BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 70/06

Verkündet am:
20. November 2008
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein
BGHR : ja

CMR Art. 1 Abs. 1; Art. 31 Abs. 1 lit. b

a) Bei der Frage, ob eine Streitigkeit aus einer der CMR unterliegenden Beförderung resultiert, ist auf den zwischen dem Hauptfrachtführer und seinem Auftraggeber geschlossenen Gesamtbeförderungsvertrag und nicht auf das Vertragsverhältnis zwischen dem Haupt-/Unterfrachtführer und einem (weiteren) Unterfrachtführer abzustellen.

b) Der Anwendungsbereich des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR ist – ebenso wie derjenige des Art. 32 CMR – auf Ansprüche beschränkt, die mit dem Beförderungsvertrag noch in einem hinreichend engen Zusammenhang stehen. Erfasst werden aber jedenfalls Ansprüche von und gegen Personen, die an der Beförderung als solcher unmittelbar beteiligt sind.

c) Die Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR auf gegen den Unterfrachtführer gerichtete deliktische Ansprüche ist nur dann gerechtfertigt, wenn er weiß oder zumindest hätte wissen können, dass er im Rahmen einer der CMR unterliegenden Gesamtbeförderung tätig wird.

BGH, Urt. v. 20. November 2008 – I ZR 70/06 – OLG Hamm
LG Essen

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Oktober 2008 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Schaffert und Dr. Bergmann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 2. März 2006 unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als das Berufungsgericht die Abweisung der Klage auch hinsichtlich des Anspruchs bestätigt hat, den die Klägerin aus übergegangenem Recht eines Unternehmens der S. -Gruppe geltend macht.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Klägerin ist nach ihrer Darstellung Rechtsnachfolgerin der G. Versicherungsbank VVaG, die Transportversicherer der S. -Gruppe war. Zur S. -Gruppe gehören unter anderem Unternehmen in Bochum, Essen und Gelsenkirchen. Die Klägerin nimmt die Beklagte, ein in Österreich ansässiges

Transportunternehmen, aus abgetretenem und übergegangenem Recht wegen Beschädigung von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

2 Die S. -Gruppe beauftragte DKS Langenfeld (im Weiteren: DKS), deren Rechtsnachfolgerin B. Deutschland ist, im August 2000 mit der Beförderung von Textilwaren per LKW von Deutschland zu verschiedenen Empfängern in Österreich. Die Textilien wurden in Bochum, Gelsenkirchen und Essen übernommen und zunächst im Wege eines Sammeltransports zum Lager von B. Deutschland in Aschaffenburg befördert. Die von DKS als Unterfrachtführerin beauftragte B. Österreich übernahm das Gut am Lager von B. Deutschland und beförderte es zu ihrem Lager in Wien, wo die Waren mit anderen Transportgütern neu zusammengestellt und anschließend auf eine Wechselbrücke zum Weitertransport nach Salzburg verladen wurden. Mit der Beförderung von Wien nach Salzburg beauftragte B. Österreich die Beklagte. Ein durchgehender Frachtbrief für den Transport von Bochum, Essen und Gelsenkirchen nach Salzburg wurde nicht ausgestellt.

3 Ein Fahrer der Beklagten übernahm die Wechselbrücke in Wien. Auf der anschließenden Fahrt nach Salzburg kam es zu einem schweren Verkehrsunfall, bei dem die in der Wechselbrücke transportierten Textilien der S. -Gruppe beschädigt wurden.

4 Die Klägerin hat den entstandenen Schaden mit 31.656,48 € beziffert. In Höhe der nach der CMR bestehenden Grundhaftung hat DKS den Schaden reguliert. Sowohl B. Deutschland als auch B. Österreich haben ihre Ansprüche wegen des streitgegenständlichen Transportschadens an die Klägerin abgetreten.

5 Nach Ansicht der Klägerin haftet die Beklagte für den eingetretenen Schaden gemäß Art. 29 CMR unbeschränkt, weil ihr Fahrer, dessen Verhalten sich die Be-

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

klagte zurechnen lassen müsse, den Verkehrsunfall durch ein qualifiziertes Verschulden verursacht habe. Die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte ergebe sich aus Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR, da die Orte, an denen die Waren übernommen worden seien, in der Bundesrepublik Deutschland lägen.

6 Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie 24.295,96 € nebst Zinsen zu zahlen.

7 Die Beklagte hat vor allem die fehlende internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte gerügt und dazu vorgebracht, sie habe bei Übernahme des Gutes keine Frachtbriefe oder sonstigen Papiere erhalten, aus denen sie hätte ersehen können, dass es sich um einen grenzüberschreitenden Gütertransport gehandelt habe. Sie sei von einem rein innerösterreichischen Transport ausgegangen.

