn.73) (Rn.75) (Rn.78)

6. Den Frachtführer selbst trifft ein besonders schwerwiegendes Organisationsverschulden, wenn er nicht für die verlässliche Umsetzung einer ihm erteilten Sicherheitsanweisung Sorge trägt. Insbesondere muss er dem von ihm beauftragten Frachtführer eindeutige vertragliche Vorgaben machen und dafür sorgen, dass den Fahrern zumindest Informationen über die längs der Fahrtroute ansteuerbaren bewachten Parkplätze mitgegeben werden (Anschluss OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 - 11 U 6/19).(Rn.85)

7. Seiner sekundären Darlegungs- und Beweislast kommt der Frachtführer nicht nach, wenn er nicht im Einzelnen darlegt, welche Sicherungsmaßnahmen er bzw. sein Unterfrachtführer ergriffen hat, um den Diebstahl leicht absetzbaren und damit diebstahlgefährdeten Gutes zu verhindern. Trägt der Frachtführer bei Verlust von Ladegut überhaupt nichts zum Schadenshergang und zum Organisationsablauf in seinem eigenen Unternehmen vor, insbesondere nicht zu der von ihm aufgewandten Sorgfalt, ist aber regelmäßig nicht nur Leichtfertigkeit zu vermuten, sondern es kann auch auf sein Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadensintritts geschlossen werden. Schaltet der Frachtführer einen Subunternehmer ein, so muss er in gleicher Weise zu dessen Organisation vortragen; denn er muss sich so behandeln lassen, als hätte er selbst anstelle der ihm zugerechneten Person gehandelt.(Rn.89) (Rn.90)

8. Verstößt der Frachtführer gegen ausdrückliche vertragliche Vereinbarung, das Transportfahrzeug auf einem sicheren Parkplatz abzustellen, indem der Fahrer mit dem Fahrzeug auf einem zwar beleuchteten, aber nicht anderweitig gesicherten Parkplatz übernachtet, und kommt es hier zu einem Diebstahl von Gut, spricht eine Vermutung dafür, dass die Vertragsverletzung gefahrerhöhend und damit kausal für den eingetretenen Verlust geworden ist und dass dem Frachtführer und dessen Fahrer dies auch bewusst war.(Rn.92) (Rn.93)

9. 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 auf den Wert des Frachtgutes hinweisen 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 (Anschluss OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 - 11 U 6/19).(Rn.105)

## **Orientierungssatz**

1. Der versendende Spediteur ist berechtigt, den Schadensersatzanspruch wegen des Verlusts des Frachtgutes geltend zu machen, unabhängig davon, ob er damit im eigenen oder im Wege der Drittschadensliquidation im fremden Interesse handelt. Auf die Frage, wem die Entschädigung letztlich zusteht kommt es im Frachthaftungsprozess nicht an (Anschluss BGH, Urteil vom 23. Juli 2020 - I ZR 119/19). Darüber hinaus kann der Absender eigene Schäden geltend machen, die aufgrund einer Inanspruchnahme durch seinen Auftraggeber entstehen.(Rn.43)

2. Die Übergabe der den Schadensfall betreffenden Unterlagen an den Versicherer zum Zwecke der endgültigen Anspruchsdurchsetzung, insbesondere der Klageerhebung, kann eine stillschweigend erklärte Abtretung der dem Absender zustehenden Schadensersatzansprüche gegen die Frachtführerin enthalten. Ist aber eine Rechtsverfolgung durch den Verkehrs- haftungsversicherer unterblieben, weist dies darauf hin, dass eine Forderungsabtretung an ihn nicht gewollt war. (Rn.48) (Rn.49)

3. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit (Art. 29 Abs. 1 CMR, § 435 HGB) erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts stellt hierbei eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis dar, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen (Anschluss BGH, Urteil vom 22. Mai 2014 - I ZR 109/13). Welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer ergreifen muss, hängt dabei von den jeweiligen Umständen des Einzelfalles ab. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. In diesem Zusammenhang ist von erheblicher Bedeutung, ob das transportierte Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlsgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten es für eine gesicherte Fahrtunterbrechung gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten (Anschluss OLG München, Urteil vom 26. Oktober 2017 - 23 U 1699/17). (Rn.61)

4. Ein bewusster Verstoß des Frachtführers oder einer in § 3 CMR genannten Person gegen eine der Sicherung des Transportgutes dienenden vertraglichen Verpflichtung bzw. Weisung kann schon für sich allein eine unbeschränkte Haftung nach Art. 29 CMR begründen (Anschluss BGH, Urteil vom 23. Juli 2020 - I ZR 119/19). (Rn.64)

5. Die im Formularvertrag enthaltene Klausel "BREAKS ONLY ALLOWED ON A SECURED AND SAFE PARKING PLACE/OR D. BRANCH AFTER APPROVAL: IF YOU NEED HELP TO SEARCH FOR PARKINGPLACE, LET US NOW ..." des Absenders ist weder überraschend noch mehrdeutig. Sie hält einer Inhaltskontrolle nach § 307 Abs. 1 S. 1 BGB stand und verstößt nicht gegen das Transparenzgebot des § 307 Abs. 1 S. 2 BGB. (Rn.70) (Rn.73) (Rn.75) (Rn.78)

6. Den Frachtführer selbst trifft ein besonders schwerwiegendes Organisationsverschulden, wenn er nicht für die verlässliche Umsetzung einer ihm erteilten Sicherheitsanweisung Sorge trägt. Insbesondere muss er dem von ihm beauftragten Frachtführer eindeutige vertragliche Vorgaben machen und dafür sorgen, dass den Fahrern zumindest Informationen über die längs der Fahrtroute ansteuerbaren bewachten Parkplätze mitgegeben werden (Anschluss OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 - 11 U 6/19). (Rn.85)

7. Seiner sekundären Darlegungs- und Beweislast kommt der Frachtführer nicht nach, wenn er nicht im Einzelnen darlegt, welche Sicherungsmaßnahmen er bzw. sein Unterfrachtführer ergriffen hat, um den Diebstahl leicht absetzbaren und damit diebstahlgefährdeten Gutes zu verhindern. Trägt der Frachtführer bei Verlust von Ladegut überhaupt nichts zum Schadenshergang und zum Organisationsablauf in seinem eigenen Unternehmen vor, insbesondere nicht zu der von ihm aufgewandten Sorgfalt, ist aber regelmäßig nicht nur Leichtfertigkeit zu vermuten, sondern es kann auch auf sein Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts geschlossen werden. Schaltet der Frachtführer einen Subunternehmer ein, so muss

er in gleicher Weise zu dessen Organisation vortragen; denn er muss sich so behandeln lassen, als hätte er selbst anstelle der ihm zugerechneten Person gehandelt.(Rn.89) (Rn.90)

8. Verstößt der Frachtführer gegen ausdrückliche vertragliche Vereinbarung, das Transportfahrzeug auf einem sicheren Parkplatz abzustellen, indem der Fahrer mit dem Fahrzeug auf einem zwar beleuchteten, aber nicht anderweitig gesicherten Parkplatz übernachtet, und kommt es hier zu einem Diebstahl von Gut, spricht eine Vermutung dafür, dass die Vertragsverletzung gefahrerhöhend und damit kausal für den eingetretenen Verlust geworden ist und dass dem Frachtführer und dessen Fahrer dies auch bewusst war.(Rn.92) (Rn.93)

9. 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 auf den Wert des Frachtgutes hinweisen 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 (Anschluss OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 - 11 U 6/19).(Rn.105)

#### Fundstellen

RdTW 2022, 241-250 (red. Leitsatz und Gründe)

TranspR 2023, 216-226 (Leitsatz und Gründe)

#### Verfahrensgang

vorgehend LG Magdeburg, 19. Oktober 2021, 31 O 92/20

Diese Entscheidung wird zitiert

#### **Praxisreporte**

Carsten Vyvers, jurisPR-VersR 8/2022 Anm. 4 (Anmerkung)

#### **Literaturnachweise**

Carsten Vyvers, jurisPR-VersR 8/2022 Anm. 4 (Anmerkung)

Andreas Zink, RdTW 2022, 229-232 (Entscheidungsbesprechung)

Diese Entscheidung zitiert

#### **Rechtsprechung**

Anschluss BGH 1. Zivilsenat, 23. Juli 2020, I ZR 119/19

Anschluss OLG Celle 11. Zivilsenat, 13. Juni 2019, 11 U 6/19

Anschluss OLG München 23. Zivilsenat, 26. Oktober 2017, 23 U 1699/17

Anschluss BGH 1. Zivilsenat, 22. Mai 2014, I ZR 109/13

#### **Tenor**

Die Berufung der Beklagten gegen das am 19. Oktober 2021 verkündete Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Magdeburg wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens hat die Beklagte zu tragen. Die durch die Nebenintervention verursachten Kosten sind der Streithelferin aufzuerlegen.

Das Urteil und das angefochtene Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Magdeburg vom 19. Oktober 2021 sind ohne Sicherheitsleistungen vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte kann die Vollstreckung aus den Urteilen durch Sicherheitsleistung in Höhe von je 120 % des aufgrund des jeweiligen Urteils vollstreckbaren Betrages

abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Beschluss:

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 86.915,60 Euro festgesetzt.

