
Datum: 28.09.2005
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 18. Senat für Zivilsachen
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-18 U 165/02
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2005:0928.I18U165.02.00

Tenor:

hat der 18. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf auf die mündliche Verhandlung vom 31. August 2005 durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht M. und die Richter am Oberlandesgericht H. und B.

für R e c h t erkannt:

Auf die Berufungen der Klägerinnen wird das am 11. Juli 2002 verkündete Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts M.s (7 O 40/01) teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin zu 1. 145.064, 62 € nebst 5 % Zinsen seit dem 29. Juni 2000 sowie an jede der Klägerinnen zu 2 bis 4 jeweils 20.723,52 € nebst 5 % Zinsen seit dem 29. Juni 2000 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung der Klägerinnen wird zurückgewiesen.

Die Gerichtskosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin zu 1. zu 3,6 %, die Klägerinnen zu 2. bis 4 zu jeweils 0,5 % und die Beklagte zu 94,9 %.

Die außergerichtlichen Kosten der Klägerinnen zu 1. bis 4 trägt die Beklagte zu 94,9 %.

Die außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Streit-
helferin tragen die Klägerin zu 1. zu 3,6 % und die Klägerin-
nen zu 2. bis 4 zu jeweils 0,5 %.

Im Übrigen trägt jede Partei ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des nach dem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Klägerinnen vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils von ihnen zu vollstreckenden Betrages leisten.

Die Klägerinnen dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des nach dem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils von ihr zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Firma C. D. GmbH in Krefeld, ein Tochterunternehmen der C. Inc. J., unterhält bei der Firma N. E. D. GmbH in M. ihr zentrales Auslieferungslager und lässt daher für sie bestimmte Warensendungen bei der N. E. D. GmbH abliefern.

1

2

Die Beklagte, eine J.ische Spedition, erhielt von der Firma C. Inc. in J. den Auftrag, 24 von der Firma C. Inc. gepackte Container von T. zur Firma C. D. GmbH zu befördern. Über diesen Transportauftrag verhält sich der von der Beklagten ausgestellte WAYBILL Nr. KKLUIJP0490152 vom 26. Mai 2000.

Im Auftrag der Beklagten wurden die Container zunächst auf dem Seeweg von T. nach R. befördert. Von dort sollten sie per LKW zum Lager der N. E. D. GmbH nach M. transportiert werden. 3

Am 28. Juni 2000 übernahm die Streithelferin der Beklagten den Container mit der Nummer KLFU1976621 in R., um ihn mit dem LKW nach M. zu transportieren. Für diesen Transport stellte die Beklagte den in Ablichtung Anlage K 9 zu den Akten gereichten CMR-Frachtbrief aus. 4

Der übernommene Container enthielt 50 Kopierer, die die Firma C. D. GmbH von der Firma C. Europa N.V. gekauft hatte. Das Bruttogewicht der Kopierer betrug 16.190 kg. Inklusiv des Containers hatte die Warensendung ein Gewicht von 20.030 kg. 5

Der mit dem Container beladene LKW verunfallte noch im Hafen von R.. Bei einem Linksabbiegemanöver kippte der LKW nebst Container nach rechts um und fiel auf ein Brückengeländer. Der Container wurde stark deformiert und an seiner Stirnseite wurde er von einem drei Meter langen Stahlrohr durchbohrt. 6

Die Klägerinnen haben behauptet: 7

Durch den Verkehrsunfall sei an zwei Kopierern ein Totalschaden eingetreten. Dieser Schaden belaufe sich auf 38.904,29 DM. Sieben Kopierer seien beschädigt worden. Deren Wert sei infolge der Beschädigung um 50 % gemindert. Dieser Schaden belaufe sich auf 75.257,26 DM. 8

Die restlichen 41 Kopierer seien einem Funktionstest unterzogen worden; hierbei habe sich zwar herausgestellt, dass diese Kopierer nicht beschädigt gewesen seien. Wegen des Funktionstests seien diese Kopierer jedoch nicht mehr neuwertig. Vielmehr sei deren Wert um 35 % gemindert. Dieser Schaden belaufe sich auf 293.155,24 DM. 9

Zur Feststellung des Schadens seien Sachverständigenkosten in Höhe von 24.004,59 DM angefallen. 10

Sie, die Klägerinnen, seien die Transportversicherer der Firma C. D. GmbH. Sie hätten wegen dieses Transportschadens an die Firma C. D. GmbH eine Versicherungsleistung in Höhe von 462.684,47 DM erbracht. Außerdem habe die Firma C. D. GmbH ihre Schadensersatzansprüche aus diesem Transportschaden am 8. Januar 2001 an sie, die Klägerinnen, abgetreten. 11

Die Klägerinnen nehmen die Beklagte wegen dieses Transportschadens in Höhe von 427.320,38 DM in Anspruch. 12

Diesen Schaden spezifizieren sie wie folgt: 13

1. Sachschaden an den Kopierern: 403.316,79 DM 14

2. Kosten für die Überprüfung von 51 Kopierern: 15.186,00 DM 15

16

3. Sachverständigenkosten: 4.817,60 DM

Die Klägerinnen haben beantragt, 17
die Beklagte zu verurteilen, an sie, die Kläger, 218.485,44 € 18
nebst 5 % Zinsen seit dem 29. Juni 2000 zu zahlen, und 19
zwar zu 70 % an die Klägerin zu 1. und zu je 10 % an die 20
Klägerinnen zu 2. bis 4. 21

Die Beklagte hat die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte gerügt und beantragt, 22
die Klage abzuweisen. 23

Die Beklagte hat behauptet: 24

Dem Frachtvertrag zwischen ihr und der Firma C. Inc. J. hätten die auf der Rückseite des 25
Waybill abgedruckten allgemeinen Geschäftsbedingungen zugrunde gelegen. Danach sei
vereinbart, dass ihre Haftung auf 2 US \$ je Kilogramm beschränkt sei, das Vertragsverhältnis
dem J.ischen Recht unterliege und für Rechtsstreitigkeiten aus diesem Frachtvertrag
ausschließlich der T. District Court zuständig sei.

