

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 73/96

Verkündet am:
28. Mai 1998
Walz
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

CMR Art. 29 Abs. 1

Zum Vorliegen grober Fahrlässigkeit, wenn das Transportgut während eines Transportes durch Italien, der mit einem Fahrer ausgeführt wird, aufgrund eines Raubüberfalls abhanden kommt.

BGH, Urt. v. 28. Mai 1998 - I ZR 73/96 - OLG Nürnberg
LG Nürnberg-Fürth

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Mai 1998 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Erdmann und die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Starck, Dr. Bornkamm und Pokrant

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 12. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 7. Februar 1996 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, Transportversicherer der P. AG (im folgenden: Versicherungsnehmerin), macht gegen die Beklagte aus abgetretenem und übergegangenem Recht wegen des Verlustes von Transportgut Schadensersatz geltend.

Die D., eine griechische Schwesterfirma der Beklagten, sollte im Januar 1994 für die Versicherungsnehmerin der Klägerin eine Sendung von 376 Kartons Sportbekleidung mit einem Bruttogewicht von 3.389,6 kg von Thessaloniki/Griechenland nach Nürnberg befördern. Von wem die D. den Transportauftrag erhalten hatte, ist streitig. Die Durchführung der Beförderung übertrug D. u.a. dem Transportunternehmen A. T. Dieses Unternehmen setzte für die Fahrt von Griechenland nach Nürnberg einen Fahrer - ohne Begleitperson - ein, der am 11. Januar 1994 Italien erreichte. Gegen 23.30 Uhr suchte der Fahrer den 35 bis 40 Kilometer südöstlich von Mailand gelegenen Parkplatz des Autogrill M. S. auf, um dort eine vorgeschriebene Ruhepause einzulegen. Einige Zeit nachdem er sich in der Fahrerkabine eingeschlossen hatte, wurde das Fenster der rechten Fahrzeurtür von außen eingeschlagen. Drei zum Teil verummte Personen drangen in das Führerhaus ein, überfielen den Fahrer und fesselten ihn; dabei kamen ihnen zwei weitere Personen zu Hilfe. Anschließend brachten die Täter den LKW mit dem in der Schlafkabine liegenden Fahrer an einen unbekannten Ort, wo die Bekleidungsstücke



abgeladen wurden. Danach fuhren sie den Lastzug mit dem gefesselten Fahrer zum Parkplatz einer Raststätte und ließen ihn dort zurück. Der Fahrer befreite sich und verständigte die Polizei. Das Transportgut blieb verschwunden.

Die Klägerin, die ihre Versicherungsnehmerin für den Verlust des Transportgutes mit 171.763,77 DM entschädigt hat, hat geltend gemacht, Vertragspartner ihrer Versicherungsnehmerin sei die Beklagte und nicht deren Schwesterfirma in Griechenland gewesen. Die Beklagte schulde vollen Schadensersatz nach der CMR, weil der Verlust auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sei. Sie - die Beklagte - hätte die Transportdurchführung mit nur einem Fahrer nicht zulassen dürfen. Überdies hätte sie den Fahrer anweisen müssen, einen bewachten und umzäunten Parkplatz aufzusuchen. In erreichbarer Nähe des tatsächlichen Halteortes habe es drei solche Parkplätze gegeben. Der Fahrer hätte jedenfalls nicht, wie es geschehen sei, einen unzureichend beleuchteten und wenig belebten Parkplatz aufsuchen dürfen.

D. hat auf den entstandenen Schaden
50.000,-- DM gezahlt.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie 121.673,77 DM
nebst 5 % Zinsen aus 171.673,77 DM vom 13. Januar
1994 bis 9. Januar 1995 und aus 121.673,77 DM seit
10. Januar 1995 zu zahlen.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten und hat geltend gemacht, sie sei nicht passivlegitimiert, da der Transportauftrag - was die Versicherungsnehmerin der Klägerin gewußt habe - der D. in Griechenland erteilt worden sei. Die Versicherungsnehmerin habe den Transportschaden vorprozessual auch bei der D. angemeldet und sich von deren Verkehrshaftpflichtversicherung gemäß Art. 23 CMR mit 50.000,-- DM entschädigen und abfinden lassen. Aus diesem Grund bestreite sie auch die Aktivlegitimation der Klägerin. Den Vorwurf grober Fahrlässigkeit weise sie zurück. Der von dem Fahrer aufgesuchte Parkplatz sei äußerst belebt und befahren gewesen. Sie bestreite, daß die von der Klägerin genannten Parkplätze zur Tatzeit Tag und Nacht bewacht gewesen seien. Das brutale Vorgehen der Räuber belege im übrigen, daß der Raubüberfall auch bei Einsatz eines zweiten Fahrers nicht hätte verhindert werden können.

