

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 44/96

Verkündet am:
16. Juli 1998
Walz
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein
BGHR : ja

HGB § 435 (F: 1. Juli 1998);
CMR Art. 29 Abs. 1

- a) Die Frage, welches Verschulden i.S. von Art. 29 Abs. 1 CMR dem Vorsatz gleichsteht, beurteilt sich bei Gütertransportschäden aus der Zeit vor dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz - TRG) vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588 ff.) im Falle der Anrufung eines deutschen Gerichts nach dem alten nationalen Recht.
- b) Bei der Beurteilung, ob im Falle eines während des Transportes erfolgten Diebstahls aus einem LKW ein grob fahrlässiges Fehlverhalten des Frachtführers anzunehmen ist, richtet sich, sofern der Tatort nicht feststeht, das Maß der gebotenen Sorgfalt nach den Anforderungen, die auf dem risikoreichsten Streckenabschnitt an die Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz des Transportgutes zu stellen sind. Ist danach von grober Fahrlässigkeit auszugehen, die ihrer Art nach als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt, so obliegt es dem Frachtführer,

im Prozeß solche Umstände vorzutragen und gegebenenfalls zu beweisen, die gegen die Kausalität des Sorgfaltsverstoßes sprechen.

BGH, Urt. v. 16. Juli 1998 - I ZR 44/96 - OLG Oldenburg
LG Osnabrück

- 3 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Juli 1998 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Erdmann und die Richter Prof. Dr. Mees, Starck, Dr. Bornkamm und Pokrant

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 6. Februar 1996 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 Klägerin, Transportversicherer der Firma H. in Düsseldorf (im folgenden: Versicherungsnehmerin), macht gegen die Beklagte teils aus abgetretenem und teils aus übergegangenem Recht wegen des Verlustes von Transportgut Schadensersatz geltend.

Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Beklagte im März 1994 zu festen Preisen mit dem Transport einer aus 3.801 Teilen Textilien im Gesamtgewicht von 1.679,8 kg bestehenden Sendung von Fes/Marokko nach Düsseldorf. Die Ausführung der Beförderung übertrug die Beklagte ihrer Streithelferin. Deren Fahrer übernahm die Sendung am 11. März 1994 in Fes. Er fuhr anschließend über Spanien, Frankreich und Belgien nach Düsseldorf, wo er am Morgen des 15. März 1994 bei der Versicherungsnehmerin eintraf. Beim Entladen stellte der Fahrer fest, daß die Schlösser des Lkw an den Seiten und an der Hintertür aufgebrochen waren. Von dem Transportgut fehlten insgesamt 1.564 Teile Textilien mit einem Gesamtgewicht von 691,19 kg.

Die Klägerin hat ihre Versicherungsnehmerin für den Verlust des Transportgutes mit 82.743,-- DM entschädigt und nimmt nunmehr die Beklagte in Anspruch. Sie hat die Auffassung vertreten, die Beklagte schulde ihr nach der CMR vollen Schadensersatz, weil die an der Transportdurchführung Beteiligten den Verlust der Ladung durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hätten. Auf dem mehrtägigen Transport hätte ein zweiter Fahrer eingesetzt werden müssen, um so eine durchgängige Bewachung des diebstahlsgefährdeten

Transportgutes zu gewährleisten. Den Verantwortlichen der Beklagten sei bekannt gewesen, daß in den letzten Jahren in Spanien des öfteren Textilien aus Lkw entwendet worden seien. Überdies hätte der Fahrer angewiesen werden müssen, seine Nachtruhe nur auf bewachten Parkplätzen zu verbringen. Statt dessen habe er mehrere zum Teil ein- und mehrstündige Pausen auf unbewachten Parkplätzen verbracht. Der Lkw sei auch nicht genügend gesichert gewesen, da das Fahrzeug lediglich über einfache Bügelschlösser ohne zusätzliche Alarmanlage verfügt habe.

Die Klägerin macht neben dem geleisteten Ersatzbetrag einen weiteren Schadensbetrag von 1.000,-- DM aus abgetretenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin (deren Selbstbehalt) geltend. Sie hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie 83.743,-- DM
nebst 5 % Zinsen seit dem 16. Juni 1994 zu zahlen.

