BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VERSÄUMNISURTEIL

I ZR 190/13

Verkündet am:
19. März 2015
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

CMR Art. 17 Abs. 1 und 4 Buchst. c, Abs. 5, Art. 23 Abs. 3 und 29

a) Von der Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR ist der Frachtführer gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR befreit, wenn die Beschädigung des Gutes auf einen Verlade- oder Verstaufehler des Absenders zurückzuführen ist. Ein Verladefehler kommt in Betracht, wenn es wegen einer Notbremsung zu einer Höherstauung der Ladung kommt.

b) Eine zur Haftungsbefreiung des Frachtführers gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR führende mangelhafte Ladung oder Stauung des Transportgutes kann vorliegen, wenn der Absender bei der Beladung die behördlich genehmigte Transporthöhe überschreitet.

BGH, Versäumisurteil vom 19. März 2015 - I ZR 190/13 - OLG Schleswig
LG Lübeck

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. März 2015 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Büscher, die Richter Prof. Dr. Koch, Dr. Löffler, die Richterin Dr. Schwonke und den Richter Feddersen

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten und ihrer Streithelferin wird das Urteil des 16. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 26. September 2013 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Klägerin, ein Speditionsunternehmen, beauftragte die Beklagte im Februar 2011 zu festen Kosten, eine aus mehreren Einzelteilen bestehende Klimaanlage aus der Türkei nach Lübeck zu befördern. Dort sollten die Teile zum Weitertransport an die russische Empfängerin verschifft werden. Die Beklagte betraute mit dem Transport ihrerseits die in der Türkei ansässige Streithelferin.

2 Die Streithelferin beantragte im März 2011 ausgehend von den Angaben zur Höhe der Packstücke in der Packliste der Verkäuferin bei der deutschen Straßenverkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung für einen Großraumtransport mit einer Transporthöhe von 4,35 m, die ihr für eine vorgeschriebene Fahrtroute erteilt wurde. Am 9. April 2011 kam es bei einem Sattelzug, der nach Darstellung der Beklagten von Angestellten der Verkäuferin unter Aufsicht eines von der Klägerin abgestellten Mitarbeiters beladen worden war, zu einer Kollision mit der Deckenunterseite einer Autobahnbrücke auf der A 5 in Fahrtrichtung Kassel. Dabei wurde das Transportgut teilweise beschädigt. Die Polizei überprüfte den Sattelzug, der an der Kollision beteiligt war, und drei weitere Sattelzüge der Streithelferin und stellte fest, dass bei allen vier Fahrzeugen die genehmigte Gesamthöhe überschritten war. Bei dem Sattelzug, der mit der Brücke kollidiert war, sowie bei einem weiteren Sattelzug wurde eine maximale Gesamthöhe von 4,51 m gemessen.

3 Die Klägerin macht geltend, sie werde von der russischen Empfängerin auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Der Schaden belaufe sich nach einer ersten Schätzung der Empfängerin auf etwa 55.000 €.

4 Das Landgericht hat festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Klägerin von sämtlichen Ansprüchen freizustellen, die von der Empfängerin des Gutes wegen des streitgegenständlichen Transportschadens gegen die Klägerin geltend gemacht werden. Das Berufungsgericht hat die dagegen gerichtete Berufung der Beklagten und ihrer Streithelferin zurückgewiesen (OLG Schleswig, TranspR 2014, 114 = RdTW 2015, 110).

5 Mit ihrer vom Senat zugelassenen Revision verfolgen die Beklagte und ihre Streithelferin ihre Anträge auf Abweisung der Klage weiter. Die ordnungsgemäß geladene Klägerin war im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Revisionsgericht nicht vertreten. Die Beklagte und ihre Streithelferin beantragen, über ihr Rechtsmittel durch Versäumnisurteil zu entscheiden.

Entscheidungsgründe:

6 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte hafte für den eingetretenen Schaden unbeschränkt.

