

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Art. 17; KVO § 17 Abs. 1

Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, über die Überprüfung der Verladung auf Betriebssicherheit hinaus auch die Beförderungssicherheit des Gutes (die Ladungssicherung) zu überprüfen. Jedoch trifft ihn die allgemeine Rechtspflicht, auf eine ordnungsgemäße, das Gut vor Schaden bewahrende Verladung hinzuwirken, wenn er - z.B. bei der Überprüfung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs - erkennt, daß das Gut nicht beförderungssicher verladen ist, oder wenn die Gefahr eines Schadenseintritts nach den Umständen für ihn ohne weiteres ersichtlich ist.

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Art. 17 Abs. 5

Zur Frage der Gewichtung von Fahrfehler des Frachtführers und Verladefehler des Absenders (oder Empfängers oder eines für den Absender oder Empfänger handelnden Dritten) bei der Schadensabwägung.

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Art. 13 Abs. 1; HGB § 435

Beförderungsvertrag im Sinne des Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR, der den Empfänger zur Geltendmachung von Rechten gegen den Frachtführer legitimiert, ist der Vertrag zwischen Absender und (Haupt-)Frachtführer, nicht der Vertrag zwischen Hauptfrachtführer und Unterfrachtführer. Ansprüche "aus dem Beförderungsvertrag" (Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR) stehen dem Empfänger gegen einen Unterfrachtführer nur zu, wenn dieser durch Annahme von Gut und Frachtbrief Vertragspartei des Absenders geworden ist (Art. 34 CMR).

BGH, Urt. v. 24. September 1987 - I ZR 197/85 - OLG Saarbrücken
LG Saarbrücken

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 197/85

Verkündet am:
24. September 1987
Walz
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. Firma D [REDACTED], Internationale Transporte, Inhaber Walter D [REDACTED], B [REDACTED]straße 23, L [REDACTED] (Österreich),
2. A [REDACTED], Spedition GmbH, vertreten durch ihren Geschäftsführer Dieter W [REDACTED], B [REDACTED] Straße 26, S [REDACTED] - G [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerinnen,

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

g e g e n

Dieter E [REDACTED] GmbH, vertreten durch ihren Geschäftsführer Orazio C [REDACTED], Gewerbegebiet J [REDACTED], S [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

WII

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. September 1987 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Dr. Piper, Dr. Teplitzky, Dr. Scholz-Hoppe und Dr. Mees

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Saarbrücken vom 23. August 1985 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Beklagte zu 2), eine Spediteurin, besorgte für die Klägerin einen Transport von Fliesen zu fixen Kosten von Italien nach Saarwellingen. Mit der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr auszuführenden Beförderung beauftragte sie die Beklagte zu 1).

Bei der Abholung des Gutes wurden die in Kartons auf Paletten gelagerten Fliesen von den italienischen Verkäuferfirmen nach Weisung des Fahrers der Beklagten zu 1) in der Weise verladen, daß die Paletten auf der Ladefläche zwecks besserer Lastverteilung in größeren Abständen voneinander aufgestellt wurden. Dies führte dazu, daß zwischen den Paletten Freiräume entstanden, wodurch die Gefahr eines Umstürzens des Gutes während des Transports begründet wurde. Gleichwohl wurden dagegen keine Sicherungsmaßnahmen getroffen. Infolgedessen stürzten während der Fahrt, ausgelöst durch eine Vollbremsung, zahlreiche Fliesenkartons um, wodurch die Ladung teilweise zerbrach oder beschädigt wurde.

Auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens von 12.091,73 DM hat die Klägerin die Beklagten in vorliegender Sache verklagt. Außerdem hat sie Rückerstattung anteiliger Frachtkosten (1.000,-- DM) und Ersatz zusätzlicher Entladekosten (328,50 DM) verlangt, insgesamt 13.420,23 DM (zuzüglich eines Mehrwertsteuerbetrages). Sie hat geltend gemacht, auslösende Schadensursache sei ein Fahrfehler des Fahrers der Beklagten zu 1) gewesen, der infolge unzutreffender Einschätzung der Verkehrslage eine Vollbremsung habe vornehmen

müssen. Daß das Gut von den italienischen Verkäuferfirmen nicht beförderungssicher verladen worden sei, entlaste die Beklagten nicht. Die Paletten seien so verladen worden, wie es der Fahrer angeordnet habe.

