

|                            |                                                                                           |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Gericht:</b>            | Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht 10. Zivilsenat                                 |
| <b>Entscheidungsdatum:</b> | 20.06.2025                                                                                |
| <b>Aktenzeichen:</b>       | 10 U 10/25                                                                                |
| <b>ECLI:</b>               | ECLI:DE:OLGSH:2025:0620.10U10.25.00                                                       |
| <b>Dokumenttyp:</b>        | Urteil                                                                                    |
| <b>Quelle:</b>             |          |
| <b>Normen:</b>             | § 250 S 2 BGB, § 854 Abs 2 BGB, Art 17 Abs 1 CMR, § 23 Abs 1 CMR, § 23 Abs 3 CMR ... mehr |

---

## **Ansprüche bei Diebstahl eines Sattelauflegers in einem Ladehafen**

### **Orientierungssatz**

1. Der Spediteur kann als mittelbarer Vertreter des Versenders dessen Schaden gegenüber dem vom Spediteur eingeschalteten Frachtführer geltend machen (Anschluss OLG Hamburg, Urteil vom 4. Dezember 1986 - 6 U 266/85).(Rn.44)
2. Die Übernahme ist die Entgegennahme der Ladung zur Beförderung. Übernahme bedeutet in aller Regel Besitzerlangung, jedenfalls Begründung der Obhut des Verfrachters an dem zu befördernden Gut. Aufgrund der Vielgestaltigkeit der Verladevorgänge im Seeverkehr hängt der Übernahmezeitpunkt entscheidend von den Bedingungen des einzelnen Frachtvertrages ab.(Rn.49)
3. Der Verfrachter muss ein Mitverschulden im Sinne des § 498 Abs. 3 HGB darlegen und beweisen.(Rn.64)
4. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit setzt einen besonders schweren Pflichtverstoß voraus, bei dem sich der Frachtführer oder seine "Leute" in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen (Anschluss BGH, Urteil vom 25. März 2004 - I ZR 205/01). Die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit reicht nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache liegt vielmehr erst dann vor, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt.(Rn.71)
5. Die Darlegungs- und Beweislast für die Voraussetzungen des § 507 HGB liegt grundsätzlich beim Anspruchsteller, da es sich um eine Ausnahmeregelung zu seinen Gunsten handelt. Der Vortrag des Anspruchstellers muss nicht nur allgemein die Wahrscheinlichkeit der Leichtfertigkeit im Bereich des Verfrachters begründen, sondern die eines persönlichen qualifizierten Verschuldens der Geschäftsleitung. Wenn der Schadenshergang im Dunkeln liegt und der Verfrachter nichts zum Schadenshergang oder zu Sicherheitsvorkehrungen vorträgt, kann auf ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst nicht ohne weitere Anhaltspunkte geschlossen werden, wenn auch Schadensursachen in Betracht kommen, für die der Verfrachter nicht unbeschränkt einzustehen hat (Anschluss OLG Stuttgart, Urteil vom 17. März 2010 - 3 U 120/09).(Rn.72)

Verfahrensgang

vorgehend LG Lübeck, 5. März 2024, 13 HKO 25/23, Urteil

## Tenor

Die Berufungen der Klägerin und der Beklagten gegen das Urteil der Kammer für Handelssachen III des Landgerichts Lübeck vom 5. März 2024 - Az. 13 HKO 25/23 - werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits in erster und zweiter Instanz tragen die Klägerin zu 60% und die Beklagte zu 40%. Die Beklagte trägt 40% der außergerichtlichen Kosten der Streithelferin in beiden Instanzen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin und die Beklagte dürfen die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Gegenseite vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

## Gründe

I.

