

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Art. 17 Abs. 4 Buchst. c, Art. 18 Abs. 2 Satz 1 und 2

#### Verladefehler

- a) Zu den Anforderungen an die Beweisführung, wenn der Frachtführer gegenüber seiner Inanspruchnahme aus Art. 17 Abs. 1 CMR einen Verladefehler im Sinne des Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR als Schadensursache behauptet.
- b) Für den Ausschluß der Haftung des Frachtführers auf Grund eines Verladefehlers stellt die CMR (Art. 17 Abs. 4 Buchst. c, Art. 41) allein auf die Tatsache der Verladung des Gutes durch den Absender oder einen für ihn handelnden Dritten ab. Auf die Nichterfüllung vertraglicher oder öffentlich-rechtlicher Pflichten des Frachtführers bei der Verladung des Gutes oder der Ladungssicherung kommt es haftungsrechtlich grundsätzlich nicht an.
- c) Gegenüber der Kausalitätsvermutung des Art. 18 Abs. 2 Satz 1 CMR kann sich der Verfügungsberechtigte nicht nur auf ein Verschulden des Frachtführers oder auf Fahrzeugmängel im Sinne des Art. 17 Abs. 3 CMR berufen, sondern auf jeden - von ihm zu beweisenden - Umstand, der für die Entstehung des Schadens ursächlich oder mitursächlich war (Art. 18 Abs. 2 Satz 2 CMR). Beweist der Verfügungsberechtigte einen solchen Umstand, ist es Sache des Frachtführers, insoweit seinerseits den Entlastungsbeweis aus Art. 17 Abs. 2 CMR zu führen.

BGH, Urt. v. 28. März 1985 - I ZR 194/82 - OLG Frankfurt/Main

LG Darmstadt

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

I ZR 194/82

in dem Rechtsstreit

Verkündet am:  
28. März 1985  
Wolf  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

N. [REDACTED] Allgemeine Versicherungs-AG, vertreten durch ihre Vorstands-  
mitglieder Dr. H. B. [REDACTED] und Direktor H. P. [REDACTED], C. [REDACTED]straße 43 - 65, N. [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED] und  
Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Mietwagenunternehmer Wilhelm Karl S. [REDACTED], F. [REDACTED]straße 59, B. [REDACTED],

Beklagter und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und  
Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. März 1985 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Dr. Merkel, Dr. Piper, Dr. Teplitzky und Dr. Mees

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 24. Zivilsenats in Darmstadt des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 26. November 1982 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

#### Tatbestand

Die Klägerin ist Transportversicherer der [REDACTED] Aktiengesellschaft. Diese erteilte der Speditionsfirma [REDACTED] am 24. Oktober 1977 einen Versand-Auftrag zwecks Beförderung zweier in Einzelteilen in Kisten verpackter Druckmaschinen von Wiesloch nach La Courneuve bei Paris. Die Firma [REDACTED] gab den Auftrag an die [REDACTED] Allgemeine Speditions-GmbH, [REDACTED] weiter, die ihrerseits mit der Ausführung des Transports im internationalen Straßengüterverkehr den Beklagten beauftragte. Dieser setzte für die Beförderung einen aus Lkw und Anhänger bestehenden Lastzug ein, der von der Versenderin, der [REDACTED] AG, vereinbarungsgemäß beladen wurde.



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Bei der Ausführung des Transports geriet der Fahrer des Beklagten ca. 66 km vor Paris mit dem Lastzug von der Fahrbahn der Nationalstraße 33 nach rechts auf den 10 bis 15 cm tiefer liegenden unbefestigten Seitenstreifen. Beim Zurücksteuern auf die Fahrbahn kippte der Anhänger um. Den dabei am Ladegut eingetretenen Schaden von 341.800,20 DM hat die Klägerin ihrer Versicherungsnehmerin, der Versenderin, ersetzt.