Wegen dieser Gerichtsstandsvereinbarung seien – so meint die Beklagte – die deutschen 26
Gerichte international unzuständig. Außerdem handele es sich bei diesen Frachtvertrag um
einen multimodalen Transportvertrag; auf multimodale Transportverträge sei die CMR nicht
anwendbar, so dass sich aus der CMR nicht die internationale Zuständigkeit deutscher
Gerichte ergeben könne.

Die Beklagte hat ferner behauptet: 27

Der Container mit den 50 Kopierern sei falsch beladen worden. Hierdurch sei der 28
Schwerpunkt des Containers auf die Seite verlagert worden. Außerdem habe die Firma C. D.
GmbH, vertreten durch die N. E. D. GmbH das Gewicht der Kopierer falsch, nämlich mit nur
8.370 kg, angegeben. Infolge der falschen Beladung sei der Container samt Trailer bei
langsamster Fahrt in der Linkskurve umgekippt.

Nachdem die Prozessbevollmächtigten im Verhandlungstermin des Landgerichts die 29
Klageanträge gestellt haben, hat der Prozessbevollmächtigte der Klägerinnen erklärt, dass
die Klägerinnen mit einer Entscheidung des Rechtsstreits durch den Vorsitzenden der
Kammer für Handelssachen nicht einverstanden sei.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil die Klägerinnen nicht bewiesen hätten, dass 30
die Schadensersatzansprüche der Firma C. D. GmbH auf sie übergegangen seien. Insoweit
hat das Landgericht den Sachvortrag der Klägerinnen nebst Beweisantritte aus dem
Schriftsatz vom 10. Mai 2002 als verspätet zurückgewiesen.

Hiergegen richtet sich die Berufung der Klägerinnen, mit der sie ihren erstinstanzlichen 31
Klageantrag weiterverfolgen.

Die Auffassung des Landgerichts, sie, die Klägerinnen, hätten sich durch die Antragsstellung 32
konkludent damit einverstanden erklärt, dass der Rechtsstreit ohne Beteiligung der
Handelsrichter entschieden werden könne, treffe nicht zu. Deshalb verstoße das Urteil gegen

Art. 103 GG.

Ihr Sachvortrag im Schriftsatz vom 10. Mai 2002 hätte auch nicht als verspätet angesehen werden dürfen. 33

Im Übrigen wiederholen die Klägerinnen ihren erstinstanzlichen Sachvortrag 34

Die Klägerinnen beantragen, 35

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Beklagte 36

zu verurteilen, 218.485,44 € nebst 5 % Zinsen seit dem 37

29. Juni 2000 zu 70 % an die Klägerin zu 1. und zu jeweils 38

10 % an die Klägerinnen zu 2. bis 4. zu zahlen 39

Die Beklagte und ihre Streithelferin, die im Berufungsrechtszug dem Rechtsstreit beigetreten ist, beantragen, 40

die Berufung zurückzuweisen. 41

Die Beklagte wiederholt und vertieft ihren erstinstanzlichen Vortrag. Sie hält die Klage weiterhin wegen der fehlenden internationalen Zuständigkeit deutscher Gerichte für unzulässig. Im Übrigen macht sie sich die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils zu eigen. 42

Die Streithelferin ist ebenso wie die Beklagte der Auffassung, dass auf den vorliegenden Transport die CMR nicht anwendbar sei und deutsche Gerichte für den vorliegenden Rechtsstreit international nicht zuständig seien. 43

Der Senat hat Beweis erhoben durch Vernehmung der Zeugen G., vom B. und R. sowie durch Einholung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf den Inhalt der Sitzungsniederschrift vom 14. Januar 2004 (Bl. 432 – 438 GA) sowie auf den Inhalt des Gutachtens des Sachverständigen K. vom 7. Februar 2005 (Bl. 491 – 498 GA) Bezug genommen. 44

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf den Inhalt der Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des landgerichtlichen Urteils verwiesen. 45

Entscheidungsgründe 46

Die zulässige Berufung der Klägerinnen hat im zugesprochenen Umfang Erfolg; im Übrigen ist sie unbegründet. 47

Die Beklagte schuldet der C. D. GmbH wegen des hier in Rede stehenden Transportschadens im Hafen von R. gemäß Art. 17, 23, 25 CMR in Verbindung mit Art. 13 CMR Schadensersatz in Höhe von 207.235,18 €. Dieser Schadensersatzanspruch ist gemäß § 67 VVG auf die Klägerinnen im Verhältnis ihrer Beteiligungen am Transportversicherungsvertrag übergegangen. 48

A. 49

50

Die deutschen Gerichte sind für die Entscheidung des Rechtsstreits zuständig. Die hiergegen erhobenen Einwände der Beklagten und ihrer Streithelferin greifen nicht durch.