7 Auf den Transport sei das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden. Der Schaden sei während der Obhut der Streithelferin als Subunternehmerin der Beklagten eingetreten. Grundsätzlich greife deshalb die verschuldensunabhängige Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR. Die Haftung sei nicht nach Art. 17 Abs. 2 CMR ausgeschlossen, da der Schaden nicht unvermeidbar gewesen sei.

8 Die Beklagte könne sich auch nicht mit Erfolg auf einen vollständigen oder teilweisen Haftungsausschluss wegen einer mangelhaften Verladung der Packstücke der Klimaanlage gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c und Abs. 5 CMR berufen, weil sie und ihre Streithelferin einen entsprechenden Mangel nicht hinreichend vorgetragen hätten. Die Klägerin hafte ihrerseits nicht für den entstandenen Schaden. Es gebe keine ernsthaften Anhaltspunkte dafür, dass die von ihr an die Beklagte weitergeleitete Mitteilung der Verkäuferin über die Höhe der Packstücke unrichtig gewesen sei.

9 Die Beklagte hafte abweichend von Art. 23 Abs. 3 CMR in vollem Umfang. Es liege ein vorsatzgleiches Verhalten (Art. 29 Abs. 1 CMR i.V. mit § 435 HGB) der Streithelferin und des Fahrers des Sattelzuges vor, das der Beklagten zuzurechnen sei. Das Unfallfahrzeug habe mit einer Höhe von 4,51 m die nach

der Ausnahmegenehmigung zulässige Höhe von 4,35 m überschritten. Der Frachtführer habe die Einhaltung der Vorgaben in einer Ausnahmegenehmigung wegen des erheblichen Schadensrisikos bei einer Höhenüberschreitung genau zu überwachen. Aufgrund der Fotos vom Zugfahrzeug dränge sich die Annahme auf, dass die genehmigte Höhe überschritten worden sei. Bei einer solchen Sachlage hätte der Fahrer die Höhe nachmessen müssen. Es sei nicht ausreichend, die Höhenangaben für die Packstücke und die Ladungshöhe zu addieren. Der Schaden beruhe auf der Überhöhe. Dass er bei einer Höhe von bis zu 4,35 m eingetreten wäre, sei nicht ersichtlich.

10 II. Über die Revision ist antragsgemäß durch Versäumnisurteil zu entscheiden, da die Klägerin in der mündlichen Revisionsverhandlung trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht anwaltlich vertreten war. Inhaltlich beruht das Urteil indessen nicht auf der Säumnis der Klägerin, sondern auf einer Sachprüfung (vgl. BGH, Urteil vom 4. April 1962 - V ZR 110/60, BGHZ 37, 79, 81; Urteil vom 17. Juli 2013 - I ZR 34/12, GRUR 2014, 298 Rn. 14 = WRP 2014, 164 - Runes of Magic).

11 III. Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Die vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen rechtfertigen nicht die Annahme, dass die Beklagte für den infolge des Unfalls entstandenen Schaden in vollem Umfang verantwortlich ist.

12 1. Das Berufungsgericht ist mit Recht von der Zulässigkeit der auf Feststellung der Einstandspflicht der Beklagten gerichteten Klage ausgegangen (§ 256 ZPO). Der von der Klägerin geltend gemachte Schaden besteht allein in ihrer Belastung mit einer Verbindlichkeit. Der zunächst auf Befreiung von dieser Schuld gerichtete Anspruch geht gemäß § 250 Satz 2 BGB zwar in einen Zah-