Die Beklagte und ihre Streithelferin haben den Vorwurf grober Fahrlässigkeit zurückgewiesen. Die Textilien seien in einem festen Wechselkoffer aus Aluminium transportiert worden. Nach der Beladung seien die Türen verriegelt und mit Schlössern versehen worden. Der Fahrer habe ausschließlich große Nationalstraßen und Autobahnen benutzt und den Lkw zu keiner Zeit unbewacht abgestellt oder aus den Augen gelassen. Er habe das Fahrzeug nur auf beleuchteten Rast- und Parkanlagen angehalten. Das Aufbrechen der Schlösser habe der Fahrer erst in Düsseldorf bemerkt, weil über den Schloßvorrichtungen der Türen des Wechselkoffers mit manueller Verriegelung versehene Schmutzabweiser in

Form von Abdeckkanten aus Blech vorhanden gewesen seien. Diese Verriegelungen seien nach der Tat wieder angebracht worden. Der Klägerin und ihrer Versicherungsnehmerin sei bekannt gewesen, daß für die Durchführung des Transportes nur ein Fahrer eingesetzt werden würde.

Das Landgericht hat die Beklagte unter Abweisung der weitergehenden Klage zur Zahlung von 12.792,44 DM nebst Zinsen verurteilt. Die Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte und ihre Streithelferin beantragen, verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat eine über Art. 17 Abs. 1, Art. 23 Abs. 3 CMR hinausgehende Haftung der Beklagten verneint, weil weder der Beklagten selbst noch ihrer Streithelferin und deren Fahrer ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden (Art. 29 Abs. 1 CMR) angelastet werden könne. Dazu hat es ausgeführt:

Die Haftungsbeschränkung entfalle nach Art. 29 Abs. 1 CMR nur, wenn der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht habe, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichstehe. Als solches werde die grobe Fahrlässigkeit angesehen. Die Voraussetzungen für ein derart schweres Ver-

schulden könnten im Streitfall jedoch nicht festgestellt werden.

Der Fahrer habe - wie er als Zeuge glaubhaft bekundet habe - als Fahrtroute Nationalstraßen und Autobahnen gewählt und nur an durchgehend beleuchteten Raststätten gehalten. Er habe das Fahrzeug lediglich für Essenspausen von maximal einer Stunde verlassen. Der Lkw sei mit einer pneumatischen Wegfahrsperre ausgerüstet gewesen, die der Fahrer bei jedem Halt in Tätigkeit gesetzt habe. Der Auflieger habe aus einem festen Kastenaufbau aus Aluminium bestanden, dessen Türen durch Überwurfbügel verschlossen und mit einem Bügelschloß gesichert gewesen seien.

Dem Vortrag der Klägerin könne nicht entnommen werden, daß besondere Verhältnisse auf der Fahrtroute durch Spanien, Frankreich und Belgien weitergehende Sicherheitsvorkehrungen gegen Diebstahl erfordert hätten. Es sei insbesondere nicht dargetan, daß auf der gewählten Fahrtstrecke eine ungewöhnlich erhöhte Diebstahlsgefahr für das Transportgut bestanden habe und daß die Beklagte und der Fahrer davon hätten Kenntnis haben müssen. Von der Klägerin als Transportversicherer dürfe erwartet werden, daß ihr konkrete Zahlen über die Diebstahlshäufigkeit auf der befahrenen Route oder zumindest weitere Fälle, die auf ein erhöhtes Diebstahlsrisiko hindeuteten, bekannt seien. Ihr allgemeiner Hinweis, die Verhältnisse in Spanien und Frankreich seien unsicher, genüge daher nicht.

Da konkrete Anhaltspunkte für eine besondere Gefährdung des Transportes gefehlt hätten, könne es nicht als

grob fahrlässig angesehen werden, daß die Beklagte oder ihre Streithelferin keine weitergehenden Sicherungsmaßnahmen ergriffen hätten. Die Streithelferin sei nicht verpflichtet gewesen, einen zweiten Fahrer einzusetzen oder das Fahrzeug zusätzlich mit einer Alarmanlage für den Auflieger auszustatten, da im Streitfall weder von der Fahrtroute noch von der Ladung her auf ein außergewöhnlich hohes Diebstahlsrisiko hätte geschlossen werden müssen. Unter diesen Umständen sei der Einsatz eines zweiten Fahrers vor allem auch aus wirtschaftlichen Gründen kaum zumutbar gewesen, was sowohl den Versendern als auch den Transportversicherern allgemein bekannt sei. Vereinbarungen über die Mitnahme einer Begleitperson seien - unstreitig - gleichwohl nicht getroffen worden. Es könne auch nicht als grob fahrlässig angesehen werden, daß der Fahrer, wie von der Klägerin verlangt, seine Ruhepausen nicht ausschließlich auf bewachten Parkplätzen verbracht habe. Die Beklagte habe bestritten, daß dies nach Fahrtroute und Fahrtzeit möglich gewesen sei.

II. Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

1. Die Vorinstanzen sind zutreffend davon ausgegangen, daß die Beklagte zumindest als Fixkostenspediteurin im Sinne des § 413 Abs. 1 HGB anzusehen ist und als solche der Haftung nach der CMR unterliegt (BGH, Urt. v. 17.4.1997 - I ZR 131/95, TranspR 1998, 25, 26 = VersR 1998, 82; Herber/Piper, CMR, Art. 1 Rdn. 28 ff. m.w.N.). Danach schuldet die Beklagte unbegrenzten Schadensersatz für den Verlust des Transportgutes gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR über die Be-

schränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR hinaus nur dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 29 CMR eingreifen. Hiervon ist auch das Berufungsgericht ausgegangen.

Es hat weiter in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Senats angenommen, daß sich der Frachtführer nach Art. 29 Abs. 1 CMR nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen kann, wenn er den Schaden durch grobe Fahrlässigkeit verursacht hat (vgl. BGHZ 88, 157, 162; BGH TranspR 1998, 25, 27 m.w.N.). Entsprechendes gilt, wenn der Schaden durch seine Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen grob fahrlässig herbeigeführt worden ist (Art. 29 Abs. 2 CMR).

An dieser Beurteilung hat sich für den Streitfall durch das am 1. Juli 1998 in Kraft getretene Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz - TRG) vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588 ff.) nichts geändert. Der Revisionserweiterung ist zwar im Grundsatz darin beizutreten, daß vieles für die Annahme spricht, daß nunmehr bei Anwendbarkeit deutschen Rechts als ein Verschulden, das zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen der CMR führt, neben dem Vorsatz nicht mehr die grobe Fahrlässigkeit anzusehen sein wird, sondern die Leichtfertigkeit, zu der das Bewußtsein hinzukommen muß, ein Schaden werde mit Wahrscheinlichkeit eintreten. Hierfür sprechen vor allem die in § 435 HGB n.F. und § 439 Abs. 1 HGB n.F. enthaltenen Regelungen. Nach § 435 HGB n.F. gelten die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen zugunsten des Frachtführers nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder eine in § 428 HGB n.F. ge-

nannte Person vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat. In § 439 Abs. 1 HGB n.F. ist bestimmt, daß Ansprüche aus einer Beförderung bei Vorsatz oder bei einem dem Vorsatz nach § 435 HGB n.F. gleichstehenden Verschulden erst in drei Jahren verjähren. Die bewußte Leichtfertigkeit i.S. von § 435 HGB n.F. löst damit die grobe Fahrlässigkeit als Grenze für die Beschränkung der Haftung des Güterbeförderers im Bereich des nationalen Frachtrechts funktionell ab (vgl. auch § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB n.F.; ferner § 607a Abs. 4 und § 660 Abs. 3 HGB).

Auf die Ersatzpflicht für Gütertransportschäden, die - wie hier - vor dem 1. Juli 1998 eingetreten sind oder zu denen es sonst im Rahmen von Einzelschuldverhältnissen kommt, die vor dem genannten Stichtag begründet wurden, bleibt die Gesetzesnovelle jedoch ohne Einfluß. Dem Transportrechtsreformgesetz kann für eine gewollte Rückwirkung nichts entnommen werden und der Zeitpunkt, in dem der jeweils anhängige Rechtsstreit stattfindet und entscheidungsreif wird, ist ebensowenig wie der Schadenszeitpunkt allein ein hinreichendes intertemporales Anknüpfungsmoment. Altfälle sind daher nach der früheren Rechtslage zu beurteilen. Dies folgt aus dem in Art. 170 und Art. 232 § 1 EGBGB enthaltenen Rechtsgedanken, wonach sich Inhalt und Wirkung eines Schuldverhältnisses nach dem bei seiner Entstehung geltenden Gesetz richten, soweit - wie im Streitfall - kein Dauerschuldverhältnis betroffen ist (vgl. BGHZ 10, 391, 394; 44, 192, 194; zum Tarifaufhebungsgesetz: BGH, Urt. v. 12.10.1995 - I ZR 118/94, TranspR 1996, 66, 67 = VersR

1996, 259; Urt. v. 5.6.1997 - I ZR 27/95, TranspR 1997, 420, 421 = VersR 1998, 210).