Die Klage hat in den Vorinstanzen keinen Erfolg gehabt.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat offengelassen, ob die Beklagte passivlegitimiert ist. Eine über Art. 17 Abs. 1, Art. 23 CMR hinausgehende Haftung der Beklagten hat es verneint, weil weder die Beklagte selbst noch Personen, für die sie eintreten müsse, den Verlust der Sendung grob fahrlässig herbeigeführt hätten. Dazu hat es ausgeführt:

Die Klägerin habe nicht substantiiert dargelegt, daß ihre Versicherungsnehmerin durch die Zahlung von 50.000,-- DM seitens der D. noch nicht gemäß Art. 23 CMR entschädigt worden sei. Die Voraussetzungen für eine unbegrenzte Haftung nach Art. 29 CMR lägen nicht vor.

Der Umstand, daß das betreffende Fahrzeug trotz der bekannt hohen Diebstahls- und Raubgefahr für LKW-Transporte in Italien nicht mit Sicherheitseinrichtungen versehen gewesen sei, rechtfertige nicht den Vorwurf grober Fahrlässigkeit, da derartige Vorrichtungen im allgemeinen nur gegen Diebstahl, nicht aber gegen Raub schützten. Das Beraubungsrisiko werde durch vorhandene Wegfahrsperren und Alarmanlagen nicht verringert. Eher treffe das Gegenteil zu, da sich für entschlossene Täter in diesem Fall gerade die Möglichkeit des Raubes anbiete, um an das beabsichtigte Ziel zu gelangen. Das gewaltsame und brutale Vorgehen der Täter zeige, daß sie entschlossen gewesen seien, die Ladung an sich zu bringen.

Es könne auch nicht als grob fahrlässig bewertet werden, daß der Transport nur mit einem Fahrer durchgeführt worden sei. Sowohl Versender- als auch Versichererseite hätten Kenntnis davon gehabt, daß Transporte durch Italien in den meisten Fällen nur mit einem Fahrer ausgeführt würden. Wenn trotz des bekannt hohen Diebstahls- und Raubrisikos gleichwohl bewußt nicht verlangt werde, das Transportfahrzeug mit einem zweiten Fahrer zu besetzen, könne es grundsätzlich nicht als grob fahrlässig qualifiziert werden, wenn davon abgesehen werde. Im Streitfall habe es keine Anhaltspunkte gegeben, daß der Transport in einem über das normal hohe Diebstahls- und Raubrisiko in Italien hinausgehende Ausmaß gefährdet gewesen sei. Der Wert der Sendung mit ca. 171.000,-- DM sei nicht so hoch gewesen, daß schon deshalb der Einsatz eines zweiten Fahrers geboten gewesen sei. Abgesehen davon hätte auch ein Beifahrer den Raubüberfall nicht verhindert, wie das entschlossene Vorgehen der sich in der Überzahl befindlichen Täter zeige. Vor einem Raub könne sich ein Frachtführer bzw. Fahrer nur sehr eingeschränkt schützen, selbst wenn ein zweiter Fahrer eingesetzt werde.