lungsanspruch über, wenn der Schädiger die Leistung ernsthaft und endgültig abgelehnt hat (BGH, Urteil vom 10. Dezember 1992 - IX ZR 54/92, NJW 1993, 1137, 1138 mwN). Das setzt aber voraus, dass die Klägerin tatsächlich mit einer Verbindlichkeit beschwert ist, weil sie die Schadensersatzforderung der Empfängerin der beschädigten Klimaanlage erfüllen muss. Da die Empfängerin der beschädigten Sendung bisher nur eine Schadensschätzung in Höhe von 70.000 $ und noch keine konkrete Schadensermittlung vorgenommen hat und damit die Höhe der Verbindlichkeit, von der Befreiung verlangt wird, nicht feststeht, kann nur auf Feststellung und nicht auf Leistung geklagt werden (BGH, Urteil vom 16. November 2006 - I ZR 257/03, NJW 2007, 1809 Rn. 20; vgl. MünchKomm.ZPO/Becker-Eberhard, 4. Aufl., § 253 Rn. 147; Musielak/Foerste, ZPO, 11. Aufl., § 256 Rn. 29).

13 2. Das Berufungsgericht hat jedoch zu Unrecht angenommen, dass die Beklagte in vollem Umfang für den eingetretenen Schaden verantwortlich ist. Die entsprechende Annahme des Berufungsgerichts beruht auf Feststellungen, die Vorbringen der Beklagten und ihrer Streithelferin unberücksichtigt lassen.

14 a) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass auf den von der Klägerin in Auftrag gegebenen Transport die Bestimmungen der CMR anwendbar sind. 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. Im Streitfall sollte das Gut mit dem Lkw aus der Türkei nach Lübeck befördert werden. Deutschland und die Türkei gehören zu den Vertragsstaaten der CMR.

15 b) Nach Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer für die Beschädigung des Gutes, sofern diese zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt. Zwischen den Beteiligten ist nicht in Streit, dass im Haftungszeitraum an zwei Packstücken auf dem Sattelzug der Streithelferin ein Schaden eingetreten ist.

16 c) Das Berufungsgericht hat einen Haftungsausschluss nach Art. 17 Abs. 2 CMR verneint. Das nimmt die Revision hin. Rechtsfehler sind insoweit auch nicht ersichtlich.

17 d) Die Revision der Beklagten und ihrer Streithelferin wendet sich jedoch mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Haftung der Beklagten sei nicht gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR ganz oder teilweise ausgeschlossen.

18 aa) Das Berufungsgericht hat angenommen, die Verladung sei zwar grundsätzlich Sache des Absenders. Den Frachtführer, der eine mangelhafte Verladung erkenne, träfen aber Hinweispflichten. Ein Ausschluss der Haftung nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR greife ein, wenn die Verladung objektiv dermaßen mangelhaft gewesen sei, dass sie normalen Beförderungsbedingungen nicht entspreche. Die Beklagte und ihre Streithelferin hätten nicht hinreichend dargetan, dass die Verladung der Packstücke der Klimaanlage derart mangelhaft gewesen sei. Die Streithelferin mache ohne nähere Konkretisierung geltend, die Ladung habe sich bei der Vollbremsung verschoben und dies falle in den Verantwortungsbereich der Versenderin und damit der Klägerin. Unklar sei schon, ob die Schäden an den beiden Packstücken durch ein Zusammenschieben der Ladung bei einer Vollbremsung entstanden seien oder entstanden sein könnten. Die vorgelegten Lichtbilder von den beschädigten Packstücken

sprächen nicht für ein Verschieben der Ladung. Zur behaupteten Notbremsung trage die Streithelferin nichts Näheres vor.

19 bb) Diese Beurteilung des Berufungsgerichts hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