Das Landgericht hat der Klägerin unter Abweisung der Klage im übrigen auf die geltend gemachten Schadensposten insgesamt 4.423,90 DM zugesprochen. Gegen dieses Urteil haben beide Seiten Berufung eingelegt. Die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen. Auf das Rechtsmittel der Klägerin hat es dieser weitere 4.522,92 DM zugebilligt, insgesamt also einen Schadensersatz von 8.946,82 DM = $\frac{2}{3}$ des geltend gemachten Gesamtschadens. Gegen dieses Urteil richtet sich die zugelassene Revision der Beklagten, die ihr bisheriges Begehren, die Klage vollen Umfangs abzuweisen, weiterverfolgen. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Beklagten hafteten der Klägerin nach Art. 17 Abs. 1 CMR unabdingbar auf Schadensersatz, und zwar die Beklagte zu 1) als ausführender Frachtführer, die Beklagte zu 2) als Fixkostenspediteur (§ 413 Abs. 1 HGB) wie ein Frachtführer. Jedoch hafteten sie nicht in vollem Umfang. Nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR entfalle die Schadensersatzverpflichtung des Frachtführers u.a. dann, wenn der Schaden auf einem Verladefehler des Absenders beruhe. So liege es hier. Die italienischen Absender hätten es unterlassen, die Ladung vor einem

Umstürzen während der Fahrt zu sichern. Die vom Fahrer der Beklagten zu 1) erteilte Verladeanweisung habe die Verpflichtung der Absendefirmen, das Gut beförderungssicher zu verladen, nicht aufgehoben.

Andererseits sei aber durch diese Anweisung die Verladung auch eine Sache der Beklagten geworden. Die Anweisung des Fahrers habe dazu geführt, daß auf der Ladefläche Zwischenräume zwischen den Paletten entstanden seien. Deshalb habe auch der Fahrer Vorsorge dafür treffen müssen, daß das Gut während der Fahrt nicht umstürzen könne. Das habe aber der Fahrer nicht getan. Dies begründe trotz Vorliegens der Voraussetzungen des Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR die Mithaftung der Beklagten (Art. 17 Abs. 5 CMR).

Darüber hinaus habe der Fahrer eine weitere Schadensursache dadurch gesetzt, daß er während des Transports den von ihm gelenkten Lkw durch eine Vollbremsung abgebremst habe. Auch für diese Schadensursache hätten die Beklagten einzustehen (Art. 17 Abs. 5 CMR). Nach dem Vortrag der Klägerin, den die Beklagten nicht in rechtlich beachtlicher Weise bestritten hätten, habe der Fahrer der Beklagten zu 1) vor einer von Grün auf Gelb umgesprungenen Verkehrsampel eine Notbremsung vorgenommen, um einen vor ihm fahrenden Pkw nicht zu gefährden, der entgegen der ursprünglichen Erwartung des Fahrers der Beklagten zu 1) sein Fahrzeug doch noch angehalten habe. Diesem Abbremsvorgang habe ein Fahrfehler zugrunde gelegen, da bei Gelblicht auf das nächste Zeichen zu warten sei (vgl. § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2 StVO) und der Fahrer deshalb mit einem Anhalten des Pkw vor ihm habe rechnen müssen.

Dieser Fahrfehler sei bei der Schadensverteilung mit 1/2 zu berücksichtigen. Die weitere Hälfte des Schadens sei zwischen den Parteien entsprechend den beiderseitigen Verursachungsbeiträgen hinsichtlich der bei der Verladung des Gutes begangenen Fehler im Verhältnis 2/6 (Klägerin) zu 1/6 (Beklagte) zu teilen. Demgemäß hätten die Beklagten von dem Gesamtschaden 2/3 zu tragen, während die Klägerin 1/3 selber tragen müsse.