- 1 Die Klägerin begehrt von der Beklagten die Zahlung von Schadenersatz aufgrund des Verlustes eines Sattelauflegers (Planwagen) mit einer Ladung Kupfer im Hafen von Trelleborg in Schweden.
- 2 Die Klägerin ist ein mittelständisches Transport- und Logistikunternehmen. Die Beklagte ist ein Fährunternehmen das unter anderem einen Fährverkehr zwischen Trelleborg in Schweden und Lübeck-Travemünde anbietet.
- 3 Die B. AB in Stockholm verkaufte an die S. Handelsgesellschaft mit beschränkter Haftung eine Partie Kupfer zur Auslieferung an die C. S.p.A. Italien. Die B. AB beauftragte die Klägerin mit dem Transport der Partie Kupfer von Schweden nach Italien. Die Klägerin beauftragte ihrerseits die Beklagte für den Transport eines unbegleiteten Auflegers von Trelleborg nach Lübeck per Fähre. Dazu buchte die Klägerin den Auflieger für die Fähre von Trelleborg nach Lübeck-Travemünde am 19. November 2022 um 10:30 Uhr unter Geltung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten. In den "Terms and Conditions of Carriage of Goods" (Anlage B1) in der seinerzeit geltenden Fassung heißt es für den nicht von einem Fahrer begleiteten Transport eines Auflegers auszugsweise wie folgt:
  - 4 " 6. Period of Custody ...
  - 5 (2) In case of Unaccompanied Cargo, the period of custody of TT-Line commences at the time the Cargo is taken over and ends with delivery."
  - 6 (6. Zeitraum der Obhut ...
  - 7 (2) Bei nicht begleiteter Fracht beginnt der Zeitraum der Obhut der TT-Line in dem Moment, in dem die Fracht übernommen wird, und endet mit der Ablieferung.)
  - 8 Der Zeuge lieferte sodann den Auflieger im Auftrag der Klägerin im Hafen von Trelleborg am 17. November 2022 an. Es ist insoweit zwischen den Parteien streitig, welche Ladung mit welchem wirtschaftlichen Wert auf dem Trailer geladen war. Der Zeuge befolgte bei der Anlieferung das von der Beklagten vorgegebene Verfahren für nicht vom Fahrer begleitete Auflieger ("Procedure Unaccompanied Units - Delivery For online Check-In", An-

lage ME 7) und stellte den Auflieger auf dem Vorstauplatz des Fähranlegers auf dem ihm zugewiesenen Stellplatz ab. Zu dem Check-in Verfahren der Beklagten heißt es in Anlage ME7 wie folgt:

- 9 "Driver can Check-In online using the TT-Line mobile Freight Check-In, which is available in 23 languages and can be used on a tablet, computer, or smartphone. Check-In can be done 48 hours before departure.
- 10 Driver goes ahead to the pickup station at the harbour and scans the QR code/pin code he received from online Check-In to obtain a boarding card with a TIN number.
- 11 The driver proceeds through the photo gate at the terminal with the TIN number listed on the boarding card. (In case the driver has to pick up a transport unit at the same time, they have to input two TIN numbers, one for delivery and one for pick up.)
- 12 The driver will receive a piece of paper that also reveals on the display where trailer parking is denoted by a yellow sign and the number to drop off the transport unit.
- 13 After dropping the unit at the harbour, the driver leaves through the Gate (Gate opens automatically).
- 14 Note: Only trailers and containers can check in online, while other units without drivers must check in at the office."
- 15 *(Der Fahrer kann mit dem TT-Line Mobile Freight Check-in online einchecken, der in 23 Sprachen verfügbar ist und auf dem Tablet, Computer oder Smartphone genutzt werden kann. Der Check-in kann bis zu 48 Stunden vor der Abfahrt erfolgen.*
- 16 *Der Fahrer geht zur Abholstation am Hafen und scannt den QR-Code/Pin-Code, den er beim Online-Check-in erhalten hat, um eine Bordkarte mit einer TIN-Nummer zu erhalten.*
- 17 *Der Fahrer geht mit der auf der Bordkarte angegebenen TIN-Nummer durch den Foto-Eingangsbereich am Terminal (Falls der Fahrer gleichzeitig eine Transporteinheit abholen muss, muss er zwei TIN-Nummern eingeben, eine für die Ablieferung und eine für die Abholung).*
- 18 *Der Fahrer erhält einen Zettel, auf dem auch der durch ein gelbes Schild gekennzeichnete Parkplatz für den Auflieger und die Nummer für die Abgabe der Transporteinheit angegeben sind. Nachdem er die Einheit am Hafen abgesetzt hat, verlässt der Fahrer den Hafen durch das Tor (das Tor öffnet sich automatisch).*
- 19 *Anmerkung: Nur Auflieger und Container können online eingecheckt werden, während andere Einheiten ohne Fahrer im Büro eingecheckt werden müssen.)*
- 20 Im Hafen von Trelleborg kam der Trailer mit der Ladung unter nicht geklärten Umständen abhanden und ist bislang nicht wieder aufgefunden worden. Eine Verschiffung auf der Fähre nach Lübeck-Travemünde erfolgte nicht. Die Streithelferin als Transportversicherer der B. AB zahlte an ihre Versicherungsnehmerin 215.799,63 € (vgl. Anlage ME II, Bl. 163 eA II). Mit E-Mail vom 2. März 2023 machte die Streithelferin den von ihr ausgezahlten Betrag gegenüber der Klägerin geltend und forderte sie zur Zahlung von

215.799,63 € auf (vgl. Anlage ME4). Die Beklagte lehnte eine eigene Haftung mit Schreiben vom 25. Januar 2023 (Anlage ME3) endgültig ab.