I. 51

Obwohl das Landgericht bereits die internationale Zuständigkeit bejaht hat, ist der Senat verpflichtet, von Amts wegen zu prüfen, ob die internationale Zuständigkeit gegeben ist, denn die Bestimmung des § 513 Abs. 2 ZPO erstreckt sich nicht auf die internationale Zuständigkeit. 52

Die internationale Zuständigkeit des Landgerichts M. – und damit auch die Zuständigkeit des Senats für das vorliegende Berufungsverfahren – ergibt sich für den vorliegenden Fall aus Art. 1a und 31 CMR. Danach sind für Streitigkeiten aus einer der CMR unterliegenden Beförderung die Gerichte des Ortes der Ablieferung zuständig. 53

Diese die Zuständigkeit begründenden Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall gegeben, weil der zwischen der Beklagten und der C. Inc. J. geschlossene Frachtvertrag für die hier in Rede stehende Teilstrecke von R. nach M. der CMR unterfällt. 54

II. 55

Soweit die Beklagte und ihre Streithelferin ihre Bedenken gegen die Anwendbarkeit der CMR daraus herleiten wollen, dass der zwischen der C. Inc. und der Beklagten abgeschlossene Frachtvertrag dem J.ischen Recht unterliegt, der Firmensitz beider Vertragsparteien sich in J. befindet und J. nicht Vertragsstaat des CMR-Abkommens ist, stehen diese Umstände der Anwendbarkeit der CMR nicht entgegen. 56

Insoweit enthält die CMR in der Bestimmung des Art. 1 Abs. 1 CMR selbst eine Kollisionsnorm zur Regelung des Anwendungsbereichs der CMR, die die nach den Regeln des internationalen Privatrechts ansonsten anzuwendenden Rechtsnormen verdrängt. 57

Nach dem hierin von den Vertragsparteien der CMR festgelegten, bewusst extensiv gewählten territorialen Anwendungsbereich ist die CMR auf alle Beförderungsverträge anzuwenden, wenn der Vertrag auf eine grenzüberschreitende Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen abzielt und entweder der im Vertrag vorgesehene Ort der Übernahme oder der im Vertrag vorgesehene Ort der Ablieferung in einem Vertragsstaat liegt. 58

III. 59

Die Beklagte und die Streithelferin werfen jedoch – gestützt auf den in Literatur und in der obergerichtlichen Rechtsprechung kontrovers geführten Meinungsstreit – zu Recht die Frage auf, ob Art. 1 CMR nur auf unimodale Transportverträge anzuwenden ist und daher die CMR nicht einschlägig ist, sobald der im Beförderungsvertrag vereinbarte grenzüberschreitende Gütertransport mittels Fahrzeugen auf der Straße – wie im vorliegenden Fall – lediglich eine Teilstrecke aus einem multimodalen Beförderungsvertrag betrifft. 60

Der Senat hat diese Frage in seinem Urteil im Verfahren 18 U 38/00 dahin beantwortet, dass die CMR auch den grenzüberschreitenden Straßentransport erfasst, der lediglich eine Teilstrecke eines multimodalen Frachtvertrages ist. An dieser Auffassung hält der Senat trotz der von Koller in TranspR 2003, 45 ff mit beachtenswerten Argumenten vertretenen gegenteiligen Auffassung fest. 61

62

Die Antwort auf die streitige Rechtsfrage ist durch Auslegung der CMR zu ermitteln. Hierbei ist zu beachten, dass die CMR ein internationales Abkommen ist, das in erster Linie aus sich selbst heraus auszulegen ist. Soweit Koller aus dem Wortlaut und der Systematik abzuleiten versucht, die CMR sei in ihrem Anwendungsbereich auf den unimodalen Gütertransport auf der Straße beschränkt, vermögen seine Argumente den Senat nicht zu überzeugen.

Der Text des Art. 1 CMR gebietet nicht die Auslegung, dass die CMR ihren Anwendungsbereich auf einen unimodalen Beförderungsvertrag beschränken will. 63

Im englischen Text des Abkommens ist der Vertragstyp, der der CMR unterfallen soll, mit "contract for the carriage by road" umschrieben. Ausgehend von diesem Text lässt sich kein Anhaltspunkt finden, der es geböte, einen Beförderungsvertrag, in dem sich der Frachtführer verpflichtet hat, eine (grenzüberschreitende) Teilstrecke des Transportes mit dem LKW zu bewerkstelligen, nicht als "contract for the carriage by road" zu qualifizieren. Folgerichtig hat der Court of Appeal von G. in dem vom Koller a.a.O. referierten Urteil den Text dahin ausgelegt, dass auch multimodale Beförderungsverträge, die für eine solche Teilstrecke einen Straßentransport vorsehen, dem Anwendungsbereich der CMR unterfallen. 64

Aus dem (gleichwertigen) französischen Vertragsrecht lässt sich entgegen der Auffassung von Koller ebenfalls nicht herleiten, dass der Vertragstext den Anwendungsbereich der CMR auf unimodale Straßengütertransporte beschränkt. Dort ist der der CMR unterfallende Vertragstyp mit "contrat de transport de marchandise par route" umschrieben. Soweit Koller darauf hinweist, dass im französischen Recht der Straßengütertransport und der multimodale Transport ("transport combiné") rechtlich verschiedene Vertragstypen sind, lässt sich hieraus für die Auslegung der CMR nichts herleiten, weil die verwendeten Begriffe des Abkommens nicht im Licht der Rechtsbegriffe des jeweiligen Staates gelesen und ausgelegt werden dürfen, der das Abkommen unterzeichnet hat. Nach allgemeinem französischem Sprachverständnis liegt jedoch auch dann ein "transport de marchandise par route" vor, wenn sich an einen Straßengütertransport eine Weiterbeförderung der Güter mit anderen Transportmitteln anschließt oder eine solche Beförderung dem Straßentransport vorausgegangen ist. 65