Die gegen dieses Urteil gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Sie führen - hinsichtlich beider Beklagten - zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

II. Revision der Beklagten zu 2)

1. Zuzustimmen ist dem Berufungsgericht im Ergebnis allerdings darin, daß eine Mithaftung der Beklagten zu 2) insoweit besteht, als der Fahrer der Beklagten zu 1) nicht dafür sorgte, daß das Gut im Hinblick auf die zwischen den Paletten während der Verladung entstandenen Zwischenräume gegen ein Umstürzen während der Fahrt gesichert wurde. Die Revision wendet dagegen ein, eine Mithaftung der Beklagten scheide insoweit schon deshalb aus, weil es nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR nicht auf die Verpflichtung zur Verladung ankomme, sondern allein darauf, wer tatsächlich verladen habe. Dies hätten aber - ungeachtet der Anweisung des Fahrers - allein die italienischen Verkäuferfirmen getan. Damit kann die Revision keinen Erfolg haben.

a) Nicht zu beanstanden ist allerdings die Ansicht der Revision, daß die Haftungsbefreiung des Frachtführers nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR nicht davon abhängt, wer von den an der Durchführung eines Beförderungsauftrags Beteiligten - Frachtführer, Absender, Empfänger oder Dritte, die für Absender oder Empfänger handeln - das Gut zu verladen hat. Maßgebend ist insoweit allein, wer die Verladung tatsächlich vornimmt (BGH, Urt. v. 28.3.1985 - I ZR 194/82, NJW 1985, 2092, 2093 = TranspR 1985, 261, 264 = VersR 1985, 754, 756). Das waren hier, worauf die Revision mit Recht hinweist, die italienischen Verkäuferfirmen, nicht der Fahrer der Beklagten zu 1). Zwar waren erstere - entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts - nicht Absender des Gutes, da sie den Transport nicht in Auftrag gegeben hatten. Jedoch haben sie die Verladung als Dritte im Sinne des Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR bewirkt, nämlich im Rahmen ihrer Rechtsbeziehungen zur Käuferin des Gutes, der Klägerin, und damit jedenfalls für diese als Empfängerin.

An der von den Verkäuferfirmen durchgeführten Verladung hat der Fahrer der Beklagten zu 1) nicht mitgewirkt. Selbst mit Hand angelegt hat er dabei nach den Feststellungen nicht. Mit der Anweisung, das Gut in bestimmter Weise auf der Ladefläche zu verteilen, hat er an der Verladung ebenfalls nicht teilgenommen. Diese Anweisung diente allein der besseren Lastverteilung und damit der Stabilität und Betriebssicherheit des Fahrzeugs. In die auf den Schutz des Gutes vor Verlust, Zerstörung oder Beschädigung gerichtete beförderungssichere Verladung, auf die Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR abstellt, hat er damit nicht eingegriffen.

b) Gleichwohl ist die Beklagte zu 2) nicht, jedenfalls nicht in vollem Umfang von der Haftung aus dem mit der Klägerin geschlossenen Beförderungsvertrag frei. Trotz Vorliegens der Voraussetzungen, unter denen der Frachtführer nach Art. 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR von der Haftung befreit ist, schließt die CMR die Berücksichtigung weiterer vom Frachtführer zu verantwortender Schadensursachen nicht aus (Art. 17 Abs. 5 CMR). Darauf beruft sich die Klägerin zu Recht. Denn auch der Fahrer der Beklagten zu 1) hat im Zusammenhang mit der Verladung des Gutes eine Schadensursache gesetzt, für die die Beklagte zu 2) eine Mithaftung trifft (Art. 3, Art. 17 Abs. 1 und 5 CMR).

aa) Dies folgt allerdings entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts nicht aus der Erwägung, daß die Beklagte zu 1) durch ihren Fahrer die Pflicht zu einer beförderungssicheren Verladung des Gutes oder Mitwirkungs- oder Überprüfungspflichten insoweit verletzt habe. Dahingehende Pflichten trafen die Beklagte zu 1) vorliegend nicht.

aaa) Die CMR enthält keine Regelung der Frage, wer von den Beteiligten - Absender oder Frachtführer - zur beförderungssicheren Verladung des Gutes verpflichtet ist. Maßgebend sind daher die in einem solchen Falle ergänzend heranzuziehenden nationalen Rechtsvorschriften, hier die Bestimmungen des deutschen Rechts. Nach ihnen ist es Sache des Absenders, nicht des Frachtführers, für eine das Gut vor Zerstörung oder Beschädigung schützende ordnungsgemäße Verladung zu sorgen (§ 17 Abs. 1 Satz 1 KVO). Dem steht nicht entgegen, daß der Frachtführer für die Betriebssicherheit seines Fahrzeugs verantwortlich ist und daß es demgemäß auch

in seine Verantwortlichkeit fällt, die betriebssichere Verladung des Gutes sicherzustellen (§ 17 Abs. 1 Satz 3 KVO). Denn insoweit geht es allein darum, durch eine sachgerechte Verteilung der Ladung auf dem Beförderungsmittel Umständen vorzubeugen, die die Stabilität des Fahrzeugs, seine Lenk- und Bremsfähigkeit oder sonst seine Betriebssicherheit beeinträchtigen. Darüber hinaus ist es nicht Aufgabe des Frachtführers, auch den Anforderungen Rechnung zu tragen, die an die Ladungssicherung (beförderungssichere Verladung) zu stellen sind (BGHZ 32, 194, 197 f; BGH, Urt. v. 20.3.1970 - I ZR 28/69, LM KVO Nr. 29 = VersR 1970, 459, 460).