20 (1) Von der Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR ist der Frachtführer gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR vorbehaltlich des Art. 18 Abs. 2 bis 5 CMR befreit, wenn die Beschädigung des Gutes auf einen Verlade- oder Verstaufehler des Absenders zurückzuführen ist. Dabei umfasst das Verladen nicht nur das Verbringen des Gutes auf das Transportfahrzeug, sondern auch dessen Befestigung und Sicherung auf dem Fahrzeug (vgl. Koller, Transportrecht, 8. Aufl., Art. 17 CMR Rn. 39; MünchKomm.HGB/Jesser-Huß, 3. Aufl., Art. 17 CMR Rn. 68). Für die Anwendung des besonderen Haftungsausschlusstatbestandes gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR kommt es maßgeblich darauf an, wer die Verladung tatsächlich ausgeführt hat (BGH, Urteil vom 25. Januar 2007 - I ZR 43/04, TranspR 2007, 314 Rn. 17). Hat der Absender die Verladetätigkeit vorgenommen, hat er ordnungsmäßig zu verladen. Dazu gehört, dass durch die Art der Verladung Schäden, die dem Gut während der Beförderung drohen, nach Möglichkeit vermieden werden (§ 412 Abs. 1 HGB; zu Art. 17 KVO: BGH, Urteil vom 21. April 1960 - II ZR 21/58, BGHZ 32, 194, 196 f.). Kommt es zu einer Höherstauung der Ladung wegen einer Notbremsung, spricht dies dafür, dass die Verladung normalen Beförderungsbedingungen nicht entsprochen hat, weil auch Notbremsungen zu den vorhersehbaren Transportbedingungen zählen (vgl. Baumbach/Hopt/Merkt, HGB, 36. Aufl., § 412 Rn. 1).

21 (2) Es obliegt dem Frachtführer nach Art. 18 Abs. 2 CMR, zu den Voraussetzungen des Haftungsbefreiungstatbestandes des Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR substantiiert vorzutragen. Dem ist die Beklagte nachgekommen.

Sie hat unter Berufung auf Vortrag ihrer Streithelferin geltend gemacht, nicht die Überschreitung der bewilligten Gesamthöhe von 4,35 m, sondern ein Verschieben der Ladung und eine dadurch kurzfristig bedingte Höherstauung des Gutes wegen einer Notbremsung unter der Autobahnbrücke habe zur Kollision mit der Brücke geführt. Die Autobahnbrücke habe mit der tatsächlichen maximalen Gesamthöhe des Transports von 4,51 m problemlos unterquert werden können. Das Fahrzeug mit den beschädigten Packstücken habe nach der Kollision seine Fahrt fortsetzen und die Brücke ohne weitere Probleme unterfahren können. Das Vorbringen zur lichten Durchfahrthöhe der Autobahnbrücke hat die Streithelferin unter Beweis gestellt. Des Weiteren hat die Streithelferin beweisbewehrt vorgetragen, dass ihr von der zuständigen Behörde dieselbe Fahrtroute vorgegeben worden wäre, wenn sie eine Ausnahmegenehmigung für eine Gesamthöhe von 4,51 m beantragt hätte. Für die Richtigkeit des Vortrags zur Notbremsung hat die Streithelferin den Fahrer des Lkw, der mit der Brücke kollidiert ist, als Zeugen angeboten.

22 (3) Das Berufungsgericht hat zu Unrecht diesen Vortrag als unzureichend angesehen und den Sachverhalt nicht weiter aufgeklärt. Es hat in diesem Zusammenhang schon nicht hinreichend berücksichtigt, dass die Beklagte bei der Verladung des Gutes nicht anwesend war. Von ihr konnte deshalb kein näherer Sachvortrag zur Ladetätigkeit und zu möglichen Schutzmaßnahmen gegen ein Verrutschen der Ladung erwartet werden. Jedenfalls war das Verladen des Gutes nicht Sache der Beklagten oder ihrer Streithelferin. Die Verladung oblag der Verkäuferin. Außerdem war vereinbart, dass ein namentlich benannter Mitarbeiter der Klägerin die Verladung überwachen und kontrollieren sollte.