**Gründe**

**A.**

- 1 Die Klägerin nimmt das beklagte Transportunternehmen wegen des Verlusts von Transportgut während eines internationalen Straßengütertransportes von O. (Niederlande) nach H. auf Ersatz des Warenwertes der abhanden gekommenen Güter in Anspruch.
- 2 Die Klägerin ist ein international tätiges Speditionsunternehmen. Sie wurde im November 2019 von der Firma L. BV mit der Durchführung eines Transportes von 39 mit Elektrogütern beladenen Paletten von O. /Niederlanden nach H. /Deutschland beauftragt. Die Klägerin erteilte daraufhin am 07. November 2019 der Beklagten den als Anlage K 5 (Anlagensonderband) vorgelegten Transportauftrag, das Transportgut mit einem Gesamtgewicht von 5.449 kg von O. /Niederlande nach H. zu fixen Kosten mittels Lkw zu befördern. In dem von der Klägerin verwendeten Vertragsformulars war unter der Rubrik "special feature" im Hinblick auf zu beachtende Sicherheitsanforderungen bei Ruhepausen Folgendes ausgeführt:
- 3 "BREAKS ONLY ALLOWED ON A SECURED AND SAFE PARKING PLACE/OR D. BRANCH AFTER APPROVAL: IF YOU NEED HELP TO SEARCH FOR PARKINGPLACE, LET US NOW..."
- 4 Wegen der Einzelheiten des Vertragsinhalts nimmt der Senat auf den mit "Transport Order for National and International Road Transport (AVC/CMR)" überschriebenen Transportvertrag der Parteien vom 07. November 2019 – Anlage K 5, Anlagensonderband – Bezug.
- 5 Die Beklagte gab den Auftrag an ihre Schwestergesellschaft U. weiter, die wiederum die Firma T. als Unterfrachtführerin mit der Ausführung der Beförderung beauftragte.
- 6 Die Unterfrachtführerin Firma T. unterhielt bei der Streithelferin der Beklagten eine Verkehrshaftungsversicherung.
- 7 Ausweislich des als Anlage K 2 vorgelegten CMR-Frachtbriefes übernahm die Unterfrachtführerin am 08. November 2019 zum Transport nach H. insgesamt 1901 Kartons mit elektronischer Gütern (electronic goods), verladen auf 39 Paletten. In dem Frachtbrief wurde unter Angabe der Sendungsnummern auf verschiedene Sendungsscheine (Anlage K 3) Bezug genommen, die dem Frachtbrief beigelegt waren. Aus den Sendungsscheinen gingen die Artikelbezeichnung des Transportgutes, die Auftragsnummer und die Mengenangaben hervor.
- 8 Der von der beauftragten Unterfrachtführerin eingesetzte Fahrer steuerte am 08. November 2019 den Rastplatz D. an der BAB A 57 in der Nähe der Stadt M. an, um seine Ruhepause einzuhalten. Er stellte den mit dem Transportgut beladenen Lkw dort gegen 16.19 Uhr auf dem beleuchteten Parkplatz ab. In den Morgenstunden des 09. November 2019 musste der Fahrer feststellen, dass in den Lkw eingebrochen und Teile der Ladung

entwendet worden waren. Auf dem CMR-Frachtbrief ist handschriftlich vermerkt, dass sechs Paletten gestohlen worden seien. Wegen des Diebstahls wurde eine Strafanzeige bei der Polizei aufgenommen.

- 9 Aufgrund des eingetretenen Teilverlustes der Sendung nahm die Firma L. BV bzw. deren Warentransportversicherer mit Schreiben vom 21. Juli 2020 (Anlage K 1) die Klägerin auf Schadensersatz in Anspruch.
- 10 Mit Schreiben vom 14. August 2020 (Anlage B 1, Blatt 27 d. A.) zeigte die E. Insurance A/S der Beklagten an, dass sie der Versicherer der Klägerin sei (cargo insurers). Zugleich forderte sie die Beklagte wegen des in deren Obhutszeit eingetretenen Teilverlustes von Transportgut auf, den eingetretenen Schaden in Höhe eines Warenwertes von 86.915,60 Euro auszugleichen.
- 11 Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, dass die Beklagte ihr als mit dem Transport der Ware beauftragte Frachtführerin nach Art. 17, 29 CMR auf Ersatz des vollen Warenwertes des während des streitgegenständlichen Transportes in Verlust geratenen Transportgutes hafte. Insoweit hat sie vorgetragen, dass sie den Ersatzanspruch weder an ihren Verkehrshaftungsversicherer, nämlich die E. Insurance A/S, abgetreten habe, noch komme ein gesetzlicher Forderungsübergang nach § 86 VVG in Betracht, da der Schaden nicht bereits durch den Versicherer reguliert worden sei. Der Umstand, dass sie die Schadensunterlagen ihrem Verkehrshaftungsversicherer zwischenzeitlich zur Verfügung gestellt habe, belege keineswegs, dass sie etwaige Regressansprüche gegen die Beklagte an den Versicherer endgültig habe abtreten wollen. Jedenfalls aber sei hier davon auszugehen, dass die E. Insurance A/S ein möglicherweise in der Übersendung der Schadensunterlagen liegendes konkludentes Angebot auf Abschluss eines Zessionsvertrages nicht angenommen habe, wie diese in dem als Anlage K 6 (Anlagen Sonderband) vorgelegten Schreiben vom 06. Juli 2021 dokumentiert habe. Mit der Erklärung vom 06. Juli 2021 habe ihr Versicherer überdies ausdrücklich bestätigt, bislang noch keine Schadensregulierung vorgenommen zu haben. Zum Schadensvorfall hat sie vorgetragen, dass sich die Beklagte ausweislich des Transportvertrages verpflichtet habe, nur sichere und überwachte Parkplätze zur Durchführung von Ruhepausen anzufahren. Gegen diese eindeutige und unmissverständliche Sicherheitsanordnung habe der Fahrer des unterbeauftragten Transportunternehmens jedoch vorsätzlich verstoßen, als er seine Ruhepause auf dem unbeaufsichtigten Autobahnparkplatz an der BAB A 57 in der Nähe der Stadt M. abgehalten habe. In unmittelbarer Nähe zu dem genutzten Parkplatz hätten sich mehrere Sicherheitsparkplätze befunden, die alle Anforderungen erfüllt hätten, darunter unter anderem der Autohof R. , der an der A 57, Ausfahrt A ... belegen sei. Außerdem habe die Sicherheitsvorgabe aus dem Transportvertrag vorgesehen, dass sich die Beklagte an die Klägerin mit der Aufforderung hätte wenden können, dieser bei der Suche nach einem geeigneten Parkplatz behilflich zu sein oder von dieser die Erlaubnis zu erhalten, dass der Fahrer auf dem Gelände der Niederlassung der Klägerin in S. parke. Das Logistikzentrum N. des Mutterkonzerns der Klägerin habe sich in S. befunden, dort habe der Fahrer den Lkw problemlos und sicher während seiner Ruhezeit parken können. Die Klägerin ist zudem der Meinung gewesen, dass die Beklagte der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast zum Schadensvorfall nicht in ausreichender Weisenachgekommen sei. Die Beklagte habe weder Einzelheiten zum Tatverlauf noch zu den zur Abwendung einer Diebstahlsgefahr ergriffenen Sicherheitsvorkehrungen dargetan. Zum Schadensumfang hat die Klägerin vorgetragen, dass die Warenempfängerin bei Anlieferung den Verlust der

Teilsendung dokumentiert habe. Danach seien sechs Paletten mit elektronischen Produkten zu einem Gesamtwarenwert von 86.915,60 Euro abhanden gekommen.

- 12 Der Wert der Güter werde durch die als Anlage K 5 vorgelegten Handelsrechnungen belegt.
- 13 Die Klägerin hat beantragt,
- 14 die Beklagte zu verurteilen, an sie 86.915,60 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 24. Oktober 2020 zu zahlen.
- 15 Die Beklagte hat beantragt,
- 16 die Klage abzuweisen.
- 17 Sie hat die Aktivlegitimation der Klägerin in Abrede genommen und insoweit vorgetragen, dass aus dem Forderungsschreiben des Versicherers MILES Insurance A/S vom 14. August 2020 hervorgehe, dass die Klägerin ihrem Versicherer sämtliche Schadensunterlagen zwecks Schadensregulierung zur Verfügung gestellt habe. In der Übergabe der Schadensunterlagen liege aber eine konkludent erklärte Abtretung der zugrunde liegenden Schadensersatzforderungen an den Versicherer.
- 18 Sie ist überdies der Meinung gewesen, dass ihr jedenfalls die Haftungsbeschränkung nach Art. 23 Abs. 2 CMR zugute kommen müsse, da die Klägerin die Voraussetzungen für eine qualifizierte Haftung nach Art. 29 CMR nicht schlüssig dargelegt habe. Ein qualifiziertes Verschulden könne weder ihr selbst noch dem Fahrer ihres Unterfrachtführers, der auf einem normalen, beleuchteten Rastplatz seine gesetzlich vorgeschriebene Ruhepause eingehalten habe, vorgeworfen werden. Insoweit hat sie behauptet, dass die Klägerin ihr bei Auftragserteilung keinerlei Informationen über die Art der Sendung und den Warenwert übermittelt habe. Sie habe daher nicht wissen können, dass es sich um besonders diebstahlgefährdetes Gut gehandelt habe. Der Fahrer ihrer Unterfrachtführerin habe den Parkplatz überdies nicht als besonders gefährlich eingestuft. Im Übrigen habe ihm aber auch keine größere Auswahl an Alternativparkplätzen zur Verfügung gestanden, die die Sicherheitsanforderungen erfüllen könnten. Sie hat zudem die Ansicht vertreten, dass es sich bei der in dem vorformulierten Auftragsformular enthaltenen Sicherheitsanweisung um eine allgemeine Geschäftsbedingung im Sinne des § 305 BGB handle, die sie an ihren Unterfrachtführer ebenfalls im Rahmen von allgemeinen Geschäftsbedingungen weitergegeben habe. Die Beklagte hat darüber hinaus die Höhe des Schadens bestritten und insoweit die Meinung vertreten, dass der CMR-Frachtbrief keineswegs als Beweis dafür geeignet sei, dass sich die angeblich in Verlust geratenen Gegenstände tatsächlich in den beförderten Kartons befunden hätten.
- 19 Die Beklagte hat der Unterfrachtführerin Firma T. sowie deren Verkehrshaftungsversicherer P. S.A den Streit verkündet. Die Verkehrshaftungsversicherung des Unterfrachtführers ist dem Rechtsstreit mit Schriftsatz vom 22. April 2021 als Streithelferin auf Seiten der Beklagten beigetreten und hat sich deren Verteidigungsvorbringen angeschlossen.
- 20 Wegen des weitergehenden Sach- und Streitstandes erster Instanz verweist der Senat gemäß § 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO auf die erstinstanzlichen Feststellungen des Landgerichts in dem angefochtenen Urteil.