Die Klägerin hat aus übergegangenem Recht der Versenderin (§ 67 VVG) sowie aus abgetretenem Recht der Firmen [REDACTED] und der Empfängerin in La Courneuve (§ 398 BGB) den Beklagten, in I. Instanz auch den Fahrer des Lastzugs, auf Erstattung des an die Versenderin gezahlten Betrages verklagt. Der Beklagte hat die Aktivlegitimation der Klägerin in Abrede gestellt und geltend gemacht, daß die Schadensursache nicht in dem Fahrverhalten des Fahrers zu suchen sei, der einem auf ihn zukommenden Sattelschlepper habe ausweichen müssen, sondern in unzureichender Sicherung des Transportguts durch die Versenderin.

Das Landgericht hat - unter in Rechtskraft erwachsener Abweisung der Klage gegen den Fahrer - den Beklagten antragsgemäß zur Zahlung verurteilt. Dessen auf Klageabweisung gerichtete Berufung hat das Oberlandesgericht stattgegeben. Dagegen wendet sich die Revision der Klägerin, die ihr Zahlungsbegehren weiterverfolgt. Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

#### Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Die Aktivlegitimation der Klägerin bezweifle der Beklagte ohne Erfolg. Auch habe er nicht bewiesen, daß der Schadensfall für den Fahrer unabwendbar gewesen sei. Gleichwohl stünden der Klägerin keine Schadensersatzansprüche zu. Nach dem Gutachten des vom Berufungsgericht hinzugezogenen Sachverständigen für Ladungs-

sicherung sei bewiesen, daß die Ladung unzureichend gesichert gewesen und der Schaden daraus entstanden sei (Art. 18 Abs. 2 Satz 1 CMR i.V.m. Art. 17 Abs. 4 Buchst. c). Eine Schadensteilung komme nicht in Betracht. Insoweit fehle es an Umständen, die dem Beklagten zugerechnet werden könnten. Fahrzeugmängel oder schuldhaftes Handeln des Fahrers seien nicht ersichtlich. Die reine Transportgefahr begründe keine Mithaftung.

II. Die gegen dieses Urteil gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Sie führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache in die Berufungsinstanz.

1. Die Aktivlegitimation der Klägerin hat das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß bejaht. Dabei kann offenbleiben, wem von den in Betracht kommenden Schadensersatzberechtigten - Versenderin, Firma [REDACTED], Firma [REDACTED], Empfängerin - im Zeitpunkt des Schadenseintritts, des Forderungsübergangs nach § 67 VWG oder der Abtretungen ein Schadensersatzanspruch gegen den Beklagten zugestanden haben könnte. Die Klägerin wäre in jedem Falle, die Entstehung des Anspruchs unterstellt, Rechtsinhaberin geworden, sei es auf Grund Abtretung, sei es kraft cessio legis.

Das gilt - entgegen der Ansicht der Revisionserwiderung - auch hinsichtlich der Abtretungserklärung der Firma [REDACTED]. Auf den Vortrag des Beklagten, daß die von der Klägerin vorgelegte Abtretungsurkunde vom 18. April 1978 (GA I 100) den Aussteller nicht erkennen lasse und deshalb nicht ersichtlich sei, ob die [REDACTED] die Abtretung wirklich erklärt habe, hat die Klägerin unter Vorlage des Schriftwechsels zwischen ihr und der [REDACTED] erwidert, daß deren Geschäftsführer die Abtretungsurkunde unterzeichnet habe (Schriftsatz vom 26. Januar 1982, S. 3 = GA II 300, 323, 324). Dem ist der Beklagte nicht mehr entgegengetreten.