Auch aus Art. 2 CMR lässt sich nicht überzeugend herleiten, dass Art. 1 CMR sich nur auf den unimodalen Straßengütertransport bezieht. Die Schlussfolgerung, weil Art. 2 CMR den Anwendungsbereich der CMR auf eine besondere Form multimodaler Beförderung (nämlich den sogenannten Huckepackverkehr) ausweite, könne Art. 1 CMR nur für die unimodale Beförderung auf der Straße gelten, wäre nur dann zwingend, wenn Art. 2 CMR überflüssig wäre, wenn die multimodale Straßenbeförderung bereits in Art. 1 CMR geregelt wäre. 66

Dies ist indessen nicht der Fall. Vielmehr hat Art. 2 CMR auch dann eine eigenständige Bedeutung, wenn Art. 1 auch multimodale Transporte mit einschließt. Gäbe es Art. 2 CMR nicht, würde kein (multimodaler) Gütertransport auf der Straße der CMR unterfallen, wenn für die Grenzüberschreitung ein anderes Verkehrsmittel als der LKW verwendet würde. Damit wäre zum Zeitpunkt des Abschlusses des Abkommens insbesondere der Gütertransport von und nach G. nicht dem Anwendungsbereich der CMR unterstellt gewesen, weil bei einem Transport von und nach G. zum damaligen Zeitpunkt nur eine grenzüberschreitende Beförderung mit dem Flugzeug oder mit dem Schiff möglich war. 67

Weil jedoch auch G. Vertragsstaat werden sollte, war die den Anwendungsbereich der CMR erweiternde Regelung des Art. 2 CMR erforderlich. Dies spricht für eine Auslegung des Art. 2 CMR dahin, dass er von seinem Sinn und Zweck dahin zu verstehen ist, dass der Huckepackverkehr grundsätzlich als Straßenbeförderung im Sinne des Art. 1 CMR gilt, 68

obwohl hierbei tatsächlich ein anderes Beförderungsmittel als ein Straßenfahrzeug für die Beförderung verwendet wird. Dient die Vorschrift jedoch dazu, die Huckepackbeförderung mit der Straßengüterbeförderung gleichzusetzen, um den in Art. 1 CMR festgelegten Anwendungsbereich der CMR auf diese spezielle Art der Beförderung, die an sich keine Straßengüterbeförderung ist, auszudehnen, verbietet es sich, hieraus Schlussfolgerungen für die Frage abzuleiten, ob eine Straßengüterbeförderung im Sinne des Art. 1 CMR gegeben ist, wenn tatsächlich eine Straßengüterbeförderung stattfinden soll, nach der Vertragsabsprache im Anschluss an die Straßengüterbeförderung aber noch eine Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel vorgesehen ist oder abredgemäß der Straßengüterbeförderung eine Beförderung des Gutes mit einem anderen Verkehrsmittel vorausgehen soll.

Schließlich spricht der Sinn und Zweck der CMR für die vom Senat vertretene Auslegung des Art. 1 CMR. Das Abkommen zielt darauf ab, den internationalen Straßengütertransport rechtlich zu vereinheitlichen, wenn der Gütertransport auf der Straße grenzüberschreitend erfolgt und die Beförderung auf der Straße entweder in einem Vertragsstaat beginnen oder in einem Vertragsstaat enden soll. Dieses Ziel der Rechtsvereinheitlichung des Straßengüterverkehrs würde jedoch geradezu konterkariert, wenn die CMR davon ausginge, dass die CMR nicht anwendbar ist, obwohl tatsächlich ein solcher grenzüberschreitender Transport auf der Straße durchgeführt wird, nur weil der Frachtführer dieses Frachtvertrages sich zugleich auch noch verpflichtet hat, nach Beendigung des Transports auf der Straße das Transportgut mit einem anderen Verkehrsmittel weiterzubefördern. Denn die Annahme, durch die Vereinbarung weiterer, über die (grenzüberschreitende) Beförderungsleistung auf der Straße hinausgehender Transportverpflichtungen könne auch die Straßengüterbeförderung außerhalb des Regelwerks der CMR erfolgen, widerspricht dem Geist der Bestimmung des Art. 41 CMR, der die Regelungen des Abkommens gerade der Dispositionsfreiheit der Parteien des Frachtvertrages entzieht. 69

IV. 70

Die Beklagte und die Firma C. Inc. haben auch vereinbart, dass die Warensendung ab R. mit dem LKW weiterbefördert wird. Hiervon muss der Senat ausgehen, weil die Beklagte im Rahmen einer ständigen Geschäftsbeziehung schon zuvor häufiger Waren für die C. Inc. in J. zur Schwesterfirma C. D. GmbH transportiert hatte und diese Transporte auch jeweils mit dem Seeschiff bis R. und anschließend per LKW nach M. erfolgt waren. Mithin waren sich die Vertragsparteien bei Erteilung des hier in Rede stehenden Transportauftrages einig, dass auch mit dem Container, der die Kopierer enthielt, in gleicher Weise verfahren werden soll. 71

Im Übrigen ergäbe sich aber auch kein anderes Ergebnis, wenn man davon ausginge, dass die Beklagte nach der Vertragsabsprache berechtigt war, die Beförderungsmittel selbst zu wählen. Denn auch bei dieser Fallgestaltung wäre ein grenzüberschreitender Straßentransport mit dem LKW zwischen den Vertragsparteien vereinbart, weil die Beklagte auf der Grundlage dieser Absprache tatsächlich den LKW für die Weiterbeförderung ab R. gewählt hat. Dass die Beklagte nach der Vertragsabsprache zumindest das Recht hatte, die Warensendung ab R. mit dem LKW weiterzubefördern, ist zwischen den Parteien unstrittig, weil keiner der Parteien behauptet, die Beklagte habe für die Teilstrecke R./M. den LKW Transport entgegen einer vertraglichen Absprache durchgeführt. 72

V. 73

Schließlich kann im vorliegenden Fall dahinstehen, ob die Beklagte und die Firma C. Inc. nach J.ischem Recht wirksam vereinbart haben, dass für Rechtsstreitigkeiten ausschließlich der T. District Court zuständig sein soll. Zwar lässt Art. 31 CMR grundsätzlich 74

Gerichtsstandsvereinbarungen der Parteien zu. Weil die CMR jedoch die international zuständigen Gerichte abschließend regelt, kann durch eine vertragliche Absprache keine internationale Zuständigkeit eines Gerichts begründet werden, die nach Art. 31 CMR nicht gegeben wäre. Mithin beschränkt sich die Auswahl des Gerichtsstandes bei Abschluss des Frachtvertrages auf die in der CMR zur Auswahl stehenden internationalen Zuständigkeiten. Hierzu gehört der T. District Court nicht.