- 21 Das Landgericht hat mit dem am 19. Oktober 2021 verkündeten Urteil der Klage überwiegend – mit Ausnahme eines Teils der Nebenforderungen – stattgegeben und die Beklagte verurteilt, an die Klägerin 86.915,60 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 % p.a. seit dem 12. März 2021 zu zahlen. Im Übrigen hat es die Klage abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, dass die Beklagte als Frachtführerin für das Abhandenkommen des ihr von der Versenderin anvertrauten Frachtgutes verschuldensunabhängig haften müsse. Die Klägerin sei gegenüber der Beklagten aktivlegitimiert, denn sie könne den Verlustschaden ihrer Auftraggeberin L. BV im Wege der Drittschadensliquidation geltend machen. Die Ansprüche habe sie auch nicht an ihren Versicherer E. Insurance A/S abgetreten. Insbesondere scheide eine konkludente Forderungszession durch Überlassung der Schadensunterlagen im Streitfall aus. Die E. Insurance A/S habe vielmehr mit Schreiben vom 06. Juli 2021 schriftlich bestätigt, dass weder eine ausdrückliche noch eine konkludente Abtretung erklärt worden sei. Da die Beklagte die Echtheit des Schreibens nicht in Abrede genommen habe, streite gemäß § 440 Abs. 2 ZPO eine Vermutung für die Vollständigkeit und Richtigkeit des darin urkundlich Erklärten. Die Beklagte habe außerdem versäumt, im Einzelnen konkret darzulegen, welche Schadensunterlagen an ihren Versicherer übergeben worden seien. Ein gesetzlicher Forderungsübergang nach § 86 VVG komme ebenfalls nicht in Betracht, weil weder dargetan noch ersichtlich sei, dass die E. Insurance A/S den Schaden zwischenzeitlich gegenüber der Klägerin reguliert habe. Die Klägerin habe vielmehr durch Vorlage des Schreibens der E. A/S vom 06. Juli 2021 eine von Beklagtenseite behauptete Schadensregulierung entkräften können.
- 22 Der Klägerin stehe der von ihr geltend gemachte Schadensersatzanspruch gemäß Art. 29 CMR in voller Höhe zu; die Haftung sei nicht auf den Höchstbetrag gemäß § 23 Abs. 3 CMR beschränkt, weil der eingetretene Schaden auf eine leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangene Unterlassung zurückzuführen sei. Der Beklagten sei ein qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR zurechenbar, weil sich ihre Unterfrachtführerin über die schriftliche Sicherheitsanweisung aus dem Transportauftrag, nämlich für Ruhepausen nur bewachte und sichere Parkplätze anzufahren, hinweggesetzt habe. Der von der Unterfrachtführerin für die Ruhepause genutzte Rastplatz D. an der BAB 57 sei unstreitig kein Sicherheitsparkplatz gewesen. Dass die hier einschlägige Sicherheitsanweisung als Allgemeine Geschäftsbedingung der Klägerin einzustufen gewesen sei, könne dahinstehen. Denn diese sei jedenfalls wirksam in das Vertragsverhältnis einbezogen worden. Der Wortlaut der Klausel sei eindeutig und lasse keine anderweitige Auslegung zu. Im Übrigen sei die Beklagte ausweislich der Vertragsklausel zumindest für den Fall, dass in der näheren Umgebung keine bewachten Parkplätze hätten ausfindig gemacht werden können, gehalten gewesen, sich an die Klägerin zu wenden und von dieser eine Weisung einzuholen. Durch die Sicherheitsanordnung sei die Beklagte auch keineswegs unangemessen benachteiligt worden, die Vorgabe sei vielmehr in Anbetracht des Warenwertes berechtigt gewesen. Die Beklagte habe anhand des Frachtbriefes und der darin in Bezug genommenen Sendungsscheine ohne weiteres erkennen können, dass es sich bei dem Transportgut um hochpreisige elektronische Hygieneartikel gehandelt habe, die als diebstahlsgefährdet zu gelten hätten. Umstände, die gegen eine Kausalität des festgestellten Sorgfaltsverstoßes für den eingetretenen Schaden sprechen könnten, habe die Beklagte trotz der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast nicht vorgetragen. Die Einzelheiten zu dem hier in Rede stehenden Diebstahl von Transportgut seien vielmehr bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung im Dunkeln geblieben. Der Anspruch sei auch der Höhe nach begründet. Die Klägerin habe die abhandengekommenen Transportgüter



mit Schriftsatz vom 12. Mai 2021 nämlich im Einzelnen konkret mit Produktbezeichnung und Warenwert aufgeführt. Da die genannten Waren mit den Sendungsscheinen übereinstimmen würden, müsse das unsubstantiierte Bestreiten der Beklagten im Ergebnis unbeachtlich bleiben. Die Zinsforderung sei allerdings lediglich teilweise nach Art. 27 CMR i.H.v. 5 % p.a. ab dem Folgetag der Klageerhebung gerechtfertigt.

- 23 Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung der Beklagten, mit der diese ihren erstinstanzlichen Klageabweisungsantrag weiterverfolgt.
- 24 Die Beklagte stellt weiterhin die Aktivlegitimation der Klägerin in Abrede. Sie meint, dass das angefochtene Urteil im Widerspruch zu der gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes stünde, wonach in der Übergabe der Schadensunterlagen an den Versicherer eine konkludent erklärte Abtretung zu erblicken sei.
- 25 Rechtsfehlerhaft sei das Landgericht in dem angefochtenen Urteil zudem davon ausgegangen, dass die in Gestalt einer allgemeinen Geschäftsbedingung ausbedungene Sicherheitsanweisung wirksam in den Transportvertrag der Parteien einbezogen worden sei. Schon angesichts der Tatsache, dass von dem Frachtführer hierdurch eine unmögliche Leistung verlangt würde, könne die Vertragsklausel nicht als wirksam angesehen werden. Denn von den deutschlandweit vorhandenen 8.241 Parkplätzen erfüllten allenfalls 36 "Premium"-Parkplätze die gebotenen Sicherheitsanforderungen. Die Aufnahme einer solchen Klausel in den Vertrag ohne einen vorherigen konkreten Hinweis auf das Erfordernis der Inanspruchnahme von bewachten Parkplätzen stelle sich als überraschend im Sinne des § 305 c Abs. 1 BGB dar. Mit dieser Problematik habe sich das Landgericht in dem angefochtenen Urteil rechtsfehlerhaft nicht auseinandergesetzt. Auch soweit das Landgericht darauf abgestellt habe, dass die Beklagte bzw. deren Unterfrachtführerin vor dem Anfahren eines unbewachten Parkplatzes zunächst von der Klägerin eine Weisung hätte einholen müssen, gehe es fehl. Denn die Einholung einer derartigen Weisung sei lediglich auf die Fälle eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses beschränkt. Für den Frachtführer habe sich im Streitfall zudem nicht die Notwendigkeit der Vornahme besonderer Sicherheitsmaßnahmen ergeben, was aber auch die Auswahl des Parkplatzes zur Einhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten anbelange, zumal die Klägerin bei Erteilung des Auftrages nicht auf die besondere Werthaltigkeit der Sendung hingewiesen habe. Erstmals mit ihrer Berufungsbegründung behauptet sie, dass der polnischsprachige Fahrer des Transportfahrzeuges den in Englisch verfassten Frachtbrief nicht verstanden habe. Sie ist zudem der Meinung, dass das Landgericht die Anforderungen an ihre sekundäre Darlegungslast weit überspannt habe. Sie habe alle ihr bekannten Umstände des Diebstahls offengelegt und sei damit ihrer sekundären Darlegungslast hinreichend nachgekommen. Die Beklagte bestreitet schließlich weiterhin die Höhe des Schadens. Die Klägerin habe weder den Wert noch den Umfang des Verlustes ausreichend substantiiert dargetan und unter Beweis gestellt.
- 26 Die Beklagte beantragt,
- 27 das Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Magdeburg vom 19. Oktober 2021 abzuändern und die Klage abzuweisen.
- 28 Dem Antrag der Beklagten schließt sich die Nebenintervenientin an.
- 29 Die Klägerin beantragt,

- 30 die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.
- 31 Sie verteidigt das angefochtene Urteil des Landgerichts unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Klagevorbringens. Zu ihrer Aktivlegitimation trägt die Klägerin ergänzend vor, dass die mit der Klage geltend gemachten Ersatzansprüche nicht auf ihren Verkehrshaftungsversicherer nach § 398 BGB übergegangen seien. Dass sie ihren Verkehrshaftungsversicherer über den Schadensfall informiert und diesem die ihr vorliegenden Unterlagen zum Schadensfall übermittelt habe, begründe keine konkludente Abtretung, denn sie habe bei Übermittlung der Schadensunterlagen nicht in dem Willen gehandelt, ihre etwaigen Regressansprüche gegen die Beklagte an ihren Versicherer abzutreten. In der Übersendung der Schadensunterlagen eines Versicherungsnehmers an seinen Warentransportversicherer liege zudem allenfalls ein Angebot auf Abschluss eines Abtretungsvertrages. Ein entsprechendes Angebot habe ihr Versicherer, die E. Insurance A/S, aber jedenfalls nicht angenommen, was auch das als Anlage K6 vorgelegte Schreiben vom 06. Juli 2021 belege.
- 32 Was die hier streitige Sicherheitsanweisung in dem Transportauftrag der Klägerin anbelange, so möge es sich hierbei zwar um eine Allgemeine Geschäftsbedingung im Sinne des § 305 BGB handeln. Die Klausel sei jedoch wirksam in den Vertrag der Parteien einbezogen worden. Die Sicherheitsbestimmung sei üblich und keineswegs überraschend im Sinne des § 305 c BGB. Die hier in Rede stehende Sicherheitsvorgabe finde sich gut und deutlich lesbar auf Seite 2 des Transportauftrages. Die Sicherheitsklausel sei zudem weder widersprüchlich noch in sonstiger Weise unklar gefasst. Auch benachteilige sie die Beklagte nicht unangemessen, zumal diese nicht dargetan habe, dass es dem Fahrer ihrer Unterfrachtführerin faktisch nicht möglich gewesen sei, einen entsprechend sicheren Parkplatz für Ruhepausen zu nutzen, den sie gegebenenfalls im Voraus auf der vorgesehenen Fahrtroute habe buchen und reservieren müssen. Sie wiederholt ihre Behauptung, dass ein nahe gelegener Sicherheitsparkplatz am Total Autohof R. an der A 57, Ausfahrt 7 zur Verfügung gestanden hätte. Soweit die Beklagte einen sicheren Parkplatz nicht habe ausfindig machen können, hätte überdies die Möglichkeit bestanden, bei der Klägerin für diesen Fall eine Weisung einzuholen. Des Weiteren hätte die Beklagte bei der Klägerin anfragen können, ob das Betriebsgelände einer Niederlassung der D. SE für eine Ruhepause des Fahrers genutzt werden könne, was bereits in dem Transportauftrag angeboten worden sei. Sie trägt des Weiteren vor, dass die Beklagte aus dem CMR-Frachtbrief sowie den beigefügten Sendungsscheinen ohne weiteres die Art und den Wert der transportierten Güter habe ersehen können.
- 33 Wegen des weitergehenden Sachvortrages der Parteien wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

**B.**

- 34 Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete Berufung der Beklagten bleibt in der Sache ohne Erfolg.
- 35 Das angefochtene Urteil des Landgerichts beruht weder auf einer Rechtsverletzung (§ 546 ZPO), noch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine abweichende Entscheidung des Senats (§ 513 ZPO).