Demgemäß ist im Streitfall noch davon auszugehen, daß die grobe Fahrlässigkeit ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden i.S. von Art. 29 Abs. 1 CMR darstellt. Ob im vorliegenden Fall eine grobe Fahrlässigkeit der an der Transportdurchführung Beteiligten zu bejahen ist, läßt sich aufgrund der bislang getroffenen Feststellungen noch nicht abschließend beantworten.

2. Die Revision rügt mit Erfolg, daß das Berufungsgericht im Streitfall die Voraussetzungen für das Vorliegen der groben Fahrlässigkeit rechtsfehlerhaft verneint hat.

Grobe Fahrlässigkeit liegt - was das Berufungsgericht nicht verkannt hat - nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden und unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall jedem einleuchten mußte (BGH, Urt. v. 17.4.1997 - I ZR 251/94, TranspR 1998, 21, 24 = VersR 1998, 79; BGH TranspR 1998, 25, 27 m.w.N.).

Die tatrichterliche Beurteilung der Frage, ob eine grobe Fahrlässigkeit vorliegt, ist durch das Revisionsgericht allerdings nur in beschränktem Umfang nachprüfbar. Die Prüfung muß sich darauf beschränken, ob das Berufungsgericht den Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit verkannt oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGH

TranspR 1998, 21, 24; TranspR 1998, 25, 27). Im Streitfall ist eine Verletzung des § 286 ZPO gegeben.

a) 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 (vgl. BGH, Urt. v. 16.2.1984 - I ZR 197/81, TranspR 1984, 182, 183 = VersR 1984, 551; BGH TranspR 1998, 25, 27). Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den aktuell erforderlichen Sorgfaltsanforderungen genügen. Die angeordneten Sicherheitsvorkehrungen müssen zuverlässig ineinandergreifen, verlässlich funktionieren und eine geschlossene Sicherheitsplanung darstellen. 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 gegeben hat, um vorgeschriebene Pausen einzuhalten. Ob ein grobes Organisationsverschulden des Frachtführers allein schon dann anzunehmen ist, wenn er einen Lkw-Transport nur mit einem Fahrer durchführen läßt, obwohl die vorgesehene Fahrtroute durch ein Gebiet führt, in dem - bekanntermaßen - für das Transportgut eine erhöhte Raub- und Diebstahlsgefahr besteht, kann nicht generell gesagt werden (vgl. BGH TranspR 1998, 25, 27).

b) Auf der Grundlage der bislang vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen läßt sich noch nicht abschließend beurteilen, ob die Beklagte, ihre Streithelferin oder der Fahrer bei der Organisation und Durchführung des Transportes die im Streitfall gebotenen Sorgfaltsanforderungen in besonders schwerem Maße verletzt haben.

aa) Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, daß weder von der Fahrtroute her noch aufgrund des transportierten Gutes habe angenommen werden müssen, das Transportgut sei besonders diebstahlsgefährdet gewesen. Diese Annahme ist nicht frei von Rechtsfehlern. Die Revision rügt mit Recht, daß das Berufungsgericht wesentlichen Sachvortrag der Klägerin unberücksichtigt gelassen hat.

Bei dem transportierten Gut handelte es sich um Bekleidungsstücke (Blusen, Jacken, Kleider, Westen, Röcke und Hosen), worauf nach Darstellung der Klägerin durch eine Beschriftung des Lkw mit dem Begriff "Textilien" auch hingewiesen wurde. Nach dem unter Beweis gestellten Vortrag der Klägerin sind derartige Waren "extrem diebstahlsgefährdet", weil es sich um leicht absetzbare Modeartikel von relativ hohem Wert handelt (vgl. auch BGH TranspR 1998, 25, 28; Urt. v. 28.5.1998 - I ZR 73/96, Umdr. S. 11, zur Veröffentlichung vorgesehen). Daß Bekleidungsstücke, vor allem Modeartikel, einen besonderen Entwendungsanreiz bieten, entspricht im übrigen schon der allgemeinen Lebenserfahrung. Den Erwägungen des Berufungsgerichts läßt sich nicht entnehmen, daß es dieses Vorbringen der Klägerin hinreichend berücksichtigt hat, da sich in den Entscheidungsgründen lediglich der - pauschale - Hinweis findet, weder von der

Route noch von der Ladung her habe auf ein außergewöhnlich hohes Diebstahlsrisiko geschlossen werden müssen.