- 21 Die Klägerin hat erstinstanzlich behauptet, der von der B. AB beauftragte Transport habe die Lieferung von insgesamt 26.960 kg Kupfer von Schweden nach Italien umfasst. Auf dem online bei der Beklagten eingetragten Trailer sei diese Kupferladung mit einem Gewicht von 26.960 kg transportiert worden. Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Beklagte habe den Trailer mit Ladung durch die vom Zeugen gemäß ihrer Weisung erfolgte Anlieferung in ihre Obhut übernommen. Das Abstellen auf dem Vorstauplatz nach Durchlaufen des Check-in Verfahrens gehöre schon zum Fährtransport und sei dem Schiffstransport zuzuordnen. Die Beklagte habe den Schaden leichtfertig verursacht, da ein grobes Organisationsverschulden vorliege und sie nicht für eine ausreichende Sicherung der Ware im Hafen von Trelleborg gesorgt habe. Die Klägerin treffe kein Mitverschulden, da auch ein GPS-Sender den Schaden nicht verhindert hätte.
- 22 Die Klägerin hat in erster Instanz beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie, hilfsweise an die Streithelferin, 215.799,63 € nebst 5% Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 25. Januar 2023 zu zahlen, äußerst hilfsweise festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin sämtliche Schäden und Auslagen zu erstatten, die der Klägerin aus dem Verlust des Sattelauflegers samt einer Partie Kupfer der Firma B. auf dem Transport von Trelleborg nach Travemünde vom 17. November 2022 entstehen werden. Die Streithelferin hat sich dem Antrag der Klägerin angeschlossen.
- 23 Die Beklagte hat beantragt, die Klage auch nach den Hilfsanträgen abzuweisen. Sie hat die Auffassung vertreten, sie sei für das Abhandenkommen des Auflegers nicht haftbar, weil sie den Aufleger bis zu dessen Abhandenkommen noch nicht in ihre Obhut übernommen habe. Eine Inobhutnahme wäre erst durch das Verbringen des Auflegers mit einer Zugmaschine auf die Fähre erfolgt. Die Klägerin habe den Trailer früher als notwendig im Hafen auf öffentlichem Grund abgestellt. Dies sei auf eigenes Risiko der Klägerin erfolgt. Der Hafen in Trelleborg sei ausreichend gesichert gewesen. So könne mit Ladung der Hafenbereich in Trelleborg nach Durchlaufen einer Kontrolle angefahren werden. Mit Ladung könne der Hafenbereich nur mit einem entsprechenden Code und nach Anmeldung an der Schranke verlassen werden. Der Hafen sei nach dem ISPS Sicherheitssystem gesichert. Die Beklagte habe im Gegensatz zur Klägerin nicht gewusst, was der Trailer geladen habe. Die Klägerin habe dabei nicht die mit Zusatzkosten verbundene Möglichkeit wahrgenommen, den Trailer im gesicherten Bereich des Hafens (Secure Truck Parking System) abzustellen. Deswegen und weil die Klägerin keinen GPS-Sender am Trailer angebracht habe, treffe sie ein hier Mitverschulden, das so schwer wiege, dass die Haftung der Beklagten ausgeschlossen sei.
- 24 Das Landgericht hat den Zeugen vernommen (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 23. Januar 2024, Bl. 192 ff. eA I) und die Beklagte unter Klagabweisung im Übrigen nach dem Hilfsantrag in Höhe von 85.880,34 € nebst Zinsen zur Zahlung an die Streithelferin verurteilt. Zur Begründung hat das Landgericht Folgendes ausgeführt:
- 25 Auf das vorliegende Transportgeschäft sei deutsches Recht anwendbar, da der Sitz der Beklagten in Deutschland liege und der Ablieferungsort ebenfalls in Deutschland belegen sei (vgl. Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I), Art. 5 Abs. 1 S. 1).

Eine Anwendung der CMR komme nicht in Betracht, da diese nur für den internationalen Transport im Straßenverkehr gelte, nicht aber für Fährverkehr auf See.