2. Das Berufungsgericht hat weiter zutreffend angenommen, daß die Klägerin Schadensersatz für die Beschädigung des Gutes nur unter den

Voraussetzungen des Art. 17 CMR beanspruchen könne. Dagegen hält seine Annahme, daß der Beklagte gemäß Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR von dieser Haftung befreit sei, weil nach dem vom Berufungsgericht eingeholten Gutachten ein Verladefehler der Versenderin mit der sich daraus ergebenden Kausalitätsvermutung des Art. 18 Abs. 2 Satz 1 CMR bewiesen sei, einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

a) Bedenken gegen die Würdigung des Berufungsgerichts bestehen allerdings nicht schon deshalb, weil - wie die Revision meint - Fahrerschütterungen, wie sie dem Umkippen des Anhängers hier vorausgegangen seien, bei der Sicherung des Transportguts nicht in Rechnung gestellt zu werden brauchten. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Fahrer des Beklagten, nachdem er mit dem Lastzug bei einer Geschwindigkeit von 55 km/h auf das 10 bis 15 cm tiefer gelegene unbefestigte Bankett geraten war, diesen wieder auf die feste Fahrbahn zurückgelenkt. Stöße und Kräfte, wie sie dabei frei werden, muß der Verloader bei der Sicherung des Gutes in Rechnung stellen. Derartige Kräfte können in vergleichbarer Stärke auch sonst auftreten, etwa beim Durchfahren von Schlaglöchern. Das stellt die Klägerin auch selbst nicht in Abrede, wenn sie sich darauf beruft, daß die von ihr ergriffenen Sicherungsmaßnahmen ausgereicht hätten, den auf das Frachtgut einwirkenden Fahrerschütterungen standzuhalten.

b) Dagegen beruht die Ansicht des Berufungsgerichts, der Beklagte habe eine unzureichende Ladungssicherung als Schadensursache bewiesen (vgl. Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR i.V.m. 18 Abs. 2 Satz 1), auf Feststellungen, die nicht verfahrensfehlerfrei getroffen worden sind (§ 286 ZPO). Zu Recht macht die Revision geltend, daß sich das Berufungsgericht mit dem Gutachten des von ihm beauftragten Sachverständigen nicht genügend auseinandergesetzt und dabei tatsächliche Gesichtspunkte vernachlässigt habe, die geeignet seien, die Schlußfolgerung des Sachverständigen, daß das Transportgut nicht ausreichend gesichert gewesen sei, in Zweifel zu ziehen.

aa) In seinem schriftlichen Gutachten (S. 32, 33) hat der Sachverständige dargelegt, daß die Kisten des Transportguts ohne Ladungssicherung hätten verrutschen können, weil der Reibungsbeiwert - die Haftreibung - der Kisten von 0,2 geringer gewesen sei als die Kräfte der Querschleunigung von 0,4 bis 0,5. Dabei hat der Sachverständige hinsichtlich des von ihm angenommenen Reibungsbeiwerts von 0,2 zugrundegelegt, daß es zur Unfallzeit regnete (Gutachten S. 33). Gegen diese Annahme des Sachverständigen wendet sich die Revision im Ergebnis ohne Erfolg. Zwar ist unstreitig, daß Lkw und Anhänger mit jeweils durchgehenden Planen vor Regen geschützt waren. Jedoch hat der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht ergänzend ausgeführt, daß auch bei Zugrundelegung eines normalen Reibungsbeiwerts für Holz auf Holz von 0,5 dieser durch senkrechte Schwingungen während der Fahrt um 30 % auf 0,35 herabgesetzt worden sei und damit immer noch erheblich unter der für ein Verrutschen der Ladung maßgeblichen Querschleunigung von 0,4 bis 0,5 gelegen habe.

Indessen hätten die Ausführungen des Sachverständigen in diesem Zusammenhang aus einem anderen Grund weiterer Erörterung bedurft. In dem in I. Instanz vom Landgericht eingeholten Gutachten eines anderen Sachverständigen (Gutachten Jantzon S. 16 = GA II 212) ist ausgeführt, daß die Bohlen (Kufen) unter den von der Versenderin verwendeten Kisten mit Sicherheit zu einer Verhakung mit dem Holzboden des Anhängers und im Zusammenhang damit zu einer erhöhten Flächenpressung geführt hätten. Es kann nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß diese bislang nicht berücksichtigten Umstände ungeeignet gewesen seien, den aufgetretenen Quer- und Vertikalbeschleunigungskräften entgegenzuwirken bzw. den Reibungsbeiwert zu erhöhen oder daß sie aus sonstigen Gründen - etwa weil sie zu unbedeutend seien, um ins Gewicht zu fallen - vernachlässigt werden dürften.