B. 75

Da die Warensendung infolge des Verkehrsunfalls im Hafen von R. beschädigt wurde, sind die anspruchsbegründenden Voraussetzungen des Art. 17 CMR gegeben. Als Empfängerin der Warensendung ist die C. D. GmbH nach Art. 13 CMR berechtigt, die frachtvertraglichen Schadensersatzansprüche aus der CMR gegen die Beklagte geltend zu machen. 76

Die gegen diesen Anspruch von der Beklagten und ihrer Streithelferin erhobenen Einwände greifen nicht durch. 77

I. 78

Die C. D. GmbH ist Empfängerin des zwischen der Beklagten und der C. Inc. geschlossenen Frachtvertrages. Empfänger ist der vom Absender bestimmte Adressat des Gutes, an den das Gut abgeliefert werden soll. Dies war für den hier in Rede stehenden Transport die C. D. GmbH, denn nach dem übereinstimmenden Sachvortrag der Klägerinnen und der Beklagten gibt der Waybill die zwischen der Beklagten und der C. Inc. getroffene Absprache zutreffend wieder. Der Waybill nennt die C. D. GmbH "Consignee", während die N. E. D. GmbH lediglich als "Notify Party" eingetragen ist. . 79

Dem steht nicht entgegen, dass der von der Beklagten (unvollständig) ausgestellte CMR-Frachtbrief die N. E. D. GmbH als Empfänger der Warensendung ausweist. Weil dieser Frachtbrief nicht die Voraussetzungen des Art. 9 CMR erfüllt, vermag er keinen Beweis dafür zu erbringen, dass nach dem zwischen der Beklagten und der Streithelferin geschlossenen Frachtvertrag die N. E. D. GmbH Empfängerin des Containers sein sollte. 80

Aber selbst wenn nach dem Inhalt des zwischen der Beklagten und der Streithelferin geschlossenen Frachtvertrages die N. E. D. GmbH Empfängerin sein sollte, wäre dies für den vorliegenden Rechtsstreit ohne Belang, weil die Klägerinnen ihre Schadensersatzansprüche aus dem zwischen der C. Inc. und der Beklagten abgeschlossenen Hauptfrachtvertrag herleiten, so dass sich die Frage, wer Empfänger der Warensendung im Sinne des Art. 13 CMR gewesen ist, ausschließlich nach der zwischen diesen Vertragsparteien getroffenen Absprache richtet. 81

II. 82

Im vorliegenden Fall kann dahinstehen, ob die Unfalldarstellung der Klägerin oder der Beklagten und ihrer Streithelferin in der Sache zutrifft. Denn selbst wenn der Unfall sich so zugetragen hat, wie ihn die Streithelferin geschildert hat, lässt sich nicht feststellen, dass der Eintritt des Transportschadens für die Streithelferin unabwendbar im Sinne des Art. 17 Abs. 2 CMR gewesen wäre. 83

Aus dieser Unfallschilderung ergibt sich zwar, dass der Verkehrsunfall wohl überwiegend durch den Fahrer eines anderen Fahrzeugs verschuldet wurde. Weder die Beklagte noch ihre Streithelferin haben indes dargetan, dass der Fahrer des LKW unmittelbar vor dem Unfall 84

auch den rückwärtigen Verkehr beobachtet hatte und wann er aufgrund dieser Beobachtung das Fehlverhalten des PKW-Fahrers erstmals bemerken konnte. Mithin vermag der Senat nicht zu beurteilen, ob es bereits zu dem Zeitpunkt, als der Fahrer bei umsichtigster Fahrweise erstmals das Fehlverhalten des PKW-Fahrers hätte bemerken können, keine Möglichkeit mehr gab, als auf dieses Fehlverhalten durch gleichzeitiges Abbremsen des LKW und Lenken nach rechts zu reagieren.

III. 85

Der Beklagten und ihrer Streithelferin ist nicht der Beweis gelungen, dass der Schaden dadurch entstanden ist, dass die Absenderin die Kopierer im Container nicht fachgerecht gestaut hatte, so dass die Voraussetzungen für eine Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs. 4 c) CMR nicht gegeben sind. 86

Zwar hat der sachverständige Zeuge G. zunächst die Behauptung der Beklagten und ihrer Streithelferin bestätigt, die Kopierer seien alle in gleicher Ausrichtung gestaut gewesen, so dass der Schwerpunkt des Containers stark zu einer Seite verlagert gewesen sei, weil sich auch der Schwerpunkt der jeweiligen Kopierer nicht in der Mitte, sondern seitlich versetzt befunden habe. 87