bbb) Des weiteren trafen Verladepflichten die Beklagte zu 1) auch nicht aus ausdrücklicher oder stillschweigender Übernahme. Weder hat das Berufungsgericht festgestellt noch sind sonst Umstände dafür ersichtlich, daß der Fahrer erklärt habe, er übernehme die Verladung oder die Verantwortung dafür. Seine Anweisung, das Gut in bestimmter Weise zu verladen, hat eine Mitverantwortung für die Verladung nicht begründet. Diese Anweisung diene, wie ausgeführt, allein der besseren Lastverteilung und damit der Stabilität und Betriebssicherheit des Fahrzeugs. Eine Übernahme der Pflicht zu beförderungssicherer Verladung in dem vorerörterten Sinne war damit nicht verbunden.

bb) Jedoch hatte die Beklagte zu 1) die allgemeine Rechtspflicht, das ihr zur Beförderung übergebene fremde Eigentum vor Beschädigung während des Transports zu schützen. Es entspricht ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs, daß der Frachtführer - ebenso wie der Spediteur oder Lagerhalter - aus seiner Fürsorge-

pflicht für ihm anvertrautes fremdes Gut auch ohne vertragliche Verpflichtung gehalten ist, dieses vor Schaden zu bewahren (RGZ 102, 38, 42; 105, 302, 304; BGHZ 9, 301, 307; 46, 140, 146; BGH, Urt. v. 20.3.1970 - I ZR 28/69, LM KVO Nr. 29 = VersR 1970, 459, 460; Urt. v. 22.4.1977 - I ZR 18/76, LM AGNB Nr. 5 = VersR 1977, 662, 663).

Diese allgemeine Rechts- und Obhutspflicht verletzt der Frachtführer allerdings nicht schon dann, wenn er sich auf die Überprüfung der ihm obliegenden Betriebssicherheit seines Fahrzeugs nach Durchführung der Verladung beschränkt und nicht auch - über diese Überprüfung hinaus - der Frage der Sicherung der Ladung gegen Transportschäden nachgeht. Pflichten, die über die Überprüfung der Betriebssicherheit hinaus auch auf die Überprüfung der Beförderungssicherheit des Gutes (Ladungssicherung) gerichtet sind, treffen den Frachtführer, wie ausgeführt, nicht. Anders liegt es aber dann, wenn der Frachtführer vor Antritt der Fahrt oder bei Ausführung der Beförderung erkennt, daß ein Schaden am Gut infolge unsachgemäßer Verladung droht oder die Gefahr eines Schadenseintritts nach den Umständen ohne weiteres auf der Hand liegt. In einem solchen Falle verletzt er seine Fürsorgepflicht, wenn er solche dem Gut drohenden Gefahren unbeachtet ließe. Der Frachtführer, der bei Ausführung der Beförderung bemerkt, daß dem Gut ein Schaden droht, darf seine Fahrt nicht deshalb fortsetzen, weil er für eine beförderungssichere Verladung des Gutes nicht verantwortlich ist und Überprüfungspflichten ihn insoweit nicht treffen. Nicht anders liegt es, wenn er vor Fahrtantritt Schadensquellen feststellt oder wenn die Gefahr des Eintritts eines Schadens ohne weiteres ersichtlich ist.