bb) Darüber hinaus hätte das Berufungsgericht nicht von der Annahme des Sachverständigen ausgehen dürfen, daß sämtliche auf dem Anhänger verladene Kisten mit den Kufen quer zur Fahrtrichtung gestanden hätten

(Gutachten S. 33, 36). Die Klägerin hat hinsichtlich der schwersten Kiste (6380 kg) unbestritten und unter Beweisantritt vorgetragen, daß diese mit den Kufen längs zur Fahrtrichtung verladen worden sei (Schriftsatz vom 30. September 1982, S. 7 = GA II 379). Weiter hat sie unbestritten ausgeführt, daß sämtliche Kisten dicht an dicht gestanden hätten und zwar so, daß sie mit der stirnseitigen Bracke (Bordwand) des Anhängers einen festgefügt Block gebildet hätten (Schriftsatz vom 30. September 1982, S. 10, 11 = GA II 382, 383).

Auch unter Berücksichtigung dieser Umstände, die nicht ohne weiteres außer acht gelassen werden dürfen, erscheint es zweifelhaft, ob das Berufungsgericht der Schlussfolgerung des Sachverständigen folgen durfte, daß die Ladung nur unzureichend gesichert gewesen sei. Stand die Kiste mit den Kufen längs zur Fahrtrichtung, ist davon auszugehen, daß die von der Versenderin zur Ladungssicherung verwendeten Kanthölzer - anders als es der Sachverständige vorausgesetzt hat - an der Kiste anlagen. Ein Zerdrücken der Kisten durch die Kufenköpfe scheidet damit aus, ebenfalls das vom Sachverständigen im Zusammenhang damit angenommene Herausziehen der Nägel, mit denen die Hölzer vernagelt worden waren (Gutachten S. 36).

Des weiteren hat der Sachverständige angenommen, daß die Anzahl der bei der Vernagelung der Kanthölzer verwendeten Nägel zu gering gewesen sei (Gutachten S. 36). Jedoch steht diese Annahme, wie die Revision ebenfalls zu Recht geltend macht, mit der Aussage des Fahrers des Beklagten vor dem Landgericht, mit der von diesem gefertigten Skizze über die Verladung und Sicherung der Kisten (GA I 184, Anl. zum Schriftsatz der Beklagten vom 27. Mai 1980) und mit dem von der Klägerin mit Schriftsatz von 29. Januar 1980 überreichten Vergleichsfotos nicht in Einklang. Aus diesen Fotos sowie der Skizze und der Aussage des Fahrers ergibt sich, daß an jeder Ecke der beiden Längsseiten der Kiste zwei Kanthölzer mit jeweils drei Nägeln Verwendung gefunden hatten, d.h. zwölf Nägel an jeder Längsseite. Das war mehr, als nach den Ausführungen der Sachverständigen für die Sicherung der

Kiste (Gutachten S. 35, 36: ein Nagel für 600 kg Gewicht) erforderlich war.

Danach hätte das Berufungsgericht eine unzureichende Sicherung und ein Verrutschen der schwersten Kiste nicht schon auf Grund der bisherigen Darlegungen und Schlußfolgerungen des Sachverständigen als erwiesen ansehen dürfen. Zweifel insoweit ergeben sich aber auch hinsichtlich der restlichen Kisten, wenn - neben den Ausführungen zu aa) zur Frage der erhöhten Flächenpressung - berücksichtigt wird, daß die Versenderin, anders als vom Sachverständigen zugrundegelegt, bei der Sicherung des Gutes auch hinsichtlich dieser Kisten eine ausreichend große Anzahl von Nägeln verwendet hatte und ein den Reibungsbeiwert möglicherweise nicht unerheblich erhöhender Verbund der Ladung dadurch herbeigeführt worden war, daß die einzelnen Kisten dicht an dicht und in unmittelbarer Verbindung mit der vorderen Bracke auf dem Anhänger verladen worden waren.