Auf den vom sachverständigen Zeugen vom B. gefertigten Lichtbildern ist jedoch zu ersehen, dass die im Laderaum des LKW stehenden Kopierer spiegelbildlich zueinander ausgerichtet waren. Auch der Zeuge G. hat bestätigt, dass die auf den Fotos zu erkennende Ausrichtung der Kopierer eine fachgerechte Einstauung zeigt. Der Zeuge vom B. hat glaubhaft bekundet, dass die von ihm gefertigten Fotos die ursprüngliche Stauungsanordnung zeigen. Denn als der LKW nach dem Unfall geöffnet wurde, war das Siegel noch unversehrt und die Fotos dokumentieren den Zustand der Ladung unmittelbar nach der Öffnung des Laderaums sowie den Fortgang der Entladung. 88

Der sachverständige Zeuge R. konnte keine Angaben über die Stauung der Kopierer machen, weil er erst 15 Monate nach dem Unfallereignis den Auftrag erhielt, zu prüfen, ob die Stauung der Kopierer als eine mögliche Unfallursache in Betracht kommt. Indizien, die zu dem Schluss zwingen, dass die Kopierer nicht fachgerecht gestaut waren, hat er bei seinen Nachforschungen nicht aufgetan. Mithin ist seine Aussage für die Beweisfrage des vorliegenden Rechtsstreits unergiebig. 89

In der Gesamtschau wertet der Senat das Beweisergebnis dahin, dass viel dafür spricht, dass die Kopierer spiegelbildlich zueinander und damit fachgerecht gestaut waren, weil nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme jedenfalls feststeht, dass alle Kopierer, die auf den Lichtbildern zu erkennen sind, im Laderaum diese Ausrichtung hatten. Damit sind die Beklagte und die Streithelferin den Beweis für den von ihnen behaupteten Verladefehler schuldig geblieben. 90

C. 91

Der der C. D. GmbH entstandene und nach Art. 23, 25 CMR zu ersetzende Schaden beläuft sich auf 207.235,18 € (405.316,79 DM). 92

Hierbei ist im Ausgangspunkt davon auszugehen, dass alle im Container befindlichen Kopierer beschädigt wurden. Dies gilt auch für die Kopierer, bei denen sich nach der Funktionsprüfung herausgestellt hat, dass sie den Unfall unbeschadet überstanden hatten. Nach dem Unfall stand nämlich jeder Kopierer in dem begründeten Verdacht, er könnte durch 93

das Unfallereignis beschädigt worden sein. Dieser begründete Schadensverdacht beeinträchtigte nach der Verkehrsanschauung den Handelswert der neuen Kopierer, so dass – entgegen der Auffassung der Beklagten und ihrer Streithelferin – an den Kopierern eine Beschädigung im Sinne des Art. 25 CMR eingetreten war. Es wäre nämlich kein Kunde der C. D. GmbH bereit gewesen, für diese (am Unfall beteiligten) Kopierer den handelsüblichen Neupreis zu zahlen, solange dieser Schadensverdacht nicht ausgeräumt war.	
Maßgebend für die Schadensberechnung ist nach Art. 23 CMR der Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung.	94
Die Kopierer sind im vorliegenden Fall im sogenannten Streckengeschäft von der C. Inc. J. an die C. Europa N.V. und von dieser an die C. D. GmbH veräußert worden.	95
Da die CMR lediglich den Straßengütertransport regelt, ist mit dem Ort der Übernahme zur Beförderung der Ort gemeint, an dem der der CMR unterliegende Straßentransport begonnen hat. Dies war R., so dass die Verkaufspreise der C. Europa N.V. als Indiz für den Warenwert der Kopierer heranzuziehen sind.	96
Der entstandene und danach bemessene Schaden setzt sich wie folgt zusammen:	97
I.	98
An zwei Kopieren des Typs CLC 1130 ist ein Totalschaden eingetreten. Diese Kopierer hatten ausweislich der Handelsrechnung der C. Europa N.V. einen Verkaufswert von 34.224,01DM.	99
II.	100
Sieben Kopierer des Typs CLC-1150 und zwei Kopierer des Typs CLC-1130 sind beschädigt worden. Die Beschädigungen bewirkten eine Wertminderung um 50 %. Hieraus ergibt sich auf der Grundlage der Handelsrechnung der C. Europa B.V.	101
ein Schaden in Höhe von 69.606,91 DM.	102
III.	103
Bei den übrigen Kopierern musste ein Funktionstest durchgeführt werden, um den entstandenen Schadensverdacht auszuräumen.	104
Der hiergegen von der Beklagten erhobene Einwand, es hätte auch andere Methoden gegeben, um die Funktionsfähigkeit des Gerätes zu überprüfen, ist unsubstantiiert und daher unbeachtlich, weil die Beklagte nicht konkret darlegt, um welche konkreten Überprüfungsverfahren es sich dabei handeln soll. Die von ihr konkret angesprochene Überprüfung, die darin bestehen soll, die einzelnen Bauteile der Kopierer durchzumessen, wäre – selbst wenn auf diese Weise eine Funktionsprüfung möglich wäre – jedenfalls äußerst zeit- und kostenintensiv gewesen, weil hierzu die Kopierergehäuse geöffnet und die Kopierer zumindest teilweise in ihre Bauteile hätten zerlegt werden müssen. Diese zeit- und kostenaufwendige Untersuchung wäre der C. D. GmbH nicht zuzumuten gewesen.	105
Nachdem der Funktionstest positiv verlaufen war, war der Schadensverdacht zwar ausgeräumt. Gleichwohl waren die Geräte nach dem Funktionstest nicht mehr als Neugeräte absetzbar. Denn die Gebrauchsspuren dieses Funktionstests sind für jeden Käufer dieser Kopierer sofort erkennbar. Wenn der Käufer fragt, warum die Geräte Gebrauchsspuren	106

aufweisen, muss der redliche Verkäufer den Grund offenbaren. Es liegt auf der Hand, dass nach dieser Mitteilung kein Käufer mehr bereit sein wird, für diese Geräte denselben Preis zu zahlen, den er für ein originalverpacktes Neugerät zu zahlen bereit wäre.