Ebensowenig könne der Vorwurf grober Fahrlässigkeit im Streitfall damit begründet werden, daß der Fahrer für die erforderliche Ruhepause keinen bewachten und geschützten Parkplatz aufgesucht habe und ihm auch keine entsprechende Weisung erteilt worden sei. Der Überfall habe auf dem Parkplatz eines Autobahnrestaurants stattgefunden. Derartige

Parkplätze seien nach der Lebenserfahrung auch während der Nachtzeit nicht unbelebt. Davon abgesehen sei es dem Fahrer im Streitfall nicht zuzumuten gewesen, noch etwa 50 Kilometer weiterzufahren, um einen der von der Klägerin genannten, angeblich bewachten Parkplätze zu erreichen, da es Nacht und die Lenkzeit bereits abgelaufen gewesen sei. Eine Überschreitung der erlaubten Fahrtdauer sei unter den gegebenen Umständen nicht gerechtfertigt gewesen. Ein grob fahrlässiges Verhalten des Fahrers könne auch nicht im Hinblick darauf, daß er nicht schon früher wegen des bevorstehenden Ablaufs der erlaubten Lenkzeit einen bewachten Parkplatz aufgesucht habe, festgestellt werden, da insoweit jeglicher Sachvortrag der Klägerin fehle.

II. Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Die Revision der Klägerin führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung.

Das Berufungsgericht hat offengelassen, ob zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten ein Vertrag über die Beförderung der in Verlust geratenen Bekleidungsstücke geschlossen worden ist. Für die revisionsrechtliche Beurteilung ist somit zugunsten der Klägerin davon auszugehen, daß ihre Versicherungsnehmerin die Beklagte, wie im Schriftsatz vom 23. November 1995 vorgetragen, zu festen Kosten mit der Beförderung der streitgegenständlichen Sendung von Thessaloniki nach Nürnberg beauftragt hatte.

1. Als - wie zu unterstellen - Fixkostenspediteurin im Sinne des § 413 Abs. 1 HGB unterliegt die Beklagte der Haftung nach der CMR (vgl. 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.). Sie schuldet danach unbegrenzten Schadensersatz für den Verlust des Transportgutes gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR über die Beschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR hinaus nur dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 29 CMR vorliegen.

Nach Art. 29 CMR kann sich der Frachtführer nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden verursacht hat. Entsprechendes gilt, wenn der Schaden durch seine Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen verursacht worden ist (Art. 3 CMR).

Das Berufungsgericht hat im Ausgangspunkt in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. BGHZ 88, 157, 162; BGH TranspR 1998, 25, 26 m.w.N.) zutreffend angenommen, daß grobe Fahrlässigkeit ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden im Sinne von Art. 29 Abs. 1 CMR darstellt.

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

Grobe Fahrlässigkeit liegt 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 (vgl. 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 über das Vorliegen einer groben Fahrlässigkeit 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 hat oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGH TranspR 1998, 21, 24; TranspR 1998, 25, 27). Solche Rechtsfehler sind hier 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 Einzelfalles ab (vgl. BGH, Urt. v. 16.2.1984 - I ZR 197/81, TranspR 1984, 182, 183 = VersR 1984, 551, 552). 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 dar-

stellen. 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 durch Italien führenden LKW-Transport nur mit einem Fahrer besetzt, läßt sich nicht generell sagen (BGH TranspR 1998, 25, 27).

b) Auf der Grundlage der bislang vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen läßt sich noch nicht abschließend beurteilen, ob die Beklagte - sofern sie Vertragspartnerin der Versicherungsnehmerin der Klägerin geworden ist - und die Subunternehmerin im Streitfall den bei der Organisation und Durchführung des Transportes gebotenen Sorgfaltsanforderungen genügt haben.

Das Berufungsgericht ist ersichtlich davon ausgegangen, daß die erhöhte Raub- und Diebstahlsgefahr für LKW-Transporte in Italien bei Durchführung des streitgegenständlichen Transportes allgemein, also auch dem Versender, bekannt war. Es hat seiner Entscheidung ferner zugrunde gelegt, daß es dem Fahrer wegen des bereits erfolgten Ablaufes der erlaubten Lenkzeit nicht zuzumuten gewesen sei,

noch 50 Kilometer weiterzufahren, um die vorgeschriebene Ruhepause auf einem der von der Klägerin genannten angeblich bewachten Parkplätze verbringen zu können. Die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte, die Frachtführerin und der Fahrer hätten die ihnen obliegenden Sorgfaltspflichten jedenfalls nicht grob fahrlässig außer acht gelassen, hält unter diesen Umständen einer revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht in allen Punkten stand.

aa) Das Berufungsgericht hat die Auffassung vertreten, der Vorwurf grober Fahrlässigkeit könne im Streitfall nicht darauf gestützt werden, daß das Transportfahrzeug trotz des bekanntermaßen hohen Diebstahls- und Raubrisikos nicht mit einer Wegfahrsperre und einer Alarmanlage ausgerüstet gewesen sei, da derartige Sicherheitsvorkehrungen nur gegen Diebstahl, nicht aber gegen Raub schützen könnten, wie das gewaltsame und brutale Vorgehen der Täter hier zeige. Diese Beurteilung wird von der Revision zu Recht beanstandet.