- 26 Die Klägerin sei aktivlegitimiert. Sie habe durch Vorlage der Anlage ME 4 nachgewiesen, dass die Streithelferin den geltend gemachten Schadensbetrag von 215.799,63 € - wie von der Streithelferin schriftsätzlich bestätigt - gezahlt habe. Damit sei der Schadensanspruch der B. AB gegen die Klägerin auf die Streithelferin übergegangen. Zwar sei in der Haftbarmachung der Klägerin durch die Streithelferin keine Abtretung ihrer Ansprüche zu sehen. Die Klägerin sei aber berechtigt, im Wege der Drittschadensliquidation ihre Ansprüche aus dem Transportvertrag gegenüber der Beklagten geltend zu machen. Der Klägerin sei es nicht zumutbar abzuwarten, wie ein etwaiger Rechtsstreit zwischen ihr und der Streithelferin ausgehe, bzw. die Streithelferin vorab zu befriedigen, ehe sie Ansprüche gegen ihre Vertragspartner geltend machen könne. Da aber der Schaden noch nicht konkret bei der Klägerin eingetreten sei, sondern bisher nur bei der Streithelferin, könne die Klägerin nur Zahlung an die Streithelferin verlangen.
- 27 Zwischen der Klägerin und der Beklagten sei ein Vertrag über eine Seebeförderung des "unbegleiteten" Trailers mit einer Ladung Kupfer zustande gekommen. Aus der Anlage ME1 ergebe sich darüber hinaus, dass die Klägerin mit der B. AB einen Vertrag über den Transport von Schweden nach Italien geschlossen habe. Nach durchgeführter Beweisaufnahme stehe fest, dass der abhandengekommene Trailer ein Ladungsgewicht von 26.960 kg gehabt habe. Die Klägerin habe nachgewiesen, dass das Transportgut der Beklagten im Sinne der §§ 481 ff. HGB zum Transport an die Beklagte übergeben worden sei. Die Lagerung eines mit Gütern bestimmten Containers am Hafenterminal und die dort vorgenommene Stauung der Güter im Container stellten Vorarbeiten für die Verfrachtung des Transportguts dar. Sie seien daher regelmäßig der Seestrecke zuzuordnen. Dies entspreche auch den seinerzeit geltenden AGB der Beklagten, in denen es in Ziffer 6.2 lediglich heiße, dass die Beförderung mit dem Moment der Übernahme des Transportguts beginne. Die Beklagte könne sich insoweit nicht darauf berufen, dass sie nicht Betreiberin der Hafenanlage sei und es sich bei den Hafenanlagen für den Fährbetrieb von Trelleborg nach Lübeck um öffentliche Verkehrsflächen handele. Entscheidend sei, dass die Abgabe des Trailers nach den Anweisungen der Beklagten erfolgt sei. Es liege allein an der Beklagten, einen ausreichend gesicherten Abstellort vorzugeben.
- 28 Eine Ablieferung der Ware sei zu keinem Zeitpunkt erfolgt. Der Trailer sei auch nicht zum Transport verladen worden. Es liege an der Beklagten darzulegen, wie der Trailer während ihrer Obhutszeit verloren gegangen sei, und sich zu entlasten. Dies sei der Beklagten nicht gelungen.
- 29 Die Beklagte könne sich auch nicht auf ein Mitverschulden der Klägerin berufen. Zum einen wäre es auch zu einem Verlust der Ware gekommen, wenn der Trailer über ein GPS-System verfügt hätte, da der Trailer offensichtlich gewaltsam entwendet worden sei. Man hätte allenfalls einen späteren Standort des Trailers feststellen können. Dies hätte allenfalls bei der Aufklärung der Tat geholfen. Zum anderen habe die Beklagte gerade nicht darauf hingewiesen, dass im Hafen von Trelleborg besondere Sicherungsmöglichkeiten für wertvolle Transporte bestanden hätten.
- 30 Die Beklagte schulde aber nur die Zahlung von 85.880,34 € an die Streithelferin, da sie sich auf eine Haftungsbegrenzung nach den §§ 504, 505 HGB berufen könne. Danach sei die Haftung grundsätzlich auf zwei Sonderziehungsrechte pro Kilogramm oder 666,67 Sonderziehungsrechte, je nachdem was höher sei, beschränkt. Als Bruttogewicht sei