8 Das Landgericht hat die Klage wegen fehlender internationaler Zuständigkeit der deutschen Gerichte als unzulässig abgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben.

9 Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter. Die Beklagte beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

10 I. Das Berufungsgericht hat die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte verneint. Zur Begründung hat es ausgeführt:

11 Im Streitfall komme allein ein deliktischer Anspruch der der S. -Gruppe angehörenden Unternehmen gegen die Beklagte in Betracht. Für einen solchen gemäß § 67 Abs. 1 VVG a.F. übergegangenen Anspruch sei die internationale Zuständigkeit des Landgerichts Essen nicht gegeben. Der vorliegende Sachverhalt unterscheide sich in wesentlichen Punkten von der Fallgestaltung, über die der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 31. Mai 2001 (I ZR 85/00, TranspR 2001, 452) entschieden habe. In dem seinerzeit entschiedenen Fall sei es um den Transport einer „Komplettladung" gegangen, während die beschädigten Waren im Streitfall im Zentrallager von B. Österreich in Wien zunächst abgeladen und anschließend mit anderen Transportgütern neu zusammengestellt worden seien. Die vom Bundesgerichtshof für den Fall der Beförderung einer „Komplettladung" verwendeten Argumente ließen sich auf den Streitfall nicht übertragen. Im Übrigen sei es dem ausführenden Frachtführer nicht zumutbar, sich bei einem Unfall seines Fahrzeugs eventuell auf Klagen in allen möglichen Herkunftsländern einlassen zu müssen.

12 Soweit die Klage auf abgetretene Ansprüche der B. Deutschland und der B. Österreich gestützt sei, gälten die vorstehenden Ausführungen entsprechend.

13 II. Die Revision hat im Wesentlichen Erfolg. Soweit das Berufungsgericht die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte – und damit auch die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Essen – für einen auf die Klägerin gemäß § 67 Abs. 1 VVG a.F. übergegangenen Anspruch der der S. -Gruppe angehörenden Unternehmen verneint hat, führt sie zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte für von B. Deutschland oder von B. Österreich an die Klägerin abgetretene Ansprüche hat das Berufungsgericht dagegen mit Recht verneint.

14 1. Die Revision der Klägerin ist begründet, soweit sie sich auf mögliche Ansprüche bezieht, die von Unternehmen der S. -Gruppe auf die Klägerin übergegangen sind.

15 a) Die Revision wendet sich nicht dagegen, dass das Berufungsgericht einen gemäß § 67 Abs. 1 VVG a.F. auf die Klägerin übergegangenen vertraglichen Anspruch der der S. -Gruppe angehörenden Unternehmen verneint hat, weil die CMR keine vertraglichen Ansprüche des Auftraggebers des Transports gegen den ausführenden Frachtführer vorsehe, wenn – wie im Streitfall – die Voraussetzungen des Art. 34 CMR nicht erfüllt seien (vgl. BGHZ 172, 330 Tz. 21).

16 b) Das Berufungsgericht hat angenommen, die Klägerin könne den von ihr gegen die Beklagte geltend gemachten Schadensersatzanspruch möglicherweise auf deliktische Ansprüche der der S. -Gruppe angehörenden Unternehmen stützen, die gemäß § 67 Abs. 1 VVG a.F. auf sie übergegangen seien. Hiervon ist – da eine nähere Prüfung der Begründetheit solcher Ansprüche in den Vorinstanzen nicht erfolgt ist – auch für das Revisionsverfahren auszugehen.

17 c) Die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte für derartige Ansprüche, die auch unter der Geltung des § 545 Abs. 2 ZPO in der Revisionsinstanz zu prüfen ist (vgl. nur BGHZ 173, 57 Tz. 21 – Cambridge Institute), kann sich für die gegen die in Österreich ansässige Beklagte gerichtete Klage auf der Grundlage des Vortrags der Klägerin entgegen der Auffassung der Vorinstanzen aus Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR ergeben.