I.

- 36 Das Landgericht hat zu Recht darauf erkannt, dass der Klägerin gegen die Beklagte ein Anspruch auf Ersatz des Warenwertes der in Verlust geratenen Teilsendung aus §§ 17 Abs. 1, 23, 29 CMR zusteht.
- 37 1. Auf den gegenüber der Beklagten in Auftrag gegebenen Transport sind die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anwendbar.
- 38 Die Vorschriften der CMR gelten nach Art. 1 Abs. 1 des Übereinkommens für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Die Anwendbarkeit der CMR erfordert mithin einen grenzüberschreitenden Straßentransport sowie den Abschluss eines entgeltlichen Güterbeförderungsvertrages.
- 39 Diese Voraussetzungen liegen im Streitfall vor.
- 40 Das Transportgut sollte per Lkw von O. (Niederlande) nach H. (Deutschland) befördert werden. Sowohl Deutschland als auch die Niederlande gehören zu den Vertragsstaaten der CMR, so dass der räumliche Anwendungsbereich der CMR eröffnet ist.
- 41 Der zwischen der Klägerin und der Beklagten als Unterfrachtführer geschlossene Beförderungsvertrag untersteht zudem dem sachlichen Geltungsbereich des CMR, denn die Beklagte war mit dem grenzüberschreitenden Straßengütertransport des Gutes unstreitig als Frachtführerin zu fixen Kosten beauftragt worden.
- 42 2. Anders als die Beklagte meint, begegnet die Aktivlegitimation der Klägerin keine Bedenken.
- 43 a) Die Parteien haben am 07. November 2019 den als Anlage K 5 vorgelegten Transportvertrag ("Transport Order for National and International Road Transport (AVC/CMR)") abgeschlossen, mit dem sich die Beklagte als Frachtführerin zur Durchführung eines grenzüberschreitenden Straßentransports der aus elektronischen Gütern bestehenden Ladung von den Niederlanden nach H. /Deutschland zu einem fixen Preis von 700,- Euro verpflichtet hat. Als Vertragspartnerin der Beklagten ist die Klägerin gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR unabhängig davon berechtigt gewesen, den Schadensersatzanspruch wegen des Verlusts des Frachtgutes geltend zu machen, ob sie damit im eigenen oder fremden Interesse handelte. Auf die Frage, wem die Entschädigung letztlich zusteht, kommt es im Frachthaftungsprozess vielmehr nicht an (vgl. nur BGH, Urteil vom 23. Juli 2020 - I ZR 119/19 - BGHZ 226, 262 Rdn. 16 m.w.N.). Wie das Landgericht in dem angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt hat, kann die Klägerin den Transportschaden ihrer Auftraggeberin, der Firma L. BV, nämlich im Wege der Drittschadensliquidation gegenüber der Beklagten ersetzt verlangen. Der versendende Spediteur, hier die Klägerin, ist nach den Grundsätzen der Drittschadensliquidation zur Geltendmachung sowohl von Schäden des Absenders (Firma L. BV) als auch des Empfängers wegen einer Beschädigung des Frachtgutes gegenüber dem Frachtführer befugt (vgl. BGH, Urteil vom 20. April 1989 - I ZR 154/87, TranspR 1989, 413, 414 = VersR 1989, 1168; BGH, Urteil vom 25. Januar 2007 - ZR 43/04, TransportR 2007, 314, Rdn. 12). Unabhängig von der ihr als Absenderin eröffneten Drittschadensliquidation kann sie aufgrund des Vertrages mit einem CMR-Unterfrachtführer aber auch eigene Schäden geltend machen, die daraus resultieren, dass sie von ihrem Auftraggeber (hier: Firma L. BV) in Anspruch genommen wird (vgl. OLG

Düsseldorf, Urteil vom 14. Juli 2010 – 18 U 221/09, Rdn. 14, BeckRS 2011, 20163; Koller, Transportrecht, 10. Aufl., Art. 13 CMR Rdnr. 8).

- 44 b) Der Anspruch auf Ersatz des Verlustschadens am Frachtgut ist hier auch weder im Wege eines gesetzlichen Forderungsübergangs nach § 86 VVG auf den Versicherer der Klägerin, die E. Insurance A/S, übergegangen, noch liegt eine Abtretung nach § 398 BGB vor.
- 45 aa) Ein gesetzlicher Forderungsübergang (cessio legis) auf den Versicherer nach § 86 VVG scheidet aus. Dass die E. Insurance A/S aus der Verkehrshaftungsversicherung für den Schaden ihrer Versicherungsnehmerin eingetreten und Zahlungen an die Absenderin geleistet hat, hat die Beklagte schon nicht schlüssig behauptet. Auch aus dem als Anlage B 1 vorgelegtem Forderungsschreiben der E. Insurance A/S vom 14. August 2020 geht nicht hervor, dass eine Schadensregulierung bereits erfolgt sei. Der Versicherer hat darin vielmehr lediglich ausgeführt, dass die Versicherungsnehmerin von dem Eigentümer des in Verlust geratenen Frachtgutes in Höhe des Warenwertes auf Schadensersatz in Anspruch genommen worden sei. Der Versicherer hat überdies mit der zur Akte gereichten schriftlichen Erklärung vom 06. Juli 2021 (Anlage K 6) bestätigt, dass "die E. Insurance A/S in ihrer Funktion als Verkehrshaftungsversicherer in diesem Schadensfall bislang keine Schadensregulierung vorgenommen habe".
- 46 bb) Aber auch von einer Zession der Ansprüche nach § 398 BGB auf den Versicherer ist im Streitfall nicht auszugehen.
- 47 Die Beklagte entnimmt dem an sie adressierten Forderungsschreiben der E. Insurance A/S vom 14. August 2020, dass die Klägerin ihrem Versicherer sämtliche, das Schadenseignis betreffenden Schadensunterlagen zur Anspruchsdurchsetzung überlassen haben müsse, worin sie eine konkludente Abtretung der zugrundeliegenden Haftungsansprüche erblickt.
- 48 Zutreffend ist, dass die Übergabe der den Schadensfall betreffenden Unterlagen an den Versicherer zum Zwecke der endgültigen Anspruchsdurchsetzung, insbesondere der Klageerhebung eine stillschweigend erklärte Abtretung der dem Absender zustehenden Schadensersatzansprüche gegen die Frachtführerin enthalten kann (vgl. BGH, Urteil vom 21. November 1996 – I ZR 139/94, TranspR 1997, 164, Rdn. 23; BGH, Urteil vom 29. Januar 2004 – I ZR 162/01, TranspR 2004, 213, Rdn. 13; BGH, Urteil vom 20. September 2007 – I ZR 44/05 –, juris). Denn die Überlassung der Schadensunterlagen an den Versicherer, der letztlich für den Ausgleich des Schadens gegenüber dem Geschädigten verantwortlich ist und geleistet hat, zum Zwecke der Prozessführung hat letztlich den Sinn, diesen in den Stand zu versetzen, die Ansprüche erfolgreich durchzusetzen. Der Regress beim Schädiger gehört zur Aufgabe des Transportversicherers, und zwar auch insoweit, wie (noch oder, wie im vorliegenden Fall wegen eines vereinbarten Selbstbehalts, endgültig) keine Versicherungsleistung erfolgt ist. Dazu zählt nach der Vorstellung und dem Willen wirtschaftlich denkender Parteien erfahrungsgemäß auch, dass dem Versicherer alle vorhandenen Ansprüche gegen den Schädiger abgetreten werden. Einer ausdrücklichen Erklärung soll es hierzu nicht bedürfen, es ist in diesem Fall vielmehr von einem konkludenten rechtsgeschäftlichen Verhalten auszugehen (vgl. BGH, Urteil vom 21. November 1996 – I ZR 139/94, TranspR 1997, 164, Rdn. 23).
- 49 Dem Landgericht ist jedoch darin beizupflichten, dass im Streitfall schon nicht ersichtlich ist, dass die Klägerin ihrem Versicherer die Schadensunterlagen gerade zum Zwe-

cke der Prozessführung im eigenen Namen ausgehändigt habe. Die Umstände der Übermittlung der Schadensunterlagen sind vielmehr im Dunkeln geblieben. Diese gehen auch nicht aus dem von der Beklagten in Bezug genommenen Schreiben der E. Insurance A/V vom 14. August 2020 hervor. Vielmehr ging es zunächst nur um die Prüfung etwaiger Schadensersatzansprüche, die von dem Transportversicherer geltend gemacht worden sind. Dies bedeutet aber noch nicht zwingend, dass bereits zu diesem Zeitpunkt etwaige Schadensersatzansprüche abgetreten worden sein müssten, zumal die E. Insurance A/V von einer eigenen gerichtlichen Anspruchsdurchsetzung gegenüber der Beklagten im Folgenden abgesehen hat. Vielmehr hat die Klägerin selbst eine Schadensersatzklage gegen die Beklagte am 02. November 2020 anhängig gemacht. Dass eine Rechtsverfolgung durch den Verkehrshaftungsversicherer unterblieben ist, weist aber darauf hin, dass eine Forderungszession an ihn von vorneherein nicht gewollt war. Denn erst wenn Unterlagen zum Zwecke der Prozessführung des Regressprozesses übersandt werden, ist von einem konkludenten rechtsgeschäftlichen Verhalten auszugehen (vgl. BGH, Urteil vom 21. November 1996 – I ZR 139/94, TranspR 1997, 164, Rdn. 23; OLG Düsseldorf, Urteil vom 02. März 2011 – 18 U 30/10, zitiert nach juris).