Darüber hinaus hätte der Erörterung bedurft, ob ein Verrutschen allein der restlichen drei Kisten als ins Gewicht fallende Ursache für das Umkippen des Anhängers in Betracht gezogen werden kann. Nach den Darlegungen des Sachverständigen (Gutachten Anl. 8) bestand zwischen den Kisten und den Seitenbracken des Anhängers ein Freiraum von jeweils 17,5 bzw. 9,5 cm. Dieser verringerte sich durch die Vernagelung von jeweils zwei nebeneinanderliegenden 7 bzw. 9 cm breiten Sicherungs-Kanthölzern (Gutachten S. 34, 36) auf einen Freiraum von 1,5 bzw. 0,5 cm auf jeder Seite. Ob das für eine wesentliche Schwerpunktsverlagerung ausreichte, ist nicht ersichtlich.

cc) Schließlich hat das Berufungsgericht den Zustand der Bracke der linken Seite des Anhängers, auf die dieser gestürzt war, sowie die Aussage des Fahrers des Beklagten über die Lage der Kisten auf dem Anhänger nach dem Unfall nicht in hinreichendem Maße in seine tatrichterliche Beurteilung einbezogen. Wenn die auf das Transportgut einwirkenden Querbeschleunigungskräfte ausgereicht hätten, aus der Ruhelage heraus und trotz Vernagelung

der Kisten mit Kanthölzern den Reibungsbeiwert zu überwinden, müßte in Betracht gezogen werden, daß die Massenkräfte im rutschenden Zustand auch ausgereicht hätten, die großflächige und nur von ihren äußeren Halterungen und den Scharnieren gehaltene linke Seitenbracke wegzudrücken oder zumindest auszubeuken. Das war aber, wie die nach dem Unfall vom Anhänger gefertigten Fotos zeigen und wie unstreitig ist, nicht der Fall.

Darüber hinaus hat der Fahrer des Beklagten bei seiner Zeugenaussage vor dem Landgericht bekundet, daß die Kisten nach dem Unfall unter dem Gewicht ihres Inhalts zwar aufgesprungen gewesen seien, im übrigen aber noch so wie verladen auf dem Anhänger gelegen hätten und daß er die Fahrt hätte fortsetzen können, wenn es möglich gewesen wäre, den Anhänger wieder aufzurichten. Auch das ist ein - vom Berufungsgericht nicht berücksichtigter - Umstand, der dafür sprechen kann, daß die Ladung nicht verrutscht war.

Im Hinblick darauf, daß der Sachverständige, worauf dieser selbst hingewiesen hat (Gutachten S. 2), bei der Begutachtung teilweise von Fiktionen ausgegangen ist und sein auf gedanklichen Rekonstruktionsversuchen und theoretischen Berechnungen aufbauendes Gutachten deshalb auch nur unter Vorbehalt erstattet hat, kommt den vorerörterten Gegebenheiten bei der Feststellung der Unfallursache besondere Bedeutung zu.

4. Das Berufungsgericht hat weiter gemeint, daß schadenstiftende, dem Frachtführer zuzurechnende Umstände vorliegend nicht gegeben seien. Auch diese Beurteilung ist nicht frei von Rechtsirrtum.

a) Allerdings ist - insoweit entgegen den Ausführungen der Revision - nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht eine Mitwirkungspflicht des Beklagten bzw. seines Fahrers (Art. 3 CMR) bei der Verladung und Sicherung des Transportgutes oder eine Vernachlässigung solcher Pflichten unberücksichtigt gelassen hat. Nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR ist der Frachtführer von seiner Haftung u.a. dann befreit, wenn der Schaden auf einem