Um den nach erfolgreichem Funktionstest somit noch verbleibenden Minderwert zu ermitteln, hat der Senat ein Sachverständigengutachten eingeholt. Der Sachverständige K. hat diesen nach dem Funktionstest verbleibenden Minderwert mit 35 % des Marktpreises ermittelt. Mithin ist der C. D. GmbH ein weiterer Schaden in Höhe von 272.958,50 DM entstanden. 107

IV. 108

Soweit die Beklagte und ihre Streithelferin bestreiten, dass der Handelswert der Kopierer mit den Kaufpreisen gleichzusetzen ist, die die C. Europa N.V. der C. D. GmbH für die Kopierer in Rechnung gestellt hat, gibt dies dem Senat keinen Anlass zu einer weiteren Beweisaufnahme. Diese Handelsrechnung ist ein gewichtiges Indiz dafür, dass der Marktwert der Kopierer diesen Kaufpreisen entspricht. Auch der von den Klägerinnen beauftragte Havariekommissar hat den Wert der Kopierer in dieser Höhe angesetzt. Bei dieser Sachlage erachtet der Senat den von den Klägerinnen behaupteten Wert der Warensendungen als erwiesen. 109

V. 110

Die Klägerinnen begehren darüber hinaus zu Recht Erstattung der angefallenen Fracht und Zölle für diese Warensendung, Art. 23 Abs. 4 CMR. 111

Aus den Rechnungen der C. Europa N.V. ergibt sich, dass sie die gesamten Frachtkosten FOB T. der C. D. GmbH in Rechnung gestellt hat (vgl. Anlage K 4). Mithin belaufen sich die Transportkosten einschließlich der Zölle auf 28.527,37 DM (nämlich 407.316,79 DM – 378.789,42 DM). 112

D. 113

Die Klägerinnen sind Transportversicherer der C. D. GmbH, wobei dieser Versicherungsvertrag dem deutschen Recht unerfällt. Weil die Klägerinnen die C. D. GmbH in Höhe der Klageforderung entschädigt haben, sind die der C. D. GmbH zustehenden Schadensersatzansprüche nach § 67 VVG auf die Klägerinnen entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligung am Versicherungsvertrag übergegangen. 114

Dieser Sachverhalt steht zur Überzeugung des Senats fest, obwohl die Beklagte die Zahlung der Entschädigung und das Bestehen eines Transportversicherungsvertrages bestreitet, weil die Klägerinnen diesen Sachverhalt durch die Anlagen zum Schriftsatz vom 10. Mai 2002 urkundlich belegt haben. 115

Mit Schriftsatz vom 10. Mai 2002 haben die Klägerinnen die Anlagen A und K 2 vorgelegt und den Anspruchsübergang auf sie näher erläutert. 116

Bei der Anlage A handelt es sich um eine Fotokopie eines von der Klägerin zu 1. ausgestellten Nachtrags zur Versicherung C.-International-Transport-Cover für die C. D. GmbH vom 9. April 2001. Die Klägerinnen zu 2. bis 4 sind in diesem Nachtrag als Versicherer aufgeführt. Der Nachtrag erfolgte, weil der Vertrag um 12 Monate verlängert und die Versicherungsprämie angepasst wurde. 117

118

Diese Urkunde erbringt, wenn sie echt ist, vollen Beweis dafür, dass zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalls in R. ein Versicherungsverhältnis zwischen den Klägerinnen und der C. D. GmbH bestanden hat. Da die Beklagte die Echtheit dieses Dokuments nicht bestritten hat, beweist dieses Dokument das seinerzeit bestehende Versicherungsverhältnis.

Die Zahlung der Entschädigungsleistung ist durch die Anlage K 2 bewiesen, denn in diesem Schreiben bestätigt die C. D. GmbH gegenüber den Prozessbevollmächtigten der Klägerinnen, dass sie, die C. D. GmbH, vom Versicherungsmakler in drei Raten insgesamt 462.684,47 DM erhalten hat. Hierbei handelt es sich um eine die Zahlung bestätigende Erklärung, der ein mit einer Quittung gleichwertiger Beweiswert beizumessen ist. 119

Auf diese Anlagen ist die Beklagte im nachgelassenen Schriftsatz vom 11. Juni 2002 mit keinem Wort eingegangen; auch im Berufungsrechtszug hat die Beklagte nicht angezweifelt, dass diese Urkunden echt sind. 120

Der Senat ist nicht gemäß § 531 Abs. 1 ZPO daran gehindert, den Inhalt des Schriftsatzes der Klägerinnen vom 10. Mai 2002 nebst den eingangs erwähnten Anlagen bei seiner Entscheidung zu berücksichtigen, obwohl das Landgericht dieses Vorbringen als verspätet zurückgewiesen hat. Denn diese Zurückweisung ist verfahrensfehlerhaft erfolgt. 121

Weil die von den Klägerinnen vorgelegten Urkunden – wie dargelegt – den Beweis für den Anspruchsübergang nach § 67 VVG erbringen, hätte das Landgericht bei seiner Entscheidung diesen Anspruchsübergang ebenfalls als erwiesen ansehen müssen. Sofern es der Auffassung gewesen wäre, dass die Fotokopien der Urkunden nicht als Beweis ausreichen, weil mit einer Fotokopie kein Urkundenbeweis geführt werden kann, hätte das Landgericht die Klägerinnen hierauf im Verhandlungstermin vom 14. Mai 2002 hinweisen müssen, um ihnen Gelegenheit zu geben, die Originalurkunden im Termin vorzulegen. 122