- 50 Aber selbst wenn man in der Anmeldung des Versicherungsfalls bei dem Versicherer und der Aushändigung von Schadensunterlagen zur Prüfung und Geltendmachung von Ansprüchen ein konkludentes Angebot der Klägerin auf Abschluss eines Abtretungsvertrages erblicken mag, kann hier jedenfalls nicht festgestellt werden, dass die E. Insurance A/S mit der Entgegennahme von Unterlagen die stillschweigend erklärte Offerte auch tatsächlich angenommen habe. Dass allein eine Forderungszession den Zwecken und Absichten der Klägerin einerseits und der Versicherung andererseits entsprochen hat, ist nämlich nicht erkennbar. Dies würde voraussetzen, dass sich die Beteiligten darauf geeinigt hätten, dass die E. Insurance A/S als Verkehrshaftungsversicherer die Ansprüche im eigenen Namen gegenüber dem Schädiger gerichtlich verfolgt. Für einen solchen Willen der Beteiligten bestehen hier jedoch keine Anhaltspunkte.
- 51 Die E. Insurance A/S hat mit schriftlicher Erklärung vom 06. Juli 2021 (Anlage K 6) vielmehr ausdrücklich bestätigt, dass eine Forderungszession nicht zustande gekommen sei und sie keine ausdrücklich oder konkludent erklärten Angebote auf Abtretung von Ansprüchen aus dem Schadensfall angenommen habe. Dieses Dokument erbringt als Privaturkunde im Sinne des § 416 ZPO zwar noch keinen Beweis über die Richtigkeit des darin privatschriftlich Erklärten. Da die Beklagte die Echtheit und Unverfälschtheit der Namensunterschriften unter der Urkunde aber nicht bestritten hat, gilt diese nach § 439 Abs. 3 ZPO als anerkannt. Insoweit streitet gemäß § 440 Abs. 2 ZPO zumindest eine Vermutung der Echtheit für den Inhalt der Erklärung, die die Beklagte nicht zu erschüttern versucht hat.
- 52 Aber selbst wenn in der Aushändigung der Schadensunterlagen an die E. Insurance A/S zum Zwecke der Prüfung des Versicherungsfalls sowie der Anspruchsgeltendmachung zunächst eine konkludente Abtretung der Forderungen nach § 398 BGB liegen sollte, so ist hier jedoch noch vor Erhebung der Klage zumindest von einer Rückabtretung eben jener Regressansprüche an die Klägerin auszugehen gewesen. Denn der Bestätigungserklärung der E. Insurance S/A vom 06. Juli 2021 lässt sich jedenfalls entnehmen, dass eine eigene gerichtliche Anspruchsdurchsetzung durch die Klägerin vom Willen des Versicherers gedeckt ist und dieser selbst nicht von einer eigenen Forderungsberechtigung ausgeht.

- 53 3. Der Anspruch der Klägerin ist gegen die Beklagte aus Art. 17 Abs. 1 CMR begründet.
- 54 Nach Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für die Überschreitung der Lieferfrist.
- 55 Die Haftungsvoraussetzungen des Art. 17 Abs. 1 CMR sind hier erfüllt, da die Sendung während der Obhutszeit der Beklagten teilweise abhanden gekommen ist.
- 56 Auf der Grundlage der vom Landgericht getroffenen Feststellungen ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Beklagte von ihrer Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR gemäß Art. 17 Abs. 2, 3 oder 4 CMR befreit ist.
- 57 4. Wie das Landgericht in dem angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt hat, schuldet die Beklagte der Klägerin vollen Schadensersatz. Auf die Haftungsbegrenzungen des Art. 23 Abs. 3 und Abs. 7 CMR kann sie sich nicht berufen, da die Voraussetzungen für eine unbeschränkte Haftung nach Art. 29 Abs. 1 CMR erfüllt sind.
- 58 Nach dieser Bestimmung finden die Haftungsbeschränkungen nach Art. 23 Abs. 3 CMR keine Anwendung, wenn der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden verursacht hat (Art. 29 Abs. 1 CMR). Das Gleiche gilt, wenn seinen Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen ein solches qualifiziertes Verschulden zur Last fällt (Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR).
- 59 a) Bei Klagen vor deutschen Gerichten sind im Rahmen von Frachtverträgen solche Verstöße funktionell gleichwertig, die auf Leichtfertigkeit beruhen und in dem Bewusstsein begangen werden, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird (§ 435 HGB).
- 60 Da die Parteien eine anderweitige Rechtswahl nicht behauptet haben, bestimmt sich das anwendbare Recht für den zwischen der Klägerin als Absenderin in den Niederlanden und der Frachtführerin aus Polen geschlossenen Beförderungsvertrag nach Maßgabe des Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom-I-VO). Die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO liegen hier nicht vor, so dass gemäß Art. 5 Abs. 1 S. 2 Rom-I-VO das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsortes anzuwenden ist. Der Ablieferungsort des Frachtgutes befindet sich in H. /Deutschland, so dass im Streitfall deutsches Recht zur Anwendung gelangt und damit im Rahmen von Art. 29 Abs. 1 CMR ergänzend § 435 HGB heranzuziehen ist (vgl. BGH, Urteil vom 22. Mai 2014 - I ZR 109/13 -, TranspR 2015, 33; BGH, Urteil vom 4. Juli 2013 - I ZR 156/12, TranspR 2014, 146 Rn. 15 = RdTW 2014, 55; BGH, Urteil vom 30. September 2010 - I ZR 39/09, BGHZ 187, 141). Nach dieser Vorschrift kann sich der Frachtführer nicht auf gesetzliche oder vertraglich vereinbarte Haftungsbeschränkungen berufen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 HGB genannte Person vorsätzlich oder bewusst leichtfertig begangen hat.
- 61 Der Senat verkennt nicht, dass das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit einen besonders schweren Pflichtenverstoß erfordert, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Scha-

denseintritts stellt hierbei eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis dar, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen (vgl. BGH, Urteil vom 22. Mai 2014 – I ZR 109/13 – zitiert nach juris; BGH, Urteil vom 12. Januar 2012 – I ZR 214/10, TranspR 2012, 107 Rn. 27; BGH, Urteil vom 30. September 2010 – I ZR 39/09, BGHZ 187, 141, Rdn. 24). Welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer ergreifen muss, hängt dabei von den jeweiligen Umständen des Einzelfalles ab. Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den für den durchzuführenden Transport erforderlichen Sorgfaltsanforderung genügen können. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Von erheblicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, ob das transportierte Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlsgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten für eine gesicherte Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten (vgl. BGH, Urteil vom 01. Juli 2010 – I ZR 176/08, Rn. 21 zitiert nach juris; OLG München, Urteil vom 26. Oktober 2017 – 23 U 1699/17, TransportR 2018, 56 Rn. 32).

- 62 b) Das Landgericht hat unter Heranziehung dieser Grundsätze der Beklagten bzw. dem Fahrer, dessen Verhalten sich die Beklagte gemäß Art. 29 Abs. 2 S. 1 in Verbindung mit Art. 3 CMR zurechnen lassen muss, mit Recht zumindest ein bewusst leichtfertiges Handeln vorgeworfen.
- 63 Ein vorsatzgleiches Verschulden ergibt sich hier aus einem bewussten Zuwiderhandeln gegen eine bei dem Transport übernommene vertragliche Sicherheitsverpflichtung.
- 64 Die Beklagte muss sich zurechnen lassen, dass der Fahrer der von ihr beauftragten Unterfrachtführerin gegen die vertraglich vereinbarten und der Sicherung des Transportgutes dienenden Sicherheitsbestimmungen der Versenderin verstoßen hat. Ein bewusster Verstoß des Frachtführers oder einer in § 3 CMR genannten Person gegen eine der Sicherung des Transportgutes dienenden vertraglichen Verpflichtung bzw. Weisung kann schon für sich allein eine unbeschränkte Haftung nach Art. 29 CMR begründen (vgl. BGH, Urteil vom 23. Juli 2020 – I ZR 119/19, BGHZ 226, 262-285; BGH, Urteil vom 30. September 2010 – I ZR 39/09 –, BGHZ 187, 141; OLG München, Urteil vom 26. Oktober 2017 – 23 U 1699/17, TranspR 2018, 56; OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 – 11 U 6/19 –, TransportR 2019, 428).
- 65 aa) Der Transportvertrag der Parteien vom 07. November 2019 enthielt unter der Rubrik "Special Feature" die Anweisung an den Frachtführer, dass der Lkw für eine Pause nur gesicherte und bewachte Parkplätze ansteuern dürfe ("Breaks are only allowed on a secured and safe parking place or D. Branch after approval.").
- 66 Der Beklagten ist darin beizupflichten, dass es sich bei der vertraglichen Regelung um eine von der Klägerin als Verwenderin einseitig gestellte allgemeine Geschäftsbedingung im Sinne des § 305 BGB handelt, die die Parteien in ihr Vertragsverhältnis jedoch wirksam einbezogen haben.
- 67 (1) Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, bestimmt sich – mangels einer von den Parteien bei Vertragsabschluss getroffenen Rechtswahl – das anwendbare Recht nach Art. 5 Abs. 1 Rom-I-VO. Da die Voraussetzungen von Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO nicht vorliegen, ist gemäß Art. 5 Abs. 1 S. 2 Rom-I-VO das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsortes, hier mithin deutsches Recht, anwendbar. Außerdem ha-

ben beide Parteien hinsichtlich der Frage der wirksamen Einbeziehung der allgemeinen Geschäftsbedingungen auf Regelungen des BGB Bezug genommen, so dass hierin unter Umständen eine nachträgliche Wahl deutschen Rechts gesehen werden könnte (vgl. ebenso: OLG München, Urteil vom 26. Oktober 2017 – 23 U 1699/17, TranspR 2018, 56).