Das Berufungsgericht hat keine eigenen Feststellungen getroffen, die seine Annahme tragen. Es kann seiner Ansicht daher nur die allgemeine Lebenserfahrung zugrunde gelegt haben. Es kann indessen nicht davon ausgegangen werden, daß ein allgemeiner Erfahrungssatz besteht, wonach Warnsysteme (Wegfahrsperre, Alarmanlage) gegen die Gefahr eines Raubes generell keinen Schutz bieten. Überdies ist zu berücksichtigen, daß das Berufungsgericht in anderem Zusammenhang davon ausgegangen ist, daß der Überfall auf einem Parkplatz erfolgte, der auch während der Nachtzeit "nicht unbelebt"

war. Die Revision weist zutreffend darauf hin, daß nicht ersichtlich ist, weshalb ein durch eine Alarmanlage ausgelöster Alarm den Raub des Transportgutes nicht hätte verhindern können. Nach der Lebenserfahrung kann nicht ausgeschlossen werden, daß ein ausgelöster Alarm die Aufmerksamkeit weiterer Personen auf dem auch nachts "nicht unbelebten" Parkplatz auf den LKW gezogen und die Täter veranlaßt hätte, von dem beabsichtigten Raub Abstand zu nehmen.

bb) Das Berufungsgericht hat auch den Einsatz eines zweiten Fahrers im Streitfall nicht für erforderlich gehalten, weil der Wert der Ladung mit ca. 171.000,-- DM nicht so hoch gewesen sei, daß schon deshalb ein Beifahrer zum Schutz der Ladung erforderlich gewesen wäre; abgesehen davon hätte auch ein zweiter Fahrer nach Ansicht des Berufungsgerichts den Raubüberfall nicht verhindert. Durch die große Anzahl der Täter werde deutlich, daß sie mit Widerstand rechneten und diesen auf jeden Fall hätten brechen wollen, um sich in den Besitz der Ladung zu bringen. Gegen diese Beurteilung wendet sich die Revision ebenfalls mit Erfolg.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war den an der Organisation und Durchführung des Transportes Beteiligten die gesteigerte Raub- und Diebstahlsgefahr für LKW-Transporte in Italien bekannt. Sie wußten ferner - wie sich aus dem Frachtbrief ergibt -, daß es sich bei dem streitgegenständlichen Transportgut um leicht absetzbare Ware (Textilien) von nicht unerheblichem Wert handelte, die deshalb

besonders diebstahlsgefährdet war. Unter diesen Umständen bestand für die Beklagte und die Frachtführerin Anlaß zur Prüfung, ob es an der vorgesehenen Fahrtstrecke durch Italien genügend gesicherte oder bewachte Parkplätze gab, auf denen der Fahrer die vorgeschriebenen Ruhepausen verbringen konnte, oder ob sich die Fahrt zeitlich so organisieren ließ, daß eine Ruhepause jedenfalls auf diesem Streckenabschnitt entbehrlich wurde. Sollte dies tatsächlich nicht der Fall gewesen sein - die Beklagte hat den gegenteiligen Vortrag der Klägerin bestritten -, hätten die für die Organisation des Transportes Verantwortlichen erkennen müssen, daß es beim Einsatz nur eines Fahrers unvermeidbar war, eine vorgeschriebene Pause auf einem unbewachten Parkplatz einzulegen. Läßt der Frachtführer den Transport des diebstahlsgefährdeten Gutes durch Italien gleichwohl nur mit einem Fahrer durchführen, kann dies ausnahmsweise den Vorwurf eines grob fahrlässigen Verstoßes gegen die ihm vertraglich obliegenden Sorgfaltspflichten begründen, weil die Raub- oder Diebstahlsgefahr durch den Einsatz eines zweiten Fahrers jedenfalls im Regelfall erfahrungsgemäß verringert wird. Der Transport kann dann - abgesehen von notwendigen Pausen zum Tanken oder Fahrerwechsel, die an sicheren Stellen erfolgen können - ohne Unterbrechung zum Bestimmungsort durchgeführt werden (BGH TranspR 1998, 25, 28). Dies hat das Berufungsgericht bei seiner Annahme, auch ein zweiter Fahrer hätte den Raubüberfall nicht verhindert, nicht genügend berücksichtigt. Aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung kann davon ausgegangen werden, daß der Raub sich so nicht ereignet hätte, wenn der Transport von einem zweiten