Verladefehler des Absenders oder eines für ihn handelnden Dritten beruht. Das bedeutet, daß es insoweit haftungsrechtlich grundsätzlich auf die Frage ankommt, wer das Gut tatsächlich verladen hat. Ob der Frachtführer, der - wie hier - das Gut nicht verladen hat, vertraglich oder öffentlich-rechtlich zum Verladen oder zu Sicherungsmaßnahmen verpflichtet ist, spielt dabei keine Rolle. Für die Haftung des Frachtführers aus dem Beförderungsvertrag stellt die CMR, wie sich aus der Regelung des Art. 17 Abs. 4 Buchst. c ergibt, nicht auf solche Pflichten, sondern allein darauf ab, welche der Vertragsparteien die Verladung tatsächlich durchgeführt hat (vgl. BGH, Urt. v. 27. Oktober 1978 - I ZR 86/76, VersR 1979, 417, 418; Loewe, Erläuterungen zur CMR, Europäisches Transportrecht 1976, S. 558, 559; Helm in Großkomm. HGB, § 452, Anhang III Art. 17 CMR Rdnr. 16 m.w.N.; vgl. auch Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, S. 101). Das war hier die Versenderin.

Diese Rechtslage konnten die Vertragsparteien weder ausdrücklich noch stillschweigend abändern (Art. 41 CMR). Daß den Beklagten oder seinen Fahrer ein vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR hinsichtlich einer nicht beförderungssicheren Verladung treffe, kann nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht angenommen werden und wird von der Revision auch nicht behauptet. Ebenfalls ist nicht ersichtlich, daß die Berufung des Beklagten auf den Haftungsausschluß nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR rechtsmißbräuchlich (§ 242 BGB) sei.

b) Das Berufungsgericht hat angenommen, daß der Ablauf des Transportgeschehens keine Umstände erkennen lasse, die eine Haftung des Beklagten begründeten, weil schuldhaftes Handeln des Fahrers oder Fahrzeugmängel nicht ersichtlich seien und die reine Transportgefahr dem Beklagten nicht angelastet werden könne. Dem kann so nicht gefolgt werden.

aa) Hinsichtlich der den Frachtführer nach Art. 17 Abs. 2, Art. 18 Abs. 1 CMR treffenden Beweispflichten bei der Abwehr von Schadensersatz-

ansprüchen tritt eine Beweiserleichterung ein, wenn der Frachtführer - gemäß Art. 18 Abs. 1 CMR - das Vorliegen einer der in Art. 17 Abs. 4 CMR genannten Gefahren beweist und darlegt, daß aus ihr der Schaden entstehen konnte. In einem solchen Falle greift zu seinen Gunsten die Kausalitätsvermutung des Art. 18 Abs. 2 Satz 1 CMR ein. Deren Bedeutung liegt darin, daß der Frachtführer, wenn er den vorbezeichneten Beweis erbringt, keinen weiteren Beweis aus Art. 18 Abs. 1 CMR mehr führen muß, um von der Haftung frei zu werden, und daß er bei einer solchen Fallgestaltung auch von der Beweislast nach Art. 18 Abs. 1 CMR hinsichtlich derjenigen Gefahren befreit ist, die sich aus der Inbetriebnahme des als Beförderungsmittel eingesetzten Kraftfahrzeugs ergeben. Insoweit trifft also auch zu, daß - wie es das Berufungsgericht formuliert hat - die "reine Transportgefahr" (Art. 17 Abs. 2 CMR i.V.m. Art. 18 Abs. 1 CMR) dem Frachtführer nicht anzulasten ist.