18 aa) Nach dieser Vorschrift können wegen aller Streitigkeiten aus einer der CMR unterliegenden Beförderung die Gerichte des Staates angerufen werden, auf dessen Gebiet der Ort der Übernahme des Gutes liegt. Bei der Frage, ob die Streitigkeit aus einer der CMR unterliegenden Beförderung resultiert, ist auf den zwi-

schen dem Hauptfrachtführer und seinem Auftraggeber geschlossenen Frachtvertrag und nicht auf das Vertragsverhältnis zwischen dem Haupt-/Unterfrachtführer und einem (weiteren) Unterfrachtführer abzustellen. Maßgeblich ist der Gesamtbeförderungsvertrag, da dieser die Grundlage für die von dem Auftraggeber oder seinem Rechtsnachfolger geltend gemachten Ersatzansprüche bildet. Das gilt auch dann, wenn ein Unterfrachtführer als bloße Hilfsperson (Art. 3 CMR) des Hauptfrachtführers von dem Auftraggeber oder dessen Rechtsnachfolger aus Delikt auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird (BGH, Beschl. v. 31.5.2001 – I ZR 85/00, TranspR 2001, 452; a.A. Koller, TranspR 2002, 133, 135).

19 Von Art. 31 Abs. 1 CMR werden neben den aus dem Frachtvertrag resultierenden Ansprüchen auch außervertragliche Ansprüche, etwa aus unerlaubter Handlung, erfasst, sofern sie mit der Güterbeförderung in einem sachlichen Zusammenhang stehen (BGH TranspR 2001, 452; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., Art. 31 CMR Rdn. 1; Thume/Demuth, CMR, 2. Aufl., Art. 31 Rdn. 7; Herber/Piper, CMR, Art. 31 Rdn. 4, 6).

20 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs kommen die Zuständigkeitsregelungen des Art. 31 Abs. 1 CMR grundsätzlich auch dann zur Anwendung, wenn ein (weiterer) Unterfrachtführer als bloße Hilfsperson (Art. 3 CMR) des Hauptfrachtführers von dessen Auftraggeber oder von dem Rechtsnachfolger des Auftraggebers wegen Verlusts oder Beschädigung des Transportguts aus Delikt auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird. Als Ort der Übernahme i.S. von Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR ist in einem solchen Fall in der Regel nicht der Ort der Übernahme des Gutes durch den Unterfrachtführer, sondern der Abgangsort der gesamten Beförderung anzusehen (BGH TranspR 2001, 452; österr. OGH TranspR 2000, 34, 35).

21 bb) Das Berufungsgericht hat nicht verkannt, dass danach die Voraussetzungen für die Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR im Streitfall an sich erfüllt sind. Der Gesamttransport unterlag den Vorschriften der CMR, da das Gut von Deutschland aus zu verschiedenen Empfängern in Österreich befördert werden sollte. Die Textilwaren wurden zu Beginn des Transports in Deutschland übernommen. Gleichwohl hat das Berufungsgericht die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte verneint. Es hat gemeint, bei der streitgegenständlichen Fallgestaltung, die sich dadurch auszeichne, dass die beschädigten Textilien mehrfach neu mit anderen Gütern zu einem Sammeltransport zusammengestellt worden seien, komme die Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR nicht in Betracht, weil es dem aus unerlaubter Handlung in Anspruch genommenen ausführenden Frachtführer nicht zumutbar sei, sich bei Eintritt eines Schadens auf Klagen in einer Vielzahl von Herkunftsländern einlassen zu müssen.

22 Dieser Beurteilung des Berufungsgerichts vermag der Senat nicht beizutreten. Der Ansicht des Berufungsgerichts steht schon der Wortlaut des Art. 31 Abs. 1 CMR entgegen. Danach kommt es für die Anwendung der Zuständigkeitsregelung nicht darauf an, dass zwischen dem Kläger oder seinem Rechtsvorgänger und dem aus Delikt in Anspruch genommenen Unterfrachtführer vertragliche Beziehungen bestehen. Entscheidend ist vielmehr, ob die Streitigkeit aus einer der CMR unterliegenden Beförderung entstanden ist (BGH TranspR 2001, 452). Koller weist allerdings mit Recht darauf hin, dass die Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR auf sämtliche Streitigkeiten, die aus einer der CMR unterliegenden Beförderung resultieren, zu unsachgemäßen Ergebnissen führen kann (Koller, TranspR 2002, 133 ff.). Denn zu den Gehilfen i.S. des Art. 3 CMR, für deren Handlungen und Unterlassungen der Frachtführer grundsätzlich einstehen muss, gehören nicht nur Unterfrachtführer, sondern beispielsweise auch die Arbeitnehmer des Hauptfrachtführers und die Bediensteten sämtlicher Unterfrachtführer sowie die von dem