Außerdem hätte das Landgericht sich mit der Frage auseinander setzen müssen, ob nicht die Originalabtretungserklärung der C. D. GmbH vom 8. Januar 2001 den Beweis erbringt, dass die C. D. GmbH ihre Ansprüche aus dem hier in Rede stehenden Transportschaden an die Klägerinnen unter Führung der Klägerin zu 1. abgetreten hat, bevor es prüft, ob auch dieses Vorbringen verspätet ist. In diesem Zusammenhang ist dem Landgericht eine weitere fehlerhafte Sachbehandlung entgegen zu halten. Ob diese Abtretung aus Rechtsgründen wirksam ist oder nicht, bestimmt sich nach J.ischem Recht, weil der Frachtvertrag, aus dem die abgetretenen Ansprüche herrühren, dem J.ischen Recht unterliegt. Auch hierauf hätte das Landgericht die Klägerinnen im Verhandlungstermin hinweisen müssen, um ihnen Gelegenheit zu geben, dazu vorzutragen, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit eine Abtretung nach J.ischem Recht rechtswirksam ist. Auch dieser Hinweis ist im Verhandlungstermin vom 14. Mai 2002 unterblieben. 123

Auf die weitere, von den Parteien diskutierte Rechtsfrage, ob das Landgericht auch deshalb verfahrensfehlerhaft entschieden hat, weil der Vorsitzende der Handelskammer die Entscheidung ohne Beteiligung der Handelsrichter getroffen hat, kommt es mithin in diesem Zusammenhang nicht an. 124

E. 125

Die Berufung bleibt demgegenüber erfolglos, soweit die Klägerinnen Ersatz weiterer Schäden begehren. Denn diese Schäden sind nach den Bestimmungen der Art. 23 ff CMR nicht erstattungsfähig. 126

Hierbei handelt es sich um die Kosten der Funktionsprüfung für die Kopierer (in Höhe von 8.54350 DM), Sachverständigenkosten zur Ermittlung des Schadens (in Höhe von 4.817,60 DM) und die Lagerkosten der N. D. GmbH (in Höhe von 6.642,50 DM).

Bei den beiden erstgenannten Schadenspositionen handelt es sich um Schadensfeststellungskosten, die nicht nach Art. 23 Abs. 4 CMR erstattungsfähig sind. Diese Anspruchsnorm erfasst nur transportbedingte Kosten, das heißt, es muss sich um Kosten handeln, deren Aufwendung typischerweise ihrer Art nach den Versandwert der Warensendung in Richtung auf deren Wert am Ablieferungsort erhöht hätte. Demgegenüber fallen unter diese Bestimmung nicht die sogenannten schadensbedingten Kosten. Hierbei handelt es sich um Kosten, die nur deshalb angefallen sind, weil die Warensendung beschädigt wurde. Um Letztere handelt es sich bei den hier in Rede stehenden Kosten zur Feststellung des Schadens. 128

Diese Kosten wären nur nach Art. 29 CMR erstattungsfähig. Das würde indes voraussetzen, dass die Beklagte beziehungsweise der Fahrer der Streithelferin den Verkehrsunfall im Hafen von R. leichtfertig verursacht hätte. Dass dies der Fall gewesen ist, haben die Klägerinnen indessen nicht plausibel und nachvollziehbar dargetan. Nach ihrer Unfallschilderung hat der Fahrer den Verkehrsunfall dadurch verursacht, dass er mit einer zu hohen Geschwindigkeit abgebogen ist. Allein aus diesem behaupteten Verkehrsverstoß lässt sich jedoch nicht der Schluss ziehen, dass dem Fahrer vorzuwerfen ist, in der konkreten Unfallsituation leichtfertig gehandelt zu haben. 129

Die Schadensposition "Lagerkosten der N. D. GmbH" haben die Klägerinnen nicht schlüssig dargetan, weil der Ursachenzusammenhang zwischen diesen Kosten und dem Schadensereignis nicht nachvollziehbar erläutert wird. 130

Sofern diese Aufwendungen der Schadensfeststellung gedient haben, waren sie mit Rücksicht auf die Schadensfeststellungen des Sachverständigen unnötig. Sofern die Aufwendungen dazu gedient haben sollten, die Funktionsprüfung der Kopierer zu ermöglichen, handelt es sich ebenfalls um nicht erstattungsfähige Schadensfeststellungskosten. 131

Da die Ware weiterverkauft werden konnte und weiterverkauft worden ist, muss der Senat davon ausgehen, dass diese Kosten weder durch den Transport verursacht worden sind noch sie den Wert der Warensendung (infolge des Transports bis zur N. D. GmbH) erhöht haben, so dass die Schadensposition auch unter diesem Gesichtspunkt nicht unter Art. 23 Abs. 4 CMR fällt. 132

F. 133

Der zuerkannte Zinsanspruch folgt aus Art. 27 CMR. 134

G. 135

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 1, 101, 708 Nr. 10 und 711 ZPO. 136

Der Senat lässt gemäß § 543 ZPO die Revision der Beklagten und ihrer Streithelferin zu. Die im vorliegenden Fall aufgeworfene Rechtsfrage, ob die Bestimmungen der CMR auch auf multimodale Frachtverträge anzuwenden sind, wird in der Literatur und in der obergerichtlichen Rechtsprechung kontrovers beantwortet, so dass eine Klärung dieser Rechtsfrage durch den Bundesgerichtshof erforderlich ist. Diese Frage ist auch von 137

grundsätzlicher Bedeutung, weil im international operierenden Speditions- und Frachtgeschäft auf den Straßen der CMR-Vertragsstaaten viele Güter mit dem LKW transportiert werden, die vor dem Straßengütertransport bereits mit anderen Verkehrsmitteln befördert wurden.