Indessen hat das Berufungsgericht verkannt, daß sich der Verfügungsberechtigte gegenüber der Kausalitätsvermutung des Art. 18 Abs. 2 Satz 1 CMR gemäß Abs. 2 Satz 2 dieser Vorschrift nicht nur auf ein Verschulden des Frachtführers oder auf Fahrzeugmängel im Sinne des Art. 17 Abs. 3 CMR berufen kann, sondern auf jeden Umstand, der für den Schaden ursächlich geworden ist. Ein solcher Umstand liegt zwar nicht schon in der Tatsache der Inobhutnahme des Gutes und auch nicht schon in der Inbetriebnahme des zur Beförderung verwendeten Kraftfahrzeugs, da Umstände dieser Art für sich allein regelmäßig noch nicht schadenstiftend sind. Beweist aber der Verfügungsberechtigte konkrete Umstände, die mit dem Transportgeschehen in Zusammenhang stehen und erfahrungsgemäß geeignet sind, sich schädigend auszuwirken, ist es nach Art. 18 Abs. 2 Satz 2 CMR nicht Sache des Verfügungsberechtigten, auch noch ein Verschulden des Frachtführers oder Fahrzeugmängel zu beweisen, sondern Obliegenheit des Frachtführers, gegenüber den vom Verfügungsberechtigten bewiesenen Umständen den Entlastungsbeweis zu führen (Art. 17 Abs. 2 CMR i.V.m. Art. 18 Abs. 1).

bb) Danach kann eine Haftung des Beklagten für den Schaden nicht

schlechthin verneint werden. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts zum Unfallhergang, insbesondere zu der vom Fahrer des Lastzugs eingehaltenen Geschwindigkeit (55 km/h), zur Beschaffenheit des Seitenstreifens (unbefestigtes Bankett) und zum Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen (15 bis 20 cm) sowie mit Rücksicht darauf, daß die Fahrt über eine Strecke von ca. 450 km unfallfrei verlaufen war, hätte das Berufungsgericht davon ausgehen müssen, daß der Anhänger mit der Folge der Beschädigung des Transportguts nicht umgekippt wäre, wenn der Fahrer des Beklagten nicht von der Fahrbahn abgekommen wäre.

Die Voraussetzungen des Art. 18 Abs. 2 Satz 2 CMR sind damit gegeben. Auf die Frage, ob es nicht zum Unfall gekommen wäre, wenn die Versenderin - einen Verlademangel unterstellt - das Gut hinreichend vor Verrutschen gesichert hätte, kommt es in diesem Zusammenhang nicht an. Wesentlich ist insoweit allein, daß das Fahrmanöver des Beklagten für den Unfall und den dadurch herbeigeführten Schaden jedenfalls mitursächlich war.

cc) Das Landgericht und ihm folgend das Berufungsgericht haben angenommen, daß sich der Beklagte hinsichtlich der vorerwähnten, für den Unfall ursächlichen - gegebenenfalls mitursächlichen - Umstände nicht entlastet habe, weil angesichts der zur Unfallzeit herrschenden Straßen-, Witterungs- und Sichtverhältnisse und der festgestellten Geschwindigkeit des Lastzugs von 55 km/h offen geblieben sei, ob sich der Fahrer des Beklagten auf die Fahrweise eines entgegenkommenden Verkehrsteilnehmers, dem er nach seinen Bekundungen habe ausweichen müssen, nicht früher und in einer den Unfall vermeidenden Weise hätte einstellen können und ob nicht bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt ein Umstürzen des Anhängers beim Zurücksteuern des Lastzugs auf die Fahrbahn vermeidbar gewesen wäre. Diese tatrichterliche Beurteilung begegnet aus Rechtsgründen keinen Bedenken.

III. Danach war auf die Revision der Klägerin das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch

über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§§ 564, 565 Abs. 1 Satz 1 ZPO). Zur Frage des vom Beklagten behaupteten Verladefehlers der Versenderin (Art. 17 Abs. 4 Buchst. c CMR) und - sofern ein solcher bewiesen werden sollte (Art. 18 Abs. 2 Satz 1 CMR) - auch zur Frage der Schadensabwägung (Art. 17 Abs. 5 CMR) bedarf es weiterer vom Tatrichter zu treffender Feststellungen.

v. Gamm

Merkel

Piper

Teplitzky

Mees