Der Hinweis der Revisionserwiderung der Beklagten, es müsse beachtet werden, daß es sich bei der Ladung insgesamt nicht etwa um kleine, leicht transportable Gegenstände oder überhaupt um Sachen von hohem Wert gehandelt habe, steht der Annahme einer besonderen Diebstahlsgefährdung im Streitfall nicht entgegen. Entscheidend ist, daß das Transportgut aus handlichen, von den übrigen Bestandteilen der Sendung ohne weiteres trennbaren Einzelstücken bestand, die bereits als solche einen verhältnismäßig hohen Entwendungsanreiz boten.

bb) Die Klägerin hat weiter behauptet und durch Sachverständigengutachten unter Beweis gestellt, in Spanien bestehe - ebenso wie in Marokko - für Transportgut ein erhöhtes Diebstahlsrisiko und Lkw-Transporte durch diese Länder würden als gefährdet eingestuft. Das Berufungsgericht hat den Beweisantritt mangels hinreichend substantiierten Sachvortrags der Klägerin unberücksichtigt gelassen. Dies wird von der Revision zu Recht beanstandet.

Das Berufungsgericht hat die Anforderungen an die Darlegungslast der Klägerin überspannt. Die Angabe näherer Einzelheiten ist nur dann erforderlich, wenn diese für die Rechtsfolgen von Bedeutung sind. Das gilt insbesondere bei bloßen Indiztatsachen, die auf ein grob fahrlässiges Fehlverhalten des Frachtführers oder seiner Hilfspersonen hindeuten sollen. Rechtfertigen sie - wie im Streitfall - insgesamt den Schluß auf ein grobes Verschulden, so vermag das

Gericht anhand des tatsächlichen Vorbringens zu beurteilen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für das Bestehen des geltend gemachten Anspruchs vorliegen. Unter solchen Umständen kann die Nichterhebung eines angebotenen Beweises nur ganz ausnahmsweise dann zulässig sein, wenn die unter Beweis gestellten Tatsachen ersichtlich aufs Geratewohl und "ins Blaue hinein" behauptet wurden. Das darf jedoch in aller Regel nur beim Fehlen jeglicher tatsächlicher Anhaltspunkte angenommen werden (vgl. BGH, Urt. v. 23.4.1991 - X ZR 77/89, NJW 1991, 2707, 2709; Urt. v. 13.3.1996 - VIII ZR 36/95, BGHR ZPO § 138 Abs. 1 - Darlegungslast 6). Letzteres ist hier nicht der Fall.

Dem Berufungsgericht kann schon nicht darin beigetreten werden, für die Beurteilung der Frage, ob im Streitfall mit einer erhöhten Diebstahlsgefahr habe gerechnet werden müssen, komme es speziell auf die genaueren Verhältnisse im Bereich des Transportweges in der Zeit vor dem streitgegenständlichen Transport an. Welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer zum Schutz des Transportgutes vor Raub und Diebstahl treffen muß, hängt vielmehr maßgeblich von der allgemeinen Sicherheitslage für Gütertransporte ab, die in den zu durchfahrenden Regionen und Ländern besteht.

Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts hat sich die Klägerin aber auch nicht nur mit dem pauschalen Vortrag begnügt, die Verhältnisse in Spanien und Frankreich seien unsicher. Sie hat vielmehr unter Hinweis auf einen polizeilichen Vermerk vom 22. März 1994, der im Anschluß an ein Telefonat mit einem Mitarbeiter der Beklagten gefertigt wurde, behauptet, in den letzten Jahren (vor dem streitge-

genständlichen Transport) seien in Spanien - bei Zwischen-
aufenthalten der Lkw-Fahrer - des öfteren Textilien aus
Transportfahrzeugen entwendet worden. Über die Tatsache, ob
für Gütertransporte durch Spanien ein besonderes Dieb-
stahlsrisiko besteht, und ob solche - was für die Erforder-
lichkeit gesteigerter Sorgfalt ausreichen würde - in der
Branche als gefährdet angesehen werden, weil es dort in der
Zeit vor dem in Rede stehenden Schadensfall wiederholt zu
Diebstählen von Transportgut gekommen ist, kann ohne weite-
res durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis
erhoben werden. Der Umstand, daß es sich bei der Klägerin
um eine Versicherungsgesellschaft handelt, rechtfertigt es
entgegen der Annahme des Berufungsgerichts grundsätzlich
nicht, von ihr substantiierten Vortrag als von einer an-
deren Partei zu verlangen.

Dieser Beurteilung steht nicht der Einwand der Revi-
sionserwiderung der Beklagten entgegen, es sei nicht ge-
klärt, wo die Entwendung des Transportgutes stattgefunden
habe, so daß es am Nachweis fehle, daß die von der Klägerin
behauptete erhöhte Diebstahlsgefahr für Gütertransporte
durch Marokko und Spanien für den streitgegenständlichen
Diebstahl überhaupt ursächlich gewesen sei. Es ist zwar zu-
treffend, daß der Tatort nicht festgestellt wurde, so daß
auch offengeblieben ist, ob sich eine möglicherweise gege-
bene erhöhte Diebstahlsgefahr für das Transportgut im
Streitfall ausgewirkt hat. Die Klägerin muß im Rahmen von
Art. 29 CMR jedoch lediglich dartun und - soweit erforder-
lich - nachweisen, daß sich das qualifizierte Verschulden
auf den haftungsbegründenden Tatbestand erstreckt (vgl.
BGH, Urt. v. 27.6.1985 - I ZR 40/83, TranspR 1985, 338, 340

= VersR 1985, 1060; Herber/Piper aaO, Art. 29 Rdn. 14). Bei der Beurteilung, ob ein grob fahrlässiges Fehlverhalten anzunehmen ist, richtet sich das Maß der gebotenen Sorgfalt nach den Anforderungen, die auf dem risikoreichsten Streckenabschnitt an die Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz des Transportgutes zu stellen sind. Ist danach von grober Fahrlässigkeit auszugehen, die ihrer Art nach als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt, so obliegt es dem Beklagten, im Prozeß solche Umstände vorzutragen und zu beweisen, die gegen die Kausalität seines Sorgfaltsverstoßes sprechen (vgl. BGH, Urt. v. 13.4.1989 - I ZR 28/87, TranspR 1989, 327, 328 = VersR 1989, 1066 m.w.N.; ebenso OLG Köln TranspR 1994, 197, 198; Fremuth/Thume, Frachtrecht, CMR Art. 29 Rdn. 29; Koller, Transportrecht, 3. Aufl., CMR Art. 29 Rdn. 7 a.E.). Aufgrund seiner besonderen Sachnähe wird der Frachtführer durch diese Verteilung der Darlegungs- und Beweislast nicht in unzumutbarer Weise belastet; aus der Unaufklärbarkeit des Schadensortes darf ihm kein Vorteil erwachsen (ähnlich zum multimodalen Verkehr BGHZ 101, 172, 180). Sollte sich im Streitfall der Vortrag der Klägerin zur erhöhten Diebstahlsgefahr bestätigen, könnte das zur Bejahung der Voraussetzungen für den Wegfall der Haftungsbegrenzungen gemäß Art. 29 CMR führen. Denn bei der Beförderung von stark entwendungsgefährdeter Ware durch ein Gebiet, in dem ein gesteigertes Diebstahlsrisiko besteht, sind ungenügende Sicherheitsvorkehrungen regelmäßig die wahrscheinlichste Schadensursache, wenn es zu kriminellen Übergriffen auf die Ladung gekommen ist.

cc) Die Revision wendet sich auch mit Erfolg gegen die weitere Annahme des Berufungsgerichts, die Türen des

Aufliegers seien mit einem Bügelschloß ausreichend gegen unbefugtes Öffnen gesichert gewesen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist davon auszugehen, daß außer den Bügelschlössern keine weiteren Sicherungsvorkehrungen gegen ein unbefugtes Öffnen der Türen des Aufliegers vorhanden waren. Die Schlösser mußten daher so beschaffen sein, daß sie während der Schlaf- und Essenszeiten des Fahrers ausreichenden Schutz gegen eine Entwendung des Transportgutes boten.