- 68 (2) Die Klägerin räumt ein, dass sie bei Abschluss des Transportvertrages mit der Beklagten einen Vordruck bzw. einen Formularvertrag verwendet habe, der nicht im einzelnen ausgehandelte Vertragsbestimmungen enthält, sondern den sie für eine Vielzahl ähnlicher Fallkonstellationen, nämlich für Transporte, bei denen wertvolle bzw. diebstahlgefährdete Güter wie etwa Tabakwaren, Alkohol, Elektroartikel oder elektronische Konsumgüter befördert würden, vorformuliert habe.
- 69 Da dem Transportauftrag damit ein von der Klägerin für eine mehrfache Verwendung konzipierter Formularvertrag zugrunde liegt, sind die darin vorgesehenen Vertragsbestimmungen als allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne des § 305 Abs. 1 S. 2 BGB zu qualifizieren.
- 70 (3) Anders als die Beklagte meint, ist die hier in Rede stehende, auf Seite 2 des Formularvertrages in Großbuchstaben abgedruckte Sicherheitsanordnung, nur auf sicheren und überwachten Parkplätzen Ruhepausen durchzuführen, wirksamer Vertragsbestandteil geworden, da die Klausel weder als überraschend im Sinne des § 305 c Abs. 1 BGB noch als mehrdeutig nach § 305 c Abs. 2 BGB anzusehen ist.
- 71 (a) Allgemeine Geschäftsbedingungen sind nach ihrem objektiven Inhalt und typischen Sinn einheitlich so auszulegen, wie ein verständiger und redlicher Vertragspartner sie unter Abwägung der Interessen der normalerweise beteiligten Verkehrskreise versteht, wobei nicht die Verständnismöglichkeiten des konkreten, sondern die des durchschnittlichen Vertragspartners des Verwenders zugrunde zu legen sind. Ausgangspunkt für eine solche Auslegung Allgemeiner Geschäftsbedingungen ist in erster Linie deren Wortlaut. Ist dieser nicht eindeutig, kommt es entscheidend darauf an, wie der Vertragstext aus Sicht der typischerweise an Geschäften der in Rede stehenden Art beteiligten Verkehrskreise zu verstehen ist, wobei der Vertragswille verständiger und redlicher Vertragspartner zu beachten ist (vgl. BGH, Urteil vom 4. Juli 2013 – I ZR 156/12, TranspR 2014, 146 Rn. 25 mwN). Verbleiben nach Ausschöpfung aller in Betracht kommenden Auslegungsmöglichkeiten Zweifel und sind zumindest zwei Auslegungsergebnisse rechtlich vertretbar, geht die Unklarheit nach § 305c Abs. 2 BGB zu Lasten des Verwenders (Grundsatz der kundenfreundlichsten Auslegung vgl. BGH, Urteil vom 12. Januar 2017 – I ZR 253/14, GRUR 2017, 397 Rn. 65 = WRP 2017, 434 - World of Warcraft II; BGH, Urteil vom 23. Juli 2020 – I ZR 119/19, BGHZ 226, 262). Völlig fernliegende Auslegungsmöglichkeiten, von denen eine Gefährdung des Rechtsverkehrs nicht ernsthaft zu befürchten ist, bleiben jedoch außer Betracht (vgl. BGH, NJW-RR 2014, 215 f, Rdn. 25; Hanseatisches OLG Bremen, Urteil vom 10. August 2018 – 2 U 7/18, TranspR 2020, 77).
- 72 (b) Der Aussagegehalt der streitbefangenen Klausel lässt indessen keine Unklarheit erkennen. Der Wortlaut der Klausel besagt vielmehr eindeutig und unmissverständlich, dass das Transportfahrzeug nicht auf jedem beliebigen öffentlichen Rastplatz, sondern nur auf sicheren und bewachten Parkplätzen abgestellt werden darf. Jedem durchschnittlichen Vertragspartner in der Situation der Beklagten erschließt sich danach aber bereits aus dem Wortlaut der in Großbuchstaben an exponierter Stelle des Vertrages abgedruckten Klausel, dass Pausen nur auf speziell gesicherten Parkplätzen oder auf einem Betriebsgelände einer Niederlassung der Klägerin bei deren Zustimmung gestattet sind.



Die Vertragsbestimmung enthält damit die klare Anweisung an den Frachtführer, ein Parken auf unbewachten Parkplätzen zu unterlassen. Zugleich bot die Klägerin der Beklagten an, bei der Suche nach einem geeigneten Abstellplatz behilflich zu sein. Der klare und eindeutige Wortlaut lässt für eine abweichende Auslegung keinen Raum. Etwaige Unklarheiten und Auslegungszweifel hat die Beklagte selbst auch nicht eingewandt.

- 73 (c) Entgegen der Ansicht der Beklagten stellt sich die Vertragsklausel mit den hier in Rede stehenden Sicherheitsanforderungen auch nicht als überraschend im Sinne des § 305 c Abs. 1 BGB dar.
- 74 (aa) Eine Regelung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen hat einen überraschenden Inhalt i.S.v. § 305c Abs. 1 BGB, wenn sie von den Erwartungen des Vertragspartners deutlich abweicht und dieser mit ihr den Umständen nach vernünftigerweise nicht zu rechnen braucht (vgl. BGH, Urteil vom 21. Juni 2016 – VI ZR 475/15, NJW-RR 2017, 501; BGH, Urteile vom 28. Mai 2014 – VIII ZR 241/13, ZMR 2014, 966 Rn. 19; vom 18. Mai 1995 – IX ZR 108/94, BGHZ 130, 19, 25; vom 1. Oktober 2014 – VII ZR 344/13, NZBau 2014, 757 Rn. 14; vom 9. Dezember 2009 – XII ZR 109/08, BGHZ 183, 299 Rn. 12; vom 11. Dezember 2003 – III ZR 118/03, WM 2004, 278, 280; vom 26. Juli 2012 – VII ZR 262/11, MDR 2012, 1247 Rn. 10; vom 30. Juni 1995 – V ZR 184/94, BGHZ 130, 150, 154). Das Wesensmerkmal überraschender Klauseln liegt in dem ihnen innewohnenden Übertölpelungs- oder Übertölpelungseffekt (vgl. BGH, Urteil vom 21. Juni 2016 – VI ZR 475/15, NJW-RR 2017, 501; BGH, Urteil vom 30. September 2009 – IV ZR 47/09, VersR 2009, 1622 Rn. 13; vom 18. Februar 2009 – IV ZR 11/07, VersR 2009, 623 Rn. 18; Erman/Roloff, BGB, 14. Aufl., § 305c Rn. 8 mwN). Dabei kommt es nicht auf den Kenntnisstand des einzelnen Vertragspartners, sondern auf die Erkenntnismöglichkeiten des für derartige Verträge in Betracht kommenden Personenkreises an (vgl. BGH, Urteil vom 1. Oktober 2014 – VII ZR 344/13, NZBau 2014, 757 Rn. 14; BGH, Urteil vom 26. Juli 2012 – VII ZR 262/11, MDR 2012, 1147 Rn. 10). Beurteilungsmaßstab sind die Kenntnisse und Erfahrungen des typischerweise an Rechtsgeschäften dieser Art beteiligten Personenkreises (BGH, Urteil vom 21. Juni 2016 – VI ZR 475/15, NJW-RR 2017, 501).
- 75 (bb) Nach diesem Maßstab stellt sich die Anweisung, Ruhepausen nur auf sicheren und gesicherten Parkplätzen durchzuführen, die hier gut sichtbar in Großbuchstaben an exponierter Stelle im Vertragstext auf Seite 2 des Transportauftrages abgedruckt war, aber keineswegs als ungewöhnlich dar (vgl. BGH, Urteil vom 30. September 2010 – I ZR 39/09, BGHZ 187, 141, Rdn. 28; Hanseatisches OLG Bremen, Urteil vom 10. August 2018 – 2 U 7/18, TransportR 2020, 77; ebenso: OLG München, Urteil vom 26. Oktober 2017 – 23 U 1699/17, TranspR 2018, 56, Rdn. 28; OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 – 11 U 6/19 –, juris). Der Vertragsbestimmung wohnt weder ein Übertölpelungs- noch ein Übertölpelungseffekt inne. Diese Anordnung ist vielmehr durchaus mit dem Leitbild eines Transportvertrages vereinbar und erscheint auch – gemessen an der Höhe des vereinbarten Entgeltes – in der Transportbranche keineswegs fernliegend und unwahrscheinlich. Dass die Beklagte mit einer entsprechenden Sicherheitsanweisung in dem Transportvertrag aufgrund von Art und Werthaltigkeit des Transportgutes gar nicht zu rechnen brauchte, kann nicht festgestellt werden.
- 76 Dass die Beklagte die Sicherheitsanweisung selbst auch nicht als überraschend und branchenuntypisch angesehen hat, hat sich letztlich auch darin gezeigt, dass sie die Sicherheitsanweisung in ihren eigenen allgemeinen Geschäftsbedingungen an ihre Unterfrachtführerin weitergegeben haben will, wie sie mit Schriftsatz vom 17. September 2021 vorgetragen hat. Allein dies belegt anschaulich, dass ihr die streitbefangene Klausel

sel durchaus geläufig ist und für sie und den Verkehrskreis, dem sie angehört, damit keineswegs ungewöhnlich erscheint.