Gegen diese allgemeine Rechtspflicht, das zum Transport übernommene fremde Eigentum vor Zerstörung oder Beschädigung zu bewahren, hat der Fahrer der Beklagten zu 1) vorliegend verstoßen. Auch wenn ihn keine Mitwirkungs-, Überwachungs- oder Überprüfungspflichten bei der Verladung des Gutes trafen, mußte er der Tatsache Rechnung tragen, daß die Gefahr bestand, die im Fahrzeug mit Zwischenräumen, d.h. ungesichert aufgestellten Paletten könnten mangels ausreichender eigener Standfestigkeit durch Fahrerschütterungen oder sonstige während der Fahrt auf das Gut einwirkende Kräfte umstürzen und dadurch zu Schäden am Gut führen. Daß diese Gefahr bestand, drängte sich auf. Ersichtlich war sie spätestens bei der Überprüfung des Fahrzeugs auf Betriebssicherheit. Der Fahrer der Beklagten zu 1) hätte daher die Verkäuferfirmen zur Sicherung der Ladung anhalten, notfalls die Ausführung der Beförderung ablehnen oder von weiteren Weisungen der Beklagten zu 1) abhängig machen müssen. Hätte er das getan, wäre der Schaden vermieden worden. Die Mitursächlichkeit seines Verhaltens insoweit hat daher das Berufungsgericht im Ergebnis zu Recht bejaht (Art. 17 Abs. 5 CMR). Für dieses Verhalten des Fahrers ihrer Erfüllungshelfin, der Beklagten zu 1), hat die Beklagte zu 2) einzustehen (Art. 3 CMR).

2. Gleichwohl muß die Revision in dem erkannten Umfang Erfolg haben, weil die bislang getroffenen Feststellungen nicht die Auffassung des Berufungsgerichts tragen, daß die von dem Fahrer der Beklagten zu 1) vorgenommene Vollbremsung, die den Schaden ausgelöst hat, der Beklagten zu 2) als weitere Schadensursache anzulasten sei, und weil ferner durchgreifende Bedenken gegen die Schadensquotierung des Berufungsgerichts bestehen.

a) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Fahrer der Beklagten zu 1) eine weitere Schadensursache dadurch gesetzt, daß er während des Transports den von ihm gelenkten Lastzug durch eine Vollbremsung abgebremst hat. Darüber besteht zwischen den Parteien auch kein Streit. Fraglich ist jedoch, ob die Beklagte zu 2) für diese Schadensursache einzustehen hat. Das brauchte sie nicht, wenn sie insoweit den Entlastungsbeweis aus Art. 17 Abs. 2 CMR führte (vgl. BGH, Urt. v. 28.3.1985 - I ZR 194/82, NJW 1985, 2092, 2093 = TranspR 1985, 261, 264 = VersR 1985, 754, 756). Diese Frage ist offen. Für das Berufungsgericht stellte sie sich nicht, weil es angenommen hat, daß die Vollbremsung auf einem Fahrfehler des Fahrers beruhte. Die Feststellungen des Berufungsgerichts dazu sind jedoch, wie die Revision zu Recht geltend macht, nicht verfahrensfehlerfrei getroffen.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, nach dem Vortrag der Klägerin habe der Fahrer der Beklagten zu 1) vor einer von Grün auf Gelb umgesprungenen Verkehrsampel eine Notbremsung vorgenommen, um einen vor ihm fahrenden Pkw nicht zu gefährden, der entgegen der ursprünglichen Erwartung des Fahrers der Beklagten zu 1) sein Fahrzeug doch noch angehalten habe. Diesem Abbremsvorgang habe ein Fahrfehler zugrunde gelegen, da bei Gelblicht auf das nächste Zeichen zu warten sei (vgl. § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2 StVO) und der Fahrer deshalb mit einem Anhalten des Pkw vor ihm habe rechnen müssen. Den Vortrag der Klägerin, auf dem diese Beurteilung beruhe, hätten die Beklagten nicht in beachtlicher Weise bestritten.

Diesen Erwägungen kann nicht beigetreten werden. Als unbestritten durfte das Berufungsgericht allein die Tatsache der Vollbremsung ansehen, jedoch nicht die diesem Vorgang zugrunde liegenden Umstände. Mit Schriftsatz vom 16.3.1981 hatten die Beklagten in Abrede gestellt, daß der Fahrer der Beklagten zu 1) einen Fahrfehler begangen habe (S. 4 = Bl. 26 GA). Damit hatten sie hinreichend deutlich behauptet, daß der in Rede stehende Bremsvorgang nicht Folge einer verkehrswidrig-falschen Einschätzung der Verkehrssituation durch den Fahrer gewesen sei. Als unsubstantiiert oder sonst als unbeachtlich durfte das Berufungsgericht dieses Vorbringen nicht behandeln. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Vortrag der Klägerin hinsichtlich des Vorliegens eines Fahrfehlers lediglich eine Mutmaßung war, die sie aus der Tatsache der Vollbremsung abgeleitet hatte (Klageschrift S. 3, 4 = Bl. 3, 4 GA). Weitere Umstände tatsächlicher Art hatte sie dafür nicht vorgetragen. Dementsprechend hat auch das Landgericht in Tatbestand und Gründen seines Urteils die die Vollbremsung auslösenden Umstände zu Recht für streitig erachtet. In zweiter Instanz hat sich an diesem Sach- und Streitstand nichts geändert. Demgemäß durfte das Berufungsgericht vom Vorliegen eines Fahrfehlers des Fahrers der Beklagten zu 1) nicht ausgehen. Allein aus der Vollbremsung folgt ein verkehrswidriges Fahrverhalten noch nicht. Diese kann ihre Ursache - beispielsweise - auch allein in einem Fahrfehler des Pkw-Fahrers finden.