Haupt- oder Unterfrachtführer mit der Abwicklung der Beförderung in irgendeiner Weise betrauten Personen. Es gibt keinen sachgerechten Grund dafür, dass sich sämtliche Personen, die sich in irgendeiner Art und Weise bei der Transportdurchführung betätigt haben, im Falle einer Schadensverursachung entweder am ursprünglichen Ort der Übernahme des Gutes oder am vereinbarten Ablieferungsort auf eine gegen sie gerichtete Klage einlassen müssen. Der Anwendungsbereich des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR ist daher – ebenso wie derjenige des Art. 32 Abs. 1 CMR (vgl. BGH, Urt. v. 10.5.1990 – I ZR 234/88, TranspR 1990, 418, 420; MünchKomm.HGB/Basedow, Art. 32 CMR Rdn. 10; ferner Koller, Transportrecht aaO, Art. 32 CMR Rdn. 1, der allerdings eine Anwendung des Art. 32 Abs. 1 CMR auf Ansprüche gegen den Unterfrachtführer nur dann bejahen will, wenn dieser selbst einen CMR-Vertrag abgeschlossen hat) – auf Ansprüche zu beschränken, die mit dem Beförderungsvertrag noch in einem hinreichend engen Zusammenhang stehen. Erfasst werden jedenfalls Ansprüche von und gegen Personen, die an der Beförderung als solcher unmittelbar beteiligt sind. Das trifft auf die Beklagte zu. Die Versicherungsnehmer der Klägerin und DKS hatten eine durchgehende Gesamtbeförderung der Textilien von Deutschland nach Österreich vereinbart. Die Beklagte war mit dem Transport der Ware auf einer Teilstrecke von Wien nach Salzburg beauftragt worden. Bei dieser Beförderung ist der streitgegenständliche Schaden eingetreten. Er hat sich mithin innerhalb des nach der CMR maßgeblichen Haftungszeitraums (Art. 17 Abs. 1 CMR) ereignet und ist von einer Person verursacht worden, die unmittelbar mit dem Transport betraut war.

23 Für die Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR auf gegen den Unterfrachtführer gerichtete deliktische Ansprüche spricht vor allem der Umstand, dass es damit den am Frachtvertrag beteiligten Personen ermöglicht wird, auch mehrere aus ein und demselben Beförderungsvertrag herrührende Rechtsstreitigkeiten vor den Gerichten eines Staates abzuwickeln (BGH TranspR 2001, 452; österr. OGH

TranspR 2000, 34, 35). Verneinte man einen einheitlichen Gerichtsstand für eine Klage gegen den Frachtführer und dessen Unterfrachtführern, zu denen seitens des Absenders/Empfängers des Gutes keine Vertragsbeziehungen bestehen, so müsste, wie sich aus Art. 28 Abs. 2 CMR ergibt, das nur mit der außervertraglichen Haftung des (jeweiligen) Unterfrachtführers befasste Gericht gegebenenfalls auch die Vorschriften der CMR berücksichtigen und anwenden. Denn nach dieser Vorschrift kann sich ein Unterfrachtführer, für den der Frachtführer gemäß Art. 3 CMR haftet, auf die Bestimmungen der CMR berufen, die die Haftung des Frachtführers ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen, wenn gegen ihn Ansprüche aus außervertraglicher Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes erhoben werden. Ein derartiges Ergebnis liefe zum einen dem Sinn und Zweck des Art. 31 Abs. 1 CMR zuwider, der darin besteht, Streitigkeiten aus der CMR unterliegenden grenzüberschreitenden Beförderungen auf ganz bestimmte Gerichtsstände zu beschränken (vgl. BGH TranspR 2001, 452), und würde zum anderen die Gefahr divergierender Gerichtsentscheidungen über ein und denselben Lebenssachverhalt in sich bergen.

24 Der Umstand, dass die im Streitfall beschädigten Textilien zweimal umgeladen und mit anderen Gütern neu zu einem Sammeltransport zusammengestellt wurden, steht der Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR nicht ohne weiteres entgegen. Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass bei einem Sammelguttransport die Vorschriften der CMR zur Anwendung kommen, wenn die Beförderung des Gutes mit Kraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgt (BGHZ 65, 340, 342 ff.; BGH, Urt. v. 25.10.1995 – I ZR 230/93, TranspR 1996, 118, 119). Dementsprechend gilt bei einem grenzüberschreitenden Sammelguttransport auch die Zuständigkeitsvorschrift des Art. 31 Abs. 1 CMR. Sie sieht keinerlei Differenzierungen nach Art oder Ort des Schadenseintritts vor, so dass es für die Frage der internationalen Zuständigkeit

nicht darauf ankommen kann, auf welcher Transportstrecke oder auf welche Art und Weise sich ein Schaden ereignet hat (BGH TranspR 2001, 452, 453).