- 77 Auch die Gesamtumstände des Vertragsabschlusses rechtfertigen hier keine abweichende Beurteilung. Die Beklagte behauptet im Übrigen selbst nicht, dass die Aufnahme der Klausel in den Transportvertrag im Widerspruch zu dem Verlauf der mit der Klägerin zuvor geführten Vertragsverhandlungen gestanden habe. Es ist nichts dafür ersichtlich, dass sie aufgrund der mit der Klägerin geführten Vertragsgespräche und der bisherigen Handhabung nicht damit rechnen musste, dass eine solche Sicherheitsvorgabe in den Vertrag aufgenommen werde. Gerade hierin unterscheidet sich der vorliegende Rechtsstreit von der Fallkonstellation, die der von Beklagtenseite in Bezug genommenen Entscheidung des OLG München vom 26. Oktober 2017 (Geschäftsnummer 23 U 1699/17, TransportR 2018, 56, Rdn. 28) zugrunde lag. Das Oberlandesgericht München hatte in dem in Bezug genommenen Urteil nämlich maßgeblich darauf abgestellt, dass die allgemeine Geschäftsbedingung mit den Sicherheitsvorgaben den der Auftragserteilung vorangegangenen Telefonaten der Parteien widersprochen hätten.
- 78 (4) Die Vertragsbestimmung hält schließlich auch einer Inhaltskontrolle nach Maßgabe des § 307 Abs. 1 BGB stand. Es ist weder ein Verstoß gegen das Transparenzgebot aus § 307 Abs. 1 S. 2 BGB erkennbar, noch lässt sich im Übrigen feststellen, dass die Sicherheitsvorgabe die Beklagte unangemessen im Sinne von § 307 Abs. 1 S. 1 BGB benachteiligt.
- 79 Für die Sicherung des Ladeguts gegen Verlust im Allgemeinen ist nach dem Gesetz während des Beförderungsvorgangs grundsätzlich der Frachtführer verantwortlich – und zwar sogar verschuldensunabhängig (vgl. Art. 17 CMR). 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 ist an dieser Stelle wiederum auf die von der Beklagten gegenüber ihren Subunternehmern selbst formularmäßig verwendete eigene Sicherheitsanweisung zu verweisen. Wie die Beklagte mit Schriftsatz vom 17. September 2021 erstinstanzlich vorgetragen hat, hat sie die Sicherheitsanweisung an ihren Unterfrachtführer weitergegeben bzw. im Rahmen ihrer Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine ähnliche Sicherheitsanweisung vorgegeben. Sie hat von den von ihr beauftragten Unterfrachtführern mithin dieselben Vorkehrungen verlangt, die sie aufgrund der Vertragsklausel im Verhältnis zur Klägerin zu treffen hatte. Auch das spricht deutlich gegen die Unangemessenheit dieser Klausel. Insofern ist auch zu beachten, dass es der Beklagten freistand, die Sicherheitsanforderungen bei der Preisbildung zu berücksichtigen, mithin einen Gegenwert für diese besondere Leistung zu verlangen. Auch dies spricht gegen eine Unangemessenheit der Regelung (vgl. ebenso: OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 – 11 U 6/19, Rdn. 61 zitiert nach juris).
- 80 Auch im Übrigen kann der Senat nicht erkennen, dass die Sicherheitsvorgabe die Beklagte unangemessen benachteiligen würde. Hierzu trägt die Beklagte mit ihrer Berufung selbst nichts vor.
- 81 (5) Die Anweisung, nur einen gesicherten und bewachten Parkplatz anzusteuern, ist insbesondere nicht auf eine unmögliche Leistung gerichtet.
- 82 Soweit die Beklagte dagegen behauptet hat, die vertragliche Sicherheitsvorgabe sei für den Fahrer des Lkw schon deshalb nicht erfüllbar gewesen, weil zur Durchführung der

Ruhepause ein gesicherter Parkplatz nicht zur Verfügung gestanden habe, ist die Klägerin dieser Behauptung substantiiert entgegengetreten. Sie hat hierzu vorgetragen, dass in der Nähe zu dem von dem Fahrer der Unterfrachtführerin angesteuerten Rastplatz mehrere Sicherheitsparkplätze vorhanden gewesen seien, die die vertraglich ausbedungenen Sicherheitsanforderungen erfüllt hätten. Diese seien in öffentlich zugänglichen Verzeichnissen aufzufinden gewesen. So habe sich nicht weit entfernt von dem Rastplatz D. der gesicherte Autohof R. an der A 57, Ausfahrt A ... befunden, den der Fahrer der Unterfrachtführerin hätte nutzen können. Hierzu hat sich die Beklagte nicht weiter erklärt. Insbesondere trägt sie nicht ansatzweise vor, dass sich der Fahrer ihrer Unterfrachtführerin überhaupt zuvor vergeblich um einen Stellplatz auf einem sog. Sicherheitsparkplatz bemüht habe bzw. dass er entsprechende Erkundigungen eingezogen habe, bevor er sich entschlossen habe, auf dem ungesicherten Rastplatz D. die Nacht zu verbringen. Sollte seine Suche bzw. die vorherige Recherche der Klägerin nach einer gesicherten Stellplatzmöglichkeit auf der Fahrtroute ergebnislos verlaufen sein, so hätte sich die Beklagte im Übrigen zunächst an die Klägerin wenden können. Denn wie aus der streitbefangenen Vertragsbestimmung hervorgeht, hat diese der Beklagten das Angebot unterbreitet, bei der Suche nach einer Parkmöglichkeit behilflich zu sein ("If you need help to search for a parkingplace, let us know"). Außerdem hat die Klägerin dargetan, dass sie auf eine entsprechende Anfrage der Beklagten eine Stellplatzmöglichkeit auf dem Betriebsgelände des D. Logistikzentrum N. in S. hätte vermitteln können. In der Vertragsbestimmung ist auf die Möglichkeit, für eine Ruhepause eine Niederlassung der Klägerin anzusteuern, ausdrücklich hingewiesen worden. Auch hiervon hat die Beklagte jedoch keinen Gebrauch gemacht.

bb)

- 83 Da nach dem eigenen Vorbringen der Beklagten davon auszugehen ist, dass die vertraglich ausbedungene Sicherheitsanweisung, den Transport nur auf sicheren und gesicherten Parkplätzen zum Zwecke einer Ruhepause zu unterbrechen, auch in den Unterfrachtvertrag mit der Firma T. Eingang gefunden hat, hat sich der Fahrer über diese Sicherheitsvorgabe leichtfertig hinweggesetzt, als er am 08. November 2019 gegen 16.19 Uhr den Rastplatz D. an der BAB A 57 in der Nähe der Stadt M. ansteuerte, um dort die Nacht zu verbringen. Denn er hat seine Fahrt nicht auf einem gesicherten und bewachten Parkplatz unterbrochen. Der Rastplatz hält zwar Stellflächen zum Parken vor und ist beleuchtet, er weist jedoch unstreitig keinerlei weitere Sicherheitsvorkehrung auf. Er ist weder umzäunt noch wird er bewacht.
- 84 Dem Fahrer der Unterfrachtführerin musste zudem bewusst sein, dass es sich bei dem Transportgut um leicht absetzbare und deshalb besonders diebstahlgefährdete Ware handelt, das einer besonderen Sicherung bedarf. Dem CMR-Frachtbrief konnte der Fahrer nämlich entnehmen, dass er mit seinem Lkw elektronische Güter ("electronic goods") transportierte, die auf 39 Paletten verladen waren. Da der Frachtbrief auf die jeweiligen Sendungsnummern Bezug nahm und die entsprechenden Sendungsscheine mit dem Frachtbrief ausgehändigt wurden, konnte der Frachtführer hieraus überdies auf Produktart, Menge und Werthaltigkeit der elektronischen Konsumgüter schließen. Die Anweisung zum Halten auf gesicherten Parkplätzen diente damit ersichtlich der Sicherung hochwertiger, besonders diebstahlgefährdeter Güter.
- 85 Auch die Beklagte selbst trifft ein besonders schwerwiegendes Organisationsverschulden, weil sie nicht für die verlässliche Umsetzung der ihr erteilten Weisung Sorge getragen hat. Dass und in welcher Weise die Beklagte dem von ihr beauftragten Frachtführer

eindeutige vertragliche Vorgaben gemacht habe, legt sie nicht dar. Sie hat zudem nicht dafür gesorgt, dass dem Fahrer zumindest eine Information über die längs der Fahrtroute ansteuerbaren bewachten Parkplätze mitgegeben wurde (vgl. ebenso: Hanseatisches OLG Bremen, Urteil vom 10. August 2018 – 2 U 7/18, TranspR 2020, 77; OLG Celle Urteil vom 13. Juni 2019 – 11 U 6/19).

- 86 Weitere die Beklagte oder ihre Gehilfen entlastende Umstände sind weder dargetan noch ersichtlich.
- cc)
- 87 Der Klägerin ist überdies darin zuzustimmen, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast nicht in ausreichender Weise entsprochen hat. Denn sie hat weder zum eigentlichen Schadenshergang noch zu den von ihr ergriffenen Sicherheitsvorkehrungen und dem Organisationsablauf in ihrem eigenen Betrieb im Einzelnen konkret vorgetragen.
- 88 Grundsätzlich ist zwar der Anspruchsteller, hier also die Klägerin, gehalten, die Voraussetzungen für den Wegfall der zugunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen. Danach trägt der Versender die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der Frachtführer oder seine Leute vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt haben, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (vgl. BGH, Urteil vom 10. Dezember 2009 – I ZR 154/07 –, juris; BGH, Urteil vom 18. Dezember 2008 – I ZR 128/06, TranspR 2009, 134; BGH, VersR 2007, 273 Tz. 13; BGH, Urteil vom 20. September 2007 – I ZR 43/05, TranspR 2008, 113 Tz. 30 m.w.N.; BGH, Urteil vom 19. Juli 2012 – I ZR 104/11, VersR 2013, 1151 zu § 435 HGB). Dem Prozessgegner der beweisbelasteten Partei sind aber ausnahmsweise nähere Angaben über die zu seinem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse dann zumutbar, wenn die primär darlegungspflichtige Partei – wie im Streitfall – außerhalb des maßgeblichen Geschehensablaufs steht und keine Kenntnisse von den näheren Umständen des Schadensfalls hat, während der Schädiger in der Lage ist, nähere Angaben zu machen (ständige Rspr., vgl. nur BGH, Urteil vom 19. Juli 2012 – I ZR 104/11, VersR 2013, 1151, Rdn. 18). Eine solche sekundäre Darlegungslast der Beklagten ist zu bejahen, wenn der Klagevortrag nach den Umständen des Falles ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt oder sich Anhaltspunkte für ein solches Verschulden aus dem unstreitigen Sachverhalt ergeben (vgl. BGH, Urteil vom 18. Dezember 2008 – I ZR 128/06, TranspR 2009, 134; BGH, Urteil vom 19. Juli 2012 – I ZR 104/11, VersR 2013, 1151, Rdn. 18; BGH, Urteil vom 5. Juni 2003 – I ZR 234/00, TranspR 2003, 467, 469). Insbesondere hat der Frachtführer dann substantiiert darzulegen, welche Sorgfalt er konkret angewendet hat. Kommt er dem nicht nach, kann nach den Umständen des Einzelfalles der Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden gerechtfertigt sein (st. Rspr.: vgl. nur: BGH, Urteil vom 10. Dezember 2009 – I ZR 154/07 –, juris; BGH, Urteil vom 18. Dezember 2008 – I ZR 128/06, TranspR 2009, 134 m.w.N.; OLG Bamberg, Urteil vom 29. Juli 2015 – 3 U 29/15, TranspR 2016, 155).
- 89 Davon ist im Streitfall auszugehen. Denn die Beklagte hat versäumt im Einzelnen darzulegen, welche Sicherungsmaßnahmen sie bzw. ihre Unterfrachtführerin ergriffen hat, um einen Diebstahl des leicht absetzbaren und damit diebstahlgefährdeten Ladegutes zu verhüten.