Fahrer begleitet worden wäre und somit eine Ruhepause auf einem ungesicherten Platz nicht hätte stattzufinden brauchen. Hierfür spricht auch der Umstand, daß sich der veröffentlichten Rechtsprechung nur wenige Fälle entnehmen lassen, in denen fahrende LKW von den Tätern zum Anhalten gezwungen wurden (BGH, Urt. v. 13.11.1997 - I ZR 157/95, Umdruck S. 9, zur Veröffentlichung vorgesehen; vgl. ferner die umfangreichen Nachweise bei Herber/Piper, CMR, Art. 17 Rdn. 44 ff.; Koller, Transportrecht, 3. Aufl., CMR, Art. 17 Rdn. 29; MünchKommHGB/Basedow, CMR, Art. 17 Rdn. 45 f.).

Der Frachtführer, der erkennt, daß der Einsatz eines zweiten Fahrers erforderlich ist, um einen hinreichenden Schutz des ihm anvertrauten Gutes gegen Entwendung zu gewährleisten, kann diesem Umstand schon bei Annahme des Transportauftrages Rechnung tragen. Er hat u.a. die Möglichkeit, von seinem Auftraggeber eine entsprechend höhere Transportvergütung zu verlangen. Läßt sich der Auftraggeber hierauf nicht ein, obliegt dem Frachtführer jedenfalls die vertragliche Nebenpflicht, auf das erhöhte Verlustrisiko bei Einsatz nur eines Fahrers vor Annahme des Auftrages hinzuweisen. Unterbleibt ein derartiger Hinweis, kann das unter Umständen - insoweit kommt es auf die konkreten Einzelfallumstände an - den Vorwurf groben Organisationsverschuldens begründen (BGH TranspR 1998, 25, 28). Das Berufungsgericht hat hierzu bislang noch keine Feststellungen getroffen. In dem wiedereröffneten Berufungsrechtszug haben die Parteien Gelegenheit, insoweit ergänzend vorzutragen.

Der vorangegangenen Beurteilung steht - abweichend von der Auffassung des Berufungsgerichts - nicht entgegen, daß Versender und Versicherer nach Ansicht des Berufungsgerichts über die im Frachtgewerbe übliche Organisation und Durchführung grenzüberschreitender Transporte informiert sind, wonach auch Transporte durch Italien in den meisten Fällen nur mit einem Fahrer ausgeführt werden. Es ist schon nicht ersichtlich, daß sich die Annahme des Berufungsgerichts, Versender und Versicherer hätten Kenntnis davon, daß Transporte durch Italien in den meisten Fällen nur mit einem Fahrer ausgeführt würden, auf von ihm getroffenen Feststellungen gründet. Das Berufungsgericht führt insoweit lediglich ein Literaturzitat (Bayer, VersR 1995, 631) als Beleg an. Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts ist es grundsätzlich aber auch nicht Angelegenheit der Versenderseite, von sich aus auf den Einsatz eines zweiten Fahrers zu bestehen. Denn der Versender hat in aller Regel keine Kenntnis von dem konkret geplanten Transportablauf; insbesondere ist ihm regelmäßig nicht bekannt, welche Fahrtroute vorgesehen ist und an welchen Stellen voraussichtlich notwendige Ruhepausen eingelegt werden müssen. Er kann daher - anders als der Frachtführer - nicht hinreichend abschätzen, ob zum Schutz des Transportgutes gegen Diebstahl und Raub der Einsatz eines zweiten Fahrers geboten ist.