23 (4) Soweit das Berufungsgericht angenommen hat, die aus den Lichtbildern ersichtlichen, über dem oberen Spoiler liegenden Schäden an den Pack-

stücken sprächen nicht für eine Verschiebung der Ladung, ist diese Beurteilung spekulativ und lässt eine hinreichende Auseinandersetzung mit dem Vorbringen der Beklagten und ihrer Streithelferin vermissen. Die Überlegungen des Berufungsgerichts rechtfertigen es nicht, die von der Beklagten und ihrer Streithelferin für ihren Vortrag angebotenen Beweise nicht zu erheben. Für die Richtigkeit des Vortrags der Streithelferin zu einem möglichen Ladefehler spricht zudem der Umstand, dass das Fahrzeug mit den beschädigten Packstücken trotz der Kollision die Autobahnbrücke nach dem Unfall unterfahren konnte. Hinzu kommt, dass die Polizei das Fahrzeug, bei dem es zur Beschädigung des Ladegutes gekommen ist, und drei weitere Fahrzeuge der Streithelferin nach der Kollision mit der Autobahnbrücke auf einer Autobahnraststätte kontrolliert hat und dabei nicht nur bei dem Fahrzeug mit der beschädigten Ladung, sondern auch bei einem weiteren Fahrzeug der Streithelferin der Beklagten, das die Brücke schadlos passiert hat, eine maximale Gesamthöhe von 4,51 m festgestellt hat. Bei einer solchen Sachlage kann nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass das Überschreiten der genehmigten Höhe des beladenen Fahrzeugs die alleinige Schadensursache ist. Da das Berufungsgericht Feststellungen zur Durchfahrtshöhe der Autobahnbrücke nicht getroffen hat, hätte es nicht davon absehen dürfen, die von der Beklagten angebotenen Beweise zum Schadenshergang und zur Schadensursache zu erheben.

24 (5) Die Beklagte ist entgegen der Annahme des Landgerichts nicht gehindert, sich auf das entsprechende Vorbringen ihrer Streithelferin zu berufen. Die Vorschrift des § 67 Halbs. 2 ZPO steht dem nicht entgegen. Der Streithelfer kann grundsätzlich alle Prozesshandlungen einschließlich der Behauptungen von Tatsachen mit Wirkung für die von ihm unterstützte Partei vornehmen. Diese Wirkung bleibt so lange bestehen, als sich nicht zumindest aus dem Gesamtverhalten der unterstützten Partei ergibt, dass sie die Prozesshandlung des Streithelfers nicht gegen sich gelten lassen will. Die Erklärung der Beklag-

ten in der Klageerwiderung, das Vorbringen der Klägerin zum Unfallhergang sei nach ihrer Kenntnis zutreffend, kann nicht als Widerspruch zu dem späteren Vorbringen der Streithelferin hierzu gewertet werden. Dem steht schon die weitere Erklärung der Beklagten in der Klageerwiderung entgegen, zum Unfallhergang nicht mehr zu wissen als die Klägerin. Da die Beklagte dem späteren Vorbringen ihrer Streithelferin nicht ausdrücklich widersprochen hat, steht der Widerspruch im Sinne des § 67 Halbs. 2 ZPO nicht positiv fest, so dass die im Vortrag zum Unfallgeschehen liegende Prozesshandlung der Streithelferin wirksam ist (vgl. BGH, Urteil vom 29. Oktober 1990 - II ZR 146/89, NJW-RR 1991, 358, 361).

25 cc) Selbst wenn sich aufgrund der noch zu treffenden Feststellungen ergeben sollte, dass Schadensursache die zu hohe Beladung des Fahrzeugs der Streithelferin der Beklagten war, kann nicht von einer uneingeschränkten Haftung der Beklagten ausgegangen werden. Die Revision rügt zu Recht, dass das Berufungsgericht nicht geprüft hat, ob sich eine Haftungsbefreiung der Beklagten nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR deshalb ergibt, weil nach dem Vorbringen der Beklagten, von dem im Revisionsverfahren mangels gegenteiliger Feststellungen des Berufungsgerichts auszugehen ist, die Mitarbeiter der Verkäuferin unter Kontrolle eines von der Klägerin abgestellten Mitarbeiters das Ladegut auf die Fahrzeuge der Streithelferin verladen und dabei die Überschreitung der genehmigten Transporthöhe nicht bemerkt und auf Nachfrage des Fahrers der Streithelferin erklärt hätten, die genehmigte Höhe sei eingehalten.