25 Die Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR auf gegen den Unterfrachtführer gerichtete deliktische Ansprüche ist aber nur dann gerechtfertigt, wenn er weiß oder zumindest hätte wissen können, dass er im Rahmen einer der CMR unterliegenden Gesamtbeförderung tätig wird (BGH TranspR 2001, 452, 453; österr. OGH TranspR 2000, 34, 36). Davon kann hier nicht ohne weiteres ausgegangen werden. Die Beklagte wurde von der B. Österreich mit dem Transport verschlossener Wechselbrücken von Wien nach Salzburg beauftragt. Sie ging nach ihrem Vortrag davon aus, mit einer rein innerösterreichischen Beförderung beauftragt worden zu sein, da sie von der Auftraggeberin keinerlei Frachtpapiere erhalten habe, aus denen sie hätte erkennen können, dass das Gut im Rahmen einer der CMR unterliegenden Gesamtbeförderung transportiert werden sollte mit der für sie wichtigen Folge, dass sie als Gehilfin der Hauptfrachtführerin (Art. 3 CMR) tätig wurde. In dem dem Senatsbeschluss vom 31. Mai 2001 (I ZR 85/00, TranspR 2001, 452) zugrunde liegenden Fall hatte der Unterfrachtführer das Gut entweder von Deutschland oder von Belgien aus nach Italien transportiert. Damit war klar, dass der Transport dem Haftungsregime der CMR unterlag. Der Unterfrachtführer konnte sich darauf von vornherein einstellen und diesen Umstand auch bei der Annahme des Auftrags berücksichtigen. Bei der Beklagten war dies, wenn man ihren Vortrag zugrunde legt, nicht der Fall.

26 Allerdings hat die Klägerin in ihrer Berufungsbegründung vom 4. Mai 2005 unter Beweisantritt vorgetragen, die Beklagte habe vor der Durchführung des Transports das Ausgangsbordero (Anlage K 26) erhalten, in dem die einzelnen Versender und die österreichischen Empfänger aufgeführt gewesen seien. Es sei für jeden, der sich hiermit auseinandergesetzt habe, sofort erkennbar gewesen, dass internationale Sendungen übernommen würden. Diesem Vorbringen der

Klägerin, die für das Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR beweispflichtig ist (Thume/Demuth aaO Art. 31 Rdn. 73), wird das Berufungsgericht im wiedereröffneten Berufungsverfahren nachzugehen haben.

27 d) Die Vorschrift des Art. 31 Abs. 1 CMR regelt nur die internationale Zuständigkeit. Innerhalb des nach dieser Bestimmung festgestellten Staates wird die nationale Zuständigkeit durch das jeweilige innerstaatliche Zivilprozess- und Gerichtsverfassungsrecht bestimmt (BGHZ 79, 332, 333 f.; Thume/Demuth aaO Art. 31 Rdn. 12; MünchKomm.HGB/Basedow, Art. 31 CMR Rdn. 18 bis 20 und 23 f.). Durch Art. 1a des Gesetzes zur CMR vom 5. Juli 1989 (BGBl. II, S. 586) ist nunmehr der Übernahmeort als auch innerdeutscher Gerichtsstand bestimmt (BGH TranspR 2001, 452, 453). Bei mehreren Übernahmeorten kommt es darauf an, welcher Übernahmeort zum Schaden die stärkste Verbindung hat. Das ist im Allgemeinen der Ort, an dem die größere Menge des Transportguts übernommen wurde (Koller, Transportrecht aaO Art. 1a CMR-Vertragsgesetz Rdn. 1).

28 2. Keinen Erfolg hat die Revision, soweit sie sich gegen die Abweisung von Ansprüchen wendet, die der Klägerin von B. Deutschland und von B. Österreich abgetreten worden sind. Vertragliche oder deliktische Ansprüche, die bei B. Deutschland oder B. Österreich entstanden sein können und dem Haftungsregime der CMR unterfallen, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen unterfällt das Vertragsverhältnis zwischen B. Österreich und der Beklagten nicht der CMR, da es keinen grenzüberschreitenden (Art. 1 Abs. 1 CMR), sondern einen rein innerösterreichischen Transport zum Gegenstand hat; damit kommt Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR auch aus diesem Grunde nicht zur Anwendung.

29 III. Danach ist das Berufungsurteil auf die Revision der Klägerin insoweit aufzuheben, als sie Ansprüche geltend macht, die auf sie von der S. - Gruppe übergegangen sind. In diesem Umfang wird die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Bornkamm Pokrant Büscher

Schaffert Bergmann

Vorinstanzen:
LG Essen, Entscheidung vom 22.12.2004 - 41 O 118/03 -
OLG Hamm, Entscheidung vom 02.03.2006 - 18 U 50/05 -