cc) Aber selbst wenn es an der vorgesehenen Fahrtroute durch Italien genügend bewachte oder gesicherte Parkplätze gegeben haben sollte - das Berufungsgericht hat auch dazu keine Feststellungen getroffen -, so daß der Einsatz eines

zweiten Fahrers an sich nicht erforderlich gewesen wäre, kann eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten und der Frachtführerin nicht ausgeschlossen werden. Die Revision weist in diesem Zusammenhang mit Recht darauf hin, daß ein grobes Organisationsverschulden der Beklagten und der Frachtführerin dann darin läge, daß sie es unterlassen haben, dem Fahrer geeignetes Informationsmaterial über sichere Parkmöglichkeiten entlang der vorgesehenen Fahrtstrecke auszuhändigen. Überdies kann den Feststellungen des Berufungsgerichts und dem Vorbringen der Beklagten nicht entnommen werden, daß dem Fahrer die Weisung erteilt wurde, nur auf bewachten oder gesicherten Plätzen die erforderlichen Ruhepausen einzulegen, wenn solche unter Beachtung der erlaubten Lenkzeiten hätten erreicht werden können. Diese Sicherheitsvorkehrungen wären angesichts der bekanntermaßen hohen Raub- und Diebstahlsgefahr für LKW-Transporte in Italien ohne weiteres zumutbar und geboten gewesen (vgl. BGH, Urt. v. 17.4.1997 - I ZR 97/95, TranspR 1998, 65, 66 = VersR 1998, 126).

3. Eine abschließende Sachentscheidung ist dem Senat nicht möglich. Unabhängig davon, daß zum Vorliegen einer groben Fahrlässigkeit weitere Feststellungen erforderlich sind, fehlt es bislang auch an Feststellungen, ob zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten ein Vertrag über die Beförderung des in Verlust geratenen Transportgutes geschlossen wurde. Ferner hat das Berufungsgericht - von seinem Standpunkt aus folgerichtig - noch keine Feststellungen dazu getroffen, ob der Klägerin die

geltend gemachte Ersatzforderung zusteht, was die Beklagte unter Hinweis auf die Vereinbarung vom 5. Januar 1995 (Anl. B 1) zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin einerseits und der D. sowie der W. Versicherungsgesellschaft andererseits in Abrede gestellt hat.

Sollte das Berufungsgericht erneut zu der Annahme gelangen, daß der Beklagten und der Frachtführerin kein grob fahrlässiges Organisationsverschulden angelastet werden kann - was grundsätzlich nicht ausgeschlossen ist, wenn die Beklagte im wiedereröffneten Berufungsrechtszug darlegt und gegebenenfalls beweist, daß die Versicherungsnehmerin der Klägerin vor Auftragserteilung hinreichend über die Risiken einer Transportdurchführung mit nur einem Fahrer aufgeklärt wurde und sie hiergegen keine Einwände erhoben hat, und auch das Fehlen besonderer Sicherheitsvorkehrungen keine grobe Fahrlässigkeit begründet (vgl. oben unter II. 2. b aa) -, wird gegebenenfalls auch zu prüfen sein, ob der Klägerin über den geleisteten Entschädigungsbetrag von 50.000,-- DM hinaus ein Anspruch zusteht. Die Revision errechnet nach Art. 23 Abs. 3, Art. 23 Abs. 7 CMR einen Höchsthaftungsbetrag von 62.125,14 DM, so daß sich bei Anrechnung der Zahlung von 50.000,-- DM noch ein Zahlungsanspruch von 12.125,14 DM ergäbe, wenn ein Sonderziehungsrecht von etwa 2,20 DM zugrunde gelegt würde. Die Revisi-onserwiderung hat einen über 50.000,-- DM hinausgehenden Anspruch der Klägerin jedoch mit eingehender Begründung in Abrede gestellt. Dieses Vorbringen wird das Berufungsge-

richt bei einer erneuten Prüfung gegebenenfalls zu berücksichtigen haben.

Überdies stellt sich die von der Revisionserwiderung auch aufgeworfene Frage, ob hinsichtlich der Regulierung im Rahmen der Höchsthaftungsentschädigung nach Art. 23 CMR überhaupt ausreichende Berufungsangriffe vorlagen.

III. Danach war das angefochtene Urteil 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

v. Ungern-Sternberg

Starck

Bornkamm

Pokrant