Die Beurteilung des Berufungsgerichts, daß der Fahrer der Beklagten zu 1) einen Fahrfehler begangen habe, kann auch nicht mit der Erwägung gehalten werden, daß die Beklagten Beweis für ihr Vorbringen insoweit nicht angetreten hät-

ten. Zwar ist es der Frachtführer, hier die Beklagte zu 2), der sich entlasten muß (Art. 17 Abs. 2 CMR). Dabei kann aber vorliegend nicht außer Betracht bleiben, daß das Landgericht und ersichtlich auch die Parteien die Klägerin hinsichtlich der Frage des Vorliegens eines Fahrfehlers für darlegungs- und beweisbelastet angesehen und damit die Verteilung der Darlegungs- und Beweislast insoweit verkannt haben. Beweisfällig wären daher die Beklagten erst dann gewesen, wenn sie auch nach Erörterung der Beweislastfrage durch das Berufungsgericht (§§ 139, 278 Abs. 3, 523 ZPO) die Verkehrssituation nicht näher dargelegt und Beweis zur Frage des Fahrfehlers nicht angetreten hätten.

b) Mit Erfolg wendet sich die Revision ferner gegen die Erörterungen des Berufungsgerichts zur Schadensteilung. Das Berufungsgericht hat den von ihm für gegeben gehaltenen Fahrfehler des Fahrers der Beklagten zu 1) mit 1/2, dessen Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Verladung mit 1/6 und die von den Verkäuferfirmen gesetzte Schadensursache mit 1/3 gewichtet und dementsprechend den Schaden im Verhältnis 2/3 (Beklagte) zu 1/3 (Klägerin) geteilt.

Bei dieser Schadensquotierung kann es nach dem derzeitigen Verfahrensstand schon deshalb nicht bleiben, weil das Fahrverhalten des Fahrers der Beklagten zu 1) (Vollbremsung) als Schadensursache dann außer Betracht zu bleiben hat, wenn der Beklagten zu 2) der Entlastungsbeweis aus Art. 17 Abs. 2 CMR gelingt.

Darüber hinaus kann das Fahrverhalten des Fahrers, selbst wenn ihn ein Verschulden träfe, gegenüber dem Verursachungsanteil, der die Verladung und das damit in Zusammenhang stehende Verhalten der Verkäuferfirmen und des Fahrers betrifft, nicht ohne weiteres mit 1/2 berücksichtigt werden. Insoweit hat das Berufungsgericht, wie die Revision zutreffend rügt, nicht hinreichend gewürdigt, daß bei einer ordnungsgemäßen beförderungssicheren Verladung Verkehrsabläufe wie hier in Rechnung gestellt werden müssen, auch wenn dabei - was im Streitfall nach den bislang getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht ausgeschlossen ist - eine Unaufmerksamkeit des Fahrers und damit auch ein Verschulden mitwirkt. Das bedeutet, daß bei der Schadensabwägung in Fällen dieser Art das größere Gewicht regelmäßig der Fehlerhaftigkeit der Verladung und den damit in Zusammenhang stehenden Umständen zukommt und daß diesem Verursachungsanteil nicht jeder den Schaden auslösende Fahrfehler ohne weiteres gleichgesetzt werden kann. Daß vorliegend ein anderes gelten müßte, etwa deshalb, weil den Fahrer der Beklagten zu 1) ein größeres Verschulden hinsichtlich seines Fahrverhaltens träfe, ist nicht ersichtlich.

