



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 121/04

Verkündet am:
6. Juni 2007
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein
BGHR : ja

CMR Art. 29 Abs. 1

Hat der Frachtführer von der Art des Transportgutes und dessen erheblichem Wert keine konkrete Kenntnis, so braucht er grundsätzlich nicht von einer besonderen Diebstahlsgefahr für das Gut auszugehen, die es ausnahmsweise erforderlich macht, für den Transport anstelle eines Planen-Lkws einen Kastenwagen einzusetzen.

BGH, Urt. v. 6. Juni 2007 - I ZR 121/04 - OLG München
LG Landshut

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Juni 2007 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Pokrant, Prof. Dr. Büscher und Dr. Kirchhoff

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 23. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 29. Juli 2004 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Landshut vom 22. Oktober 2003 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten der Rechtsmittelverfahren und die der Streithelferin im Berufungsverfahren entstandenen Kosten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin ist Transportversicherer der I. GmbH in Olching (im Folgenden: Versicherungsnehmerin). Sie macht gegen die Beklagte aus abgetretenem Recht der T. GmbH in Ohu (im Folgenden: Streithelferin) Schadensersatz wegen des Verlustes von Transportgut geltend.

- 2 Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Streithelferin mit der Organisation des Transports einer Palette mit 800 Computerfestplatten von Olching nach La Courneuve in Frankreich. Mit der Durchführung des Transports betraute die Streithelferin die Beklagte, die das Gut am 30. oder 31. Juli 2001 am Sitz der Streithelferin in Ohu übernahm. Die Beförderung nach Frankreich erfolgte auf einem Planen-Lkw. In der Nacht vom 31. Juli auf den 1. August 2001 wurde die Ware auf dem Autobahnrasthof St. Avold (Lothringen) in Frankreich gestohlen, während der Fahrer in der Führerhauskabine schlief. Dabei wurde die Plane des Lkw aufgeschnitten.
- 3 Die Klägerin, die ihre Versicherungsnehmerin für den Verlust des Transportguts entschädigt hat, nimmt die Beklagte auf Ersatz des Warenwerts, der Frachtkosten und der Kosten für einen Sachverständigen in Höhe von insgesamt 69.331,06 € in Anspruch. Die Versicherung der Beklagten hat auf den entstandenen Schaden unter Berufung auf Art. 23 Abs. 3 CMR einen Betrag in Höhe von 7.182,18 € bezahlt.
- 4 Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Beklagte schulde ihr nach Art. 17 Abs. 1, Art. 29 i.V. mit Art. 3 CMR, § 398 BGB vollen Schadensersatz, weil sie und ihr Fahrer den Verlust der Ware durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden herbeigeführt hätten. Sie hätten notwendige Sicherheitsvorkehrungen, insbesondere den Einsatz eines Koffer-Lkws und die Übernachtung auf einem bewachten Parkplatz, unterlassen.
- 5 Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie 62.148,88 € nebst Zinsen zu zahlen.

6 Die Beklagte und ihre Streithelferin sind dem entgegengetreten. Sie haben die Ansicht vertreten, der Verlust des Gutes sei nicht auf ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten und/oder ihres Fahrers zurückzuführen. Die Beklagte habe weder den Wert noch den Gegenstand der zu transportierenden Ware gekannt. Die Bezeichnung in den Frachtpapieren sei für die Beklagte nicht aussagekräftig gewesen. Die Beklagte habe eine übliche Transportart gewählt und die gängigen Sorgfaltsmaßstäbe eingehalten.

7 Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Berufungsgericht dem geltend gemachten Schadensersatzantrag in Höhe von 59.667,82 € nebst Zinsen entsprochen und die Klage hinsichtlich der beanspruchten Sachverständigenkosten in Höhe von 2.481,06 € abgewiesen.

8 Mit ihrer (vom Senat zugelassenen) Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf vollständige Abweisung der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

9 I. Das Berufungsgericht hat die Voraussetzungen für eine unbeschränkte Haftung der Beklagten gemäß Art. 29 CMR bejaht. Es hat angenommen, der Fahrer der Beklagten und die Beklagte selbst hätten den Verlust des Transportgutes leichtfertig und in dem Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintritts herbeigeführt, so dass sich die Beklagte nicht auf die Haftungsbeschränkung gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR berufen könne. Dazu hat es ausgeführt:

- 10 Den Fahrer der Beklagten treffe ein qualifiziertes Verschulden, weil er mit einem Planen-Lkw ohne Alarmanlage auf einem unbewachten Autobahnparkplatz in Frankreich übernachtet habe. Dies komme - auch wenn der Fahrer im Lkw genächtigt habe - einem unbewachten Abstellen des beladenen Lkws die Nacht über gleich. Darüber hinaus sei dem Fahrer vorzuwerfen, dass er den Lkw am Morgen nach dem Diebstahl keiner eingehenden Untersuchung auf Diebstahlsspuren unterzogen habe. Auch wenn eine sofortige Reaktion die Aussicht auf eine Rückerlangung des gestohlenen Gutes möglicherweise nicht wesentlich verbessert hätte, zeige das Vorgehen doch, dass der Fahrer keinerlei Verantwortung für das ihm anvertraute Transportgut empfunden habe.
- 11 Der Beklagten sei ein eigenes grobes Organisationsverschulden anzulasten. Sie habe die seit längerem geübte Praxis ihrer Fahrer geduldet, bei Transporten nach Paris den völlig ungesicherten Parkplatz St. Avold zur Nachtruhe anzufahren. Sie habe nicht vorgetragen, ihren Fahrern spezielle Anweisungen in Bezug auf einzuhaltende Sicherheitsvorkehrungen erteilt zu haben. Auch wenn die Beklagte über den genauen Gegenstand und den Wert des Transportgutes keine Kenntnis gehabt haben sollte, habe sie doch dem ihr zur Verfügung stehenden Lieferschein entnehmen können, dass die übernommene Europalette mit 800 Einzelteilen beladen gewesen sei, die allein aufgrund ihrer Dimensionierung diebstahlsgefährdet gewesen seien.
- 12 Ein Mitverschulden der Versenderin wegen der unterlassenen Angabe des Wertes der Sendung liege nicht vor. Ein Hinweis auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens sei ebenfalls nicht geboten gewesen.
- 13 II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Sie führen zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Wiederherstellung der die Klage abweisenden erstinstanzlichen Entscheidung.

- 14 1. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Beklagte als Frachtführerin, die mit einem grenzüberschreitenden Straßengütertransport beauftragt war, der Haftung nach der CMR unterliegt. Danach hat die Beklagte gemäß Art. 17 Abs. 1 i.V. mit Art. 3 CMR grundsätzlich Schadensersatz für den Verlust des Transportguts während ihrer Obhutszeit zu leisten. Volle Schadensersatz - über die Beschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR hinaus - schuldet die Beklagte aber nur dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 29 CMR vorliegen. Nach dieser Bestimmung kann sich der Frachtführer nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden verursacht hat. Das Gleiche gilt, wenn seinen Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen ein solches qualifiziertes Verschulden zur Last fällt (Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR).
- 15 2. Das Berufungsgericht hat auch zutreffend angenommen, dass für Gütertransportschäden, die - wie hier - nach dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes am 1. Juli 1998 eingetreten sind, bei Anwendbarkeit deutschen Rechts als ein Verschulden, das zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen der CMR führt, neben dem Vorsatz nicht mehr die grobe Fahrlässigkeit anzusehen ist, sondern die Leichtfertigkeit, zu der das Bewusstsein hinzukommen muss, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (BGH, Urt. v. 20.1.2005 - I ZR 95/01, TranspR 2005, 311, 313 = VersR 2006, 814, m.w.N.).
- 16 3. Die Revision wendet sich mit Erfolg dagegen, dass das Berufungsgericht im Streitfall die Voraussetzungen für das Vorliegen einer bewussten Leichtfertigkeit bejaht hat.

- 17 a) Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine "Leute" in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der Vertragspartner hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGHZ 158, 322, 328 f.; BGH, Urt. v. 17.6.2004 - I ZR 263/01, TranspR 2004, 399, 401 = VersR 2006, 570).
- 18 b) Die tatrichterliche Beurteilung der Frage, ob eine bewusste Leichtfertigkeit vorliegt, ist durch das Revisionsgericht nur in eingeschränktem Maße nachprüfbar. Die Prüfung muss sich darauf beschränken, ob das Berufungsgericht den Rechtsbegriff der bewussten Leichtfertigkeit verkannt hat oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen die Erfahrungssätze vorliegen (BGHZ 158, 322, 327; BGH TranspR 2005, 311, 313). Solche Rechtsfehler sind hier gegeben. Das Berufungsgericht ist zwar von einem zutreffenden Maßstab der Leichtfertigkeit ausgegangen; es hat aber zu geringe Anforderungen an das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens gestellt. Nach den getroffenen Feststellungen kann weder ein besonders schwerer Pflichtenverstoß der Beklagten selbst noch des von ihr eingesetzten Fahrers angenommen werden.
- 19 aa) Welche Sicherheitsvorkehrungen der Transportunternehmer zur Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtung, das ihm anvertraute Transportgut

während der Beförderung vor Diebstahl oder Raub zu bewahren, ergreifen muss, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den aktuell erforderlichen Sorgfaltsanforderungen genügen. 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 einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Pausen einzuhalten (BGH, Urt. v. 16.7.1998 - I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 21 = VersR 1999, 254; Urt. v. 13.4.2000 - I ZR 290/97, TranspR 2000, 407, 408 = VersR 2000, 1437, m.w.N.).

20 bb) Danach kann der Beklagten im Streitfall nicht vorgeworfen werden, dass sie für den Transport einen Planen-Lkw und nicht einen Koffer-Lkw eingesetzt hat.