nicht nur das Gewicht der Ware, sondern auch das Gewicht der Verpackung zu berücksichtigen, wenn die Umverpackung vom Absender gestellt werde. Die Klägerin habe unbestritten vorgetragen, dass das Gewicht des Trailers 8.160 kg betrage. Der Betrag errechnet sich aus zwei Sonderziehungsrechten Rechnungseinheiten mal Gewicht (SZR = 1,22267 €/kg, 26.960 kg + 8.160 kg = 35.120 kg Gewicht) und laute mithin 85.880,34 €. Die Haftungsbeschränkung sei nicht gemäß § 507 Nr. 1 HGB entfallen. Nach der Beweisaufnahme stehe fest, dass der Hafen von Trelleborg so gegen Diebstahl gesichert sei, dass der Beklagten kein so schwerwiegendes Organisationsverschulden anzulasten sei, dass die Beklagte den Verlust leichtfertig verursacht und in Kenntnis dieser Gefahr gehandelt habe.

- 31 Gegen das Urteil des Landgerichts haben beide Parteien Berufung eingelegt.
- 32 Die Berufung der Klägerin richtet sich gegen die Annahme des Landgerichts, die Haftungsbeschränkung nach §§ 504, 505 HGB sei nicht wegen leichtfertigen Vorgehens der Beklagten entfallen. Das Landgericht habe verkannt, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast im Rahmen von § 507 Abs. 1 HGB nicht nachgekommen sei. Umstände, die das schadensursächliche, qualifizierte Verschulden der Beklagten mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegten, ergäben sich bereits aus dem Umstand, dass der Trailer nach der vom Landgericht zutreffend angenommenen Übergabe spurlos verschwunden sei. Einzelheiten zum Abhandenkommen habe die Beklagte ausgehend von ihrer irrigen Ansicht, den Trailer nicht in Obhut genommen zu haben, nicht vorgebracht. Ihr Vortrag zu den Sicherheitsvorkehrungen erschöpfe sich in einem Verweis auf den ISPS-Code ohne konkrete Darlegung, welche Sicherheitsmaßnahmen im Hafen von Trelleborg überhaupt ergriffen worden seien. Sie habe zudem nichts zu Nachsorgemaßnahmen vorgetragen. Dies rechtfertige den Schluss auf objektive Leichtfertigkeit und das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts. Der Beklagten sei zudem ein grobes Organisationsverschulden vorzuhalten. Die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen und deren Kontrollen habe die Beklagte in gravierendem Umfang vernachlässigt. Der Diebstahl eines frei zugänglichen Sattelauflegers sei vorhersehbar. Dennoch hätten jegliche betrieblichen Sicherheitsvorkehrungen wie etwa die Anbringung eines Königsbolzenschlosses, das Vorhalten eines Wachdienstes, die Installation von Kameras und eines alarmgesicherten Zauns gefehlt. Der Verfrachter habe im RoRo-Verkehr beim Transport von unbegleiteter Ladung sicherzustellen, dass diese nicht unkontrolliert aus seinem Herrschaftsbereich entfernt werden könne. Soweit das Landgericht ausgeführt habe, dass bei Ein- und Ausfahrten vom Hafengelände Kontrollen im Sinne einer Überprüfung der Legitimation erfolgten, treffe dies nicht zu. Soweit für die Ausfahrt eine PIN erforderlich sei, könne man sich diese offensichtlich problemlos beschaffen. Eine Kontrolle der Berechtigung des ausfahrenden Transportunternehmers etwa durch Abgleich der Frachtpapiere finde nicht statt. Für die weiteren Einzelheiten wird auf die Berufungsbegründung vom 3. Juni 2024 (Bl. 60 ff. eA II), die Berufungserwiderung vom 17. Juni 2024 (Bl. 88 ff. eA II) sowie die Schriftsätze der Klägerin vom 26. August 2024 (Bl. 132 ff. eA II), 17. März 2025 (156 ff. eA II), 3. April 2024 (Bl. 181 ff. eA II) und 28. Mai 2025 (Bl. 205 ff. eA II) verwiesen.
- 33 Die Klägerin beantragt,
- 34 1. das angefochtene Urteil des LG Lübeck vom 5. März 2024 - Geschäfts-Nummer 13 HKO 25/23 - aufzuheben, soweit die Klage über die Regelhaftung hinausgehend abgewiesen wurde, und die Beklagte zu verurteilen, an die I. Insurance Limited, Schwe-

den € 215.799,63 nebst 5% Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 23. Januar 2023 zu zahlen;

35 2. die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

36 Die Beklagte beantragt,

37 1. das Urteil des Landgerichts Lübeck