Die Klägerin hat unter Beweisantritt vorgetragen, die aufgebrochenen Schlösser hätten aus Stahl bestehende, etwa kleinfingerdicke Bügel gehabt, die ohne weiteres geräuschlos mit einer Hebelschere hätten geöffnet werden können. Nach dem Vorbringen der Streithelferin in der Berufungserwiderung können selbst 'armdicke' Bügelschlösser mit modernen Werkzeugen ohne besonderes Aufsehen aufgebrochen werden. Unter diesen Umständen hätte das Berufungsgericht erwägen müssen, ob eine derartige - alleinige - Sicherungsvorkehrung zum Schutz des Transportgutes gegen Entwendung nicht von vornherein unzureichend und damit ungeeignet war. Jedenfalls bei erhöhtem Diebstahlsrisiko lag dann die Erforderlichkeit zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen - wie etwa die Ausstattung des Lkw mit einer Alarmanlage für den Auflieger oder die Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen für die Verbringung der vorgeschriebenen Ruhepausen auf bewachten Parkplätzen - auf der Hand.

c) Die weitere Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte der Beklagten zum Nachweis der von dem Fahrer eingelegten Pausenzeiten gemäß § 421 ZPO die Vorlage der

Tachographenscheibe aufgeben müssen, bleibt dagegen ohne Erfolg. Eine derartige gerichtliche Anordnung setzt nach § 425 ZPO einen zulässigen und begründeten Vorlegungsantrag (§ 424 ZPO) voraus, den - wie sich insbesondere aus § 421 ZPO ergibt - nur der Beweisführer stellen kann (vgl. Thomas/Putzo, ZPO, 20. Aufl., § 421 Rdn. 2). Daran fehlt es jedoch im Streitfall.

Aus dem Schriftsatz der Klägerin vom 10. Dezember 1994, auf den die Revision verweist, ergibt sich, daß sie den vorangegangenen Vortrag der Beklagten zu den Ruhepausen - in statthafter Weise (§ 138 Abs. 4 ZPO) - mit Nichtwissen bestritten und angeregt hat, die Beklagte möge ihr Vorbringen zu den Pausen des Fahrers durch Vorlage der Tachographenscheibe nachweisen. Darin kann ein ordnungsgemäßer Vorlegungsantrag der Klägerin nach § 424 ZPO nicht erblickt werden.

d) Ohne Erfolg bleibt auch die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe die Verteilung der Darlegungslast für ein grobes Verschulden des Frachtführers bzw. seiner Gehilfen im Sinne von Art. 29 CMR verkannt. Die Einlassungsbliegenheit des Frachtführers, auf die sich die Revision unter Hinweis auf Herber/Piper (aaO Art. 29 Rdn. 16) und die dort zitierte Rechtsprechung des Senats beruft, bezieht sich allein auf mögliche Schadensursachen aus seiner Sphäre, insbesondere auf die von ihm getroffenen organisatorischen Maßnahmen zur Verhinderung von Verlust und Beschädigung des Transportgutes. Dagegen kommt dem im Haftpflichtprozeß mit Darlegung und Beweis belasteten Anspruchsteller eine solche Erleichterung bei seiner Rechtsverfolgung nicht

zugute, soweit es um Umstände aus anderen Bereichen geht, die ein gesteigertes Maß an Sorgfalt überhaupt erst erfordern. Hierzu gehören auch diejenigen Tatsachen, aus denen sich ergibt, daß für bestimmtes Transportgut in konkret benannten Ländern ein erhöhtes Entwendungsrisiko existiert.

3. Da für die Beurteilung des Vorliegens einer groben Fahrlässigkeit weitere tatrichterliche Feststellungen erforderlich sind und es bislang auch zur Höhe des eingetretenen Schadens, die zwischen den Parteien streitig ist, an Feststellungen fehlt, ist dem Senat eine abschließende Entscheidung des Streitfalls nicht möglich.

III. Danach war das Berufungsurteil auf die Revision der Klägerin aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Erdmann

Mees

Starck

Bornkamm

Pokrant