21 Ohne entsprechenden Auftrag bestand für die Beklagte keine generelle Pflicht, eine derartige Sicherheitsvorkehrung zu ergreifen. Nach den Feststellungen des Landgerichts, auf die das Berufungsgericht Bezug genommen hat, ist der Einsatz eines Kastenwagens keine übliche Maßnahme im Transportgewerbe, sondern kommt nur bei ungefähr 10% aller Transporte vor.

22 Zwar handelte es sich bei den transportierten Computerfestplatten um leicht verwertbares und damit besonders diebstahlsgefährdetes Gut, das zudem einen nicht unerheblichen Wert hatte. Die Beklagte hatte aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts keine Kenntnis von der objektiv gegebenen Gefahrenlage. Ihr musste sich eine derartige Kenntnis auch nicht aufdrängen.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war für die Beklagte nur erkennbar, dass sie mit dem Transport von 800 Stück Computerteilen beauftragt worden war. Eine weitergehende Kenntnis von der Art der Ware und deren erheblichem Wert hatte die Beklagte hingegen nicht. Sie musste diese auch nicht aufgrund der sonstigen Umstände haben. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts folgt aus der bloßen Tatsache, dass es sich für die Beklagte erkennbar um 800 Einzelteile handelte, noch nichts über deren besondere Diebstahlsgefährdung. Es kommt hinzu, dass der Autobahnparkplatz in Frankreich, auf dem sich der Diebstahl ereignete, nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht als besonders diebstahlsgefährdet galt.

23 Es bestand demnach für die Beklagte kein Anlass, im Hinblick auf das Transportgut eine besondere Gefahrenlage anzunehmen, die ausnahmsweise den Einsatz eines Kastenwagens anstelle eines Planen-Lkws erforderlich machte. Entsprechendes gilt für den Umstand, dass der Lkw nicht mit einer Alarmanlage ausgerüstet war (vgl. auch OLG Saarbrücken TranspR 2001, 169 ff.).

24 cc) Die Beklagte trifft auch insofern kein qualifiziertes Organisationsverschulden, als sie keine Anweisung erteilt hat, nur einen bewachten Parkplatz anzufahren. Da für die Beklagte kein Anlass bestand, von einer besonderen Gefahrenlage für das Transportgut auszugehen, ist die Übernachtung auf dem unbewachten Autobahnrasthof St. Avoird in Lothringen unter den vom Berufungsgericht festgestellten Umständen nicht als grober Pflichtenverstoß anzusehen.

25 Danach musste nicht davon ausgegangen werden, dass auf diesem Parkplatz ein erhöhtes Diebstahlsrisiko bestand. Der Rastplatz war beleuchtet. Der Fahrer übernachtete im Fahrzeug. Zudem stand ein weiterer Lkw der Be-

klagen, dessen Fahrer ebenfalls im Fahrzeug verblieb, daneben. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts waren diese Umstände geeignet, einen Diebstahl zumindest zu erschweren, weil sie in ihrer Gesamtheit dazu führten, dass potentielle Diebe mit einem erhöhten Risiko rechnen mussten, entdeckt zu werden.

26 dd) Aus den vorangegangenen Darlegungen ergibt sich, dass unter den gegebenen Umständen auch dem Fahrer der Beklagten, für dessen Handeln die Beklagte gemäß Art. 3 CMR einzustehen hat, wegen der Wahl des Parkplatzes kein qualifiziertes Verschulden zum Vorwurf gemacht werden kann, weil auch ihm nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die besondere Gefahrenlage im Hinblick auf das Transportgut weder bekannt war noch bekannt sein musste. Dass der Fahrer den Lkw am Morgen des 1. August 2001 keiner eingehenden Untersuchung auf Diebstahlsspuren unterzogen hat, kommt nach den Feststellungen des Berufungsgerichts als Schadensursache nicht ernsthaft in Betracht (vgl. dazu BGH TranspR 1999, 19, 22).

27 c) Da es an einem besonders schweren Pflichtenverstoß sowohl der Beklagten als auch ihres Fahrers fehlt, besteht bereits aus diesem Grund kein über die unstreitig gezahlte Entschädigung nach Art. 23 Abs. 3 CMR hinausgehender Anspruch gegen die Beklagte. Ob die Beklagte im Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, kann daher ebenso offenbleiben wie die Frage, ob ein Mitverschulden der Versenderin anzunehmen ist.

28 III. Danach ist das Berufungsurteil aufzuheben. Die Berufung der Klägerin gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts ist zurückzuweisen.

29 Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1, § 97 Abs. 1, § 101 Abs. 1 ZPO.

Bornkamm

v. Ungern-Sternberg

Pokrant

Büscher

RiBGH Dr. Kirchhoff ist in Urlaub und kann daher nicht unterschreiben.

Bornkamm

Vorinstanzen:

LG Landshut, Entscheidung vom 22.10.2003 - 1 HKO 1145/03 -

OLG München, Entscheidung vom 29.07.2004 - 23 U 5315/03 -