26 (1) Eine dem Haftungsbefreiungstatbestand des Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR unterfallende mangelhafte Ladung oder Stauung des Transportgutes kann vorliegen, wenn der Absender bei der Beladung die behördlich genehmigte Transporthöhe überschritten hat (österr. OGH, TranspR 2013, 344, 347; österr. OGH, TranspR 2013, 351 ff.).

27 (2) Das Berufungsgericht hätte deshalb dem unter Beweis gestellten Vorbringen der Beklagten und ihrer Streithelferin nachgehen müssen, die Verladung des Transportgutes sei durch Arbeiter der Verkäuferin unter Kontrolle eines von der Klägerin hierfür abgestellten Mitarbeiters erfolgt, diese hätten dem Fahrer der Streithelferin der Beklagten gegenüber angegeben, dass die Sendung eine Höhe von 4,35 m - das heißt eine der beantragten Ausnahmegenehmigung entsprechende Höhe - gehabt habe.

28 dd) Sollte sich aufgrund der vom Berufungsgericht zu treffenden Feststellungen ergeben, dass der Fahrer der Streithelferin der Beklagten Anlass zu Zweifeln an der Einhaltung der genehmigten Transporthöhe hätte haben und die Ladehöhe überprüfen müssen, kann allerdings eine Schadensteilung nach Art. 17 Abs. 5 CMR in Betracht kommen.

29 e) Von Rechtsfehlern beeinflusst ist die Annahme des Berufungsgerichts, der Beklagten sei ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, so dass sie sich auf die Haftungsbeschränkungen des Art. 23 Abs. 3 CMR nicht berufen könne.

30 aa) Vollen Schadensersatz - über die Beschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR hinaus - schuldet die Beklagte nur, wenn die Voraussetzungen des Art. 29 CMR vorliegen. Nach dieser Vorschrift kann sich der Frachtführer nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er 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). Im Rahmen von Art. 29 Abs. 1 CMR ist ergänzend § 435 HGB heranzuziehen (BGH, Urteil vom 4. Juli 2013 - I ZR 156/12, TranspR 2014, 146 Rn. 15 = RdTW 2014, 55). Nach dieser Vorschrift kann sich der Frachtführer nicht auf gesetzli-

che 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. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit 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 ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen (BGH, Urteil vom 12. Januar 2012 - I ZR 214/10, TranspR 2012, 107 Rn. 27). Welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer ergreifen muss, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab.

31 bb) Das Berufungsgericht hat angenommen, es liege jedenfalls vorsatzgleiches Verhalten des Fahrers der Streithelferin vor. Die Streithelferin der Beklagten habe Ausnahmegenehmigungen für den Transport in Lastfahrt mit einer Höhe von 4,35 m und in Leerfahrt in Höhe von 4 m erhalten. Das Fahrzeug habe jedoch eine Höhe von 4,51 m Höhe gehabt. Es liege auf der Hand, dass der Frachtführer gerade bei außergewöhnlichen Maßen genau kontrollieren müsse, ob die Voraussetzungen für die Einhaltung der Ausnahmegenehmigung eingehalten seien. Aus den vorgelegten Fotos sei ersichtlich, dass die tatsächliche Gesamthöhe die genehmigte Höhe von 4,35 m überschritten habe. In einer solchen Situation sei es zwingend erforderlich, dass der für den Sattelzug verantwortliche Fahrer nachmessen müsse, ob die in der Ausnahmegenehmigung ausgewiesene Höhe eingehalten sei. Wenn der Fahrer entsprechende Messinstrumente nicht zur Verfügung gehabt habe, bestärke dies das vorsatzgleiche Verhalten eher als dass es den Fahrer entlaste. Die Streithelferin und ihr Fahrer hätten nicht einfach die von der Klägerin angegebene Höhe der Packstücke von 3,16 m und die Ladungshöhe von 0,97 m addieren dürfen. Aus den vorgelegten

Fotos sei erkennbar, dass die Ladung den Spoiler auf dem Dach des Zugfahrzeugs weit mehr als nur um 13 cm überragt habe.