III. Revision der Beklagten zu 1)

1. Das Berufungsgericht hat angenommen, daß der Klägerin Schadensersatzansprüche nach der CMR auch gegen die Beklagte zu 1) zustünden (Art. 13 CMR), weil die Klägerin auch ihr gegenüber anspruchsberechtigt sei. Dem kann nicht beigetreten werden.

a) Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag stehen der Klägerin gegen die Beklagte zu 1) nicht in ihrer Eigenschaft als Auftraggeberin zu. Vertragsansprüche insoweit hat sie nur gegen die Beklagte zu 2), ihre Vertragspartnerin. Mit der Beklagten zu 1) verbinden sie keine vertraglichen Beziehungen. Diese ist, wie den Feststellungen des Berufungsgerichts entnommen werden kann, auch nicht durch Übernahme von Gut und Frachtbrief in den Beförderungsvertrag zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 2) eingetreten (Art. 34 CMR).

b) Auch Ansprüche als Empfängerin hat die Klägerin gegen die Beklagte zu 1) nicht. Nach der CMR ist zwar der Empfänger (ebenso wie nach § 435 HGB) legitimiert, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, und zwar nicht nur, soweit es um Ersatzansprüche wegen Verlusts und Überschreitung der Lieferfrist geht (Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR), sondern auch hinsichtlich der hier in Betracht zu ziehenden Schadensersatzforderungen wegen Beschädigung des Gutes (BGHZ 75, 92, 94; BGH, Urt. v. 6.5.1981 - I ZR 70/79, VersR 1981, 929, 930 = TranspR 1982, 41, 42). Beförderungsvertrag in diesem Sinne ist aber nur das zwischen dem Absender des Gutes und dem Frachtführer bestehende Rechtsverhältnis, bei Einschaltung von Unterfrachtführern, die durch Annahme von Gut und Frachtbrief in den Beförderungsvertrag eintreten (Art. 34 CMR), auch dasjenige zwischen Absender und Unterfrachtführer, jedoch nicht das zwischen Hauptfrachtführer und demjenigen Unterfrachtführer, der nicht aufeinanderfolgender Frachtführer geworden ist. Gegen ihn stehen dem Empfänger - ebenso wie dem Absender - keine Ansprüche aus dem Beför-

derungsvertrag zwischen Absender und Hauptfrachtführer zu. Rechte insoweit hat der Empfänger - ebenso wie der Absender - allein gegen den Hauptfrachtführer.

Danach kommen Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte zu 1) aus ihrer Rechtsstellung als Empfängerin nach der CMR nicht in Betracht. Hauptfrachtführer in dem vorerörterten Sinne war die von der Klägerin beauftragte Beklagte zu 2), die als Fixkostenspediteur (§ 413 Abs. 1 HGB) ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hatte. Die Beklagte zu 1) war lediglich deren Unterfrachtführerin (Art. 3 CMR; §§ 431, 432 Abs. 1 HGB). Zur Klägerin war die Beklagte zu 1), wie erwähnt, weder direkt noch als aufeinanderfolgender Frachtführer (Art. 34 CMR) in Rechtsbeziehungen getreten.

c) Ansprüche aus der CMR könnten daher der Klägerin gegen die Beklagte zu 1) nur dann erwachsen sein, wenn die Beklagte zu 2) die ihr gegen die Beklagte zu 1) zustehenden Vertragsansprüche an die Klägerin abgetreten hätte (vgl. § 52 Buchst. a) ADSp). Indessen ist für eine solche Übertragung von Rechten der Beklagten zu 2) auf die Klägerin nichts ersichtlich.

2. Gleichwohl kann das Revisionsgericht über die Klage gegen die Beklagte zu 1) noch nicht abschließend entscheiden. In Betracht kommen im Hinblick auf die Verletzung von Fürsorgepflichten der Beklagten zu 1) durch deren Fahrer im Zusammenhang mit der Verladung des Gutes und im Hinblick auf das Fahrverhalten des Fahrers (Vollbremsung) auch Schadens-

ersatzansprüche aus unerlaubter Handlung (§ 823 Abs. 1, § 831 BGB), deren Voraussetzungen das Berufungsgericht - von seinem Standpunkt aus folgerichtig - bislang nicht geprüft hat.

IV. Danach war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache, da sie weiterer tatrichterlicher Aufklärung bedarf, zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

v. Gamm

Piper

Teplitzky

Scholz-Hoppe

Mees