- 90 Dass der zum Transport eingesetzte Lkw mit einer speziellen Diebstahlsicherung ausgestattet war, wird nicht behauptet. Zu der Beschaffenheit des Lkw und der Absicherung des Ladegutes fehlt vielmehr jegliche Darlegung. Wie die Diebe in der Nacht vom 08. November 2019 vorgegangen sind und wie sie sich Zugang zur Ladung des Lkw verschafft haben und einen Teil der Ladung entwenden konnte, ist ebenfalls im Dunkeln geblieben. Welche Ermittlungsmaßnahmen hinsichtlich der verschwundenen Sendung eingeleitet wurden und was die polizeilichen Nachforschungen ergeben haben, legt die Beklagte gleichfalls nicht dar. Trägt der Frachtführer bei Verlust von Ladegut überhaupt nichts zum Schadenshergang und zum Organisationsablauf in seinem eigenen Unternehmen vor, insbesondere nicht zu der von ihm aufgewandten Sorgfalt, ist aber regelmäßig nicht nur Leichtfertigkeit zu vermuten, sondern es kann auch auf sein Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts geschlossen werden (vgl. Harms in Thume, CMR, 3. Aufl., Rn. 89 zu Art. 29 CMR m.w.N.). Schaltet der Frachtführer – wie hier – einen Subunternehmer ein, so muss er in gleicher Weise zu dessen Organisation vortragen; denn er muss sich so behandeln lassen, als hätte er selbst anstelle der ihm zugerechneten Person gehandelt (vgl. Harms in Thume, CMR, 3. Aufl., Rn. 89 zu Art. 29 CMR). Die Beklagte ist insoweit gehalten gewesen, den gesamten Transportverlauf aufzuklären. Dem ist sie nicht ansatzweise nachgekommen.
- 91 c) Auf der Nichtbeachtung der vertraglich vereinbarten Sicherheitsanforderungen durch den Unterfrachtführer beruht der eingetretene Schaden.
- 92 Bei einem Verstoß gegen eine ausdrückliche vertragliche Vereinbarung, das Transportfahrzeug auf einem sicheren und gesicherten Parkplatz abzustellen, spricht schon eine Vermutung dafür, dass die Vertragsverletzung gefahrerhöhend und damit kausal für den eingetretenen Verlust geworden ist und dass dem Frachtführer und dessen Fahrer dies auch bewusst war. Hätte die Beklagte nämlich dafür Sorge getragen, dass der Unterfrachtführer zur Durchführung der Ruhepausen nur sog. Sicherheitsparkplätze ansteuert oder die Pausen auf dem Betriebsgelände einer Niederlassung der Klägerin verbringt, wäre ein Diebstahl des Ladegutes, wie er sich während der Nachtzeit vom 08. auf den 09. November 2019 auf dem unbewachten Rastplatz D. zutrug, vermieden worden.
- 93 Ist danach hier von einem qualifizierten Verschulden auszugehen, das seiner Art nach als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt, hat es der Beklagten als verklagte Frachtführerin obliegen, im Prozess solche Umstände vorzutragen und gegebenenfalls zu beweisen, die gegen die Kausalität des festgestellten Sorgfaltsverstoßes für den eingetretenen Schaden sprechen (vgl. BGH, Urteil vom 30. September 2010 – I ZR 39/09, BGHZ 187, 141, Rdn. 32; BGH, Urteil vom 16. Juli 1998 – I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 22). Durch diese Verteilung der Darlegungs- und Beweislast wird der Frachtführer aufgrund seiner besonderen Sachnähe zum eingetretenen Schaden nicht in unzumutbarer Weise belastet (vgl. BGH, Urteil vom 30. September 2010 – I ZR 39/09, BGHZ 187, 141, Rdn. 32; BGH, Urteil vom 16. Juli 1998 – I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 22).
- 94 Dafür hätte die Beklagte darlegen und beweisen müssen, dass der Diebstahl in der Nacht vom 08. November auf den 09. November 2019 auch dann geschehen wäre, wenn sie entweder für eine Bewachung des beladenen Lkw gesorgt hätte oder ihn auf einem ausreichend gesicherten Parkplatz abgestellt hätte. Das behauptet die Beklagte selbst nicht.

II.

- 95 Der Anspruch ist auch in der geltend gemachten Höhe begründet.
- 96 1. Der Umfang des zu ersetzenden Schadens bestimmt sich im Falle des Art. 29 Abs. 1 CMR grundsätzlich nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht (vgl. BGH, Urteil vom 30. September 2010 – I ZR 39/09, BGHZ 187, 141; OLG Bamberg, Urteil vom 29. Juli 2015 – 3 U 29/15, TranspR 2016, 155; Koller, Transportrecht, 10. Aufl., Rdn. 10 zu Art. 29 CMR). Wie bereits ausgeführt, ist auf den Beförderungsvertrag der Parteien nach Art. 5 Abs. 1 S. 2 Rom-I-VO deutsches Recht anwendbar. Gemäß § 249 Abs. 1 BGB ist danach der objektive Wert der in Verlust geratenen Teilsendung zu ersetzen.
- 97 Zum Umfang des erlittenen Schadens hat die Klägerin mit Schriftsatz vom 12. Mai 2021 hinreichend substantiiert vorgetragen.
- 98 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.
- 99 Der Frachtbrief erbringt gemäß 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.
- 100 Diese Beweisvermutung hat die Beklagte auch nicht zu widerlegen vermocht.
- 101 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 unter Anlage K 4 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.
- 102 Diesem Vortrag ist die Beklagte nicht in prozessual beachtlicher Weise entgegengetreten. Soweit sie sich zum Schadensumfang mit Nichtwissen erklärt hat (Blatt 79 d. A.), genügt dies nicht. Die Voraussetzungen für ein zulässiges Bestreiten mit Nichtwissen liegen hier nicht vor. Da sich die Beklagte bei Ausführung der Beförderung einer Unterfrachtführerin bedient hat, deren Handlungen sie sich wie eigene nach Art. 3 CMR zurechnen lassen muss, hätte sie sich bei ihrer Unterfrachtführerin erkundigen müssen, welche Güter bei der Schadensaufnahme durch die Empfängerin als fehlend dokumentiert wurden. Denn der Fahrer ihrer Unterfrachtführerin hat das auf dem Frachtbrief aufgedruckte Warenannahmeprotokoll bei Ankunft am 11. November 2019 unterzeichnet (K 2, Blatt

66 d. A.). 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 müssen, 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.

- 103 Den Nachweis über die Höhe des Schadens hat das Landgericht rechtsfehlerfrei durch Vorlage der Handelsrechnungen und der Sendungsscheine als geführt angesehen (vgl. ebenso: OLG Bamberg, Urteil vom 29. Juli 2015 – 3 U 29/15, TranspR 2016, 155). Den durch Vorlage der Handelsrechnungen belegten Wert der Güter hat die Beklagte auch nicht substantiiert bestritten.
- 104 2. Die Klägerin muss sich schließlich auch kein Mitverschulden nach § 254 Abs. 1 BGB anspruchsmindernd deshalb anrechnen lassen, weil sie den Wert des Transportgutes nicht ausdrücklich deklariert hat.
- 105 Erteilt der Versender – wie hier die Klägerin – 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 auf den Wert des Frachtgutes hinweisen 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, Urteil vom 13. Juni 2019 – 11 U 6/19, zitiert nach juris; OLG München, Urteil vom 5. Mai 2010 – 7 U 1794/10, juris Rn. 24; im Ergebnis auch OLG Stuttgart, Urteil vom 11. Mai 2016 – 3 U 214/15, juris Rn. 29).
- 106 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 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 (vgl. OLG Celle, Urteil vom 13. Juni 2019 – 11 U 6/19).
- III.
- 107 Der Zinsanspruch der Klägerin ist in Höhe des gesetzlichen Zinssatzes von 5 % p.a. aus Art. 27 Abs. 1 CMR ab dem Tage der Klageerhebung begründet.
- IV.
- 108 Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 2. HS ZPO.
- 109 Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.
- 110 Die Revision zum Bundesgerichtshof wird nicht zugelassen, da der Rechtssache weder eine grundsätzliche Bedeutung beizumessen ist (§ 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO), noch die Fort-

bildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordert (§ 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO).

- 111 Die Entscheidung über die Festsetzung des Streitwertes für das Berufungsverfahren ergibt sich aus §§ 47 Abs. 1 S. 1, 48 Abs. 1 GKG in Verbindung mit § 3 ZPO.