32 cc) Die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte hafte wegen eines qualifizierten Verschuldens ihrer Streithelferin in vollem Umfang, weil das Fahrzeug die genehmigte Höhe überschritten und der Fahrer die Ladehöhe nicht kontrolliert habe, entbehrt schon deswegen der Grundlage, weil das Berufungsgericht nicht festgestellt hat, dass der Unfall tatsächlich auf die 4,35 m übersteigende Höhe zurückzuführen ist. Hierfür wären Feststellungen dazu erforderlich gewesen, welche lichte Höhe die Autobahnbrücke hatte, an der es zum Unfall gekommen ist, und dass das Fahrzeug der Streithelferin der Beklagten mit der von der Polizei festgestellten Ladehöhe die Brücke nicht hätte unfallfrei passieren können.

33 dd) Sollte das Berufungsgericht im wiedereröffneten Berufungsverfahren feststellen, dass das Überschreiten der genehmigten Ladehöhe nicht schadensursächlich gewesen ist, sondern dass der Schaden auf eine unzureichende Befestigung des Ladegutes auf dem Auflieger zurückzuführen ist, kann ein der Beklagten zurechenbares qualifiziertes Verschulden des Fahrers der Streithelferin nur vorliegen, wenn dieser eine unzureichende Sicherung des Transportgutes gegen ein Verrutschen hätte erkennen können. Feststellungen hierzu hat das Berufungsgericht bisher nicht getroffen.

34 f) Selbst wenn das Berufungsgericht erneut zu dem Ergebnis gelangen sollte, dass der Beklagten ein Verschulden im Sinne von § 435 HGB angelastet werden kann, ist es gehalten, eine Mithaftung der Klägerin im Hinblick darauf in Erwägung zu ziehen, dass sie die Verladung des Transportgutes überwacht hat. Auch im Falle eines qualifizierten Verschuldens im Sinne von § 435 HGB kommt eine Mithaftung des Geschädigten in Betracht (st. Rspr. des Senats; vgl.

nur BGH, Urteil vom 22. November 2007 - I ZR 74/05, BGHZ 174, 244, 250 Rn. 29; Urteil vom 30. Januar 2008 - I ZR 146/05, TranspR 2008, 117 Rn. 34). Dies gilt ebenfalls bei einer Haftung gemäß Art. 29 CMR (BGH, Urteil vom 13. Juni 2012 - I ZR 87/11, TranspR 2012, 463 Rn. 22 = RdTW 2013, 24; Urteil vom 22. Mai 2014 - I ZR 109/13, TranspR 2015, 33 Rn. 43 = RdTW 2014, 471).

35 IV. Das Urteil des Berufungsgerichts kann danach keinen Bestand haben; es ist aufzuheben. Da die Sache nicht zur Endentscheidung reif ist, ist sie an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen dieses Versäumnisurteil steht der säumigen Partei der Einspruch zu. Dieser ist von einem beim Bundesgerichtshof zugelassenen Rechtsanwalt binnen einer Notfrist von zwei Wochen ab Zustellung des Versäumnisurteils bei dem Bundesgerichtshof, Karlsruhe, durch Einreichung einer Einspruchsschrift einzulegen.

Büscher

Richter am BGH Prof. Dr. Koch ist in Urlaub und daher gehindert zu unterschreiben.
Büscher

Löffler

Schwonke

Feddersen

Vorinstanzen:
LG Lübeck, Entscheidung vom 26.02.2013 - 8 O 41/12 -
OLG Schleswig, Entscheidung vom 26.09.2013 - 16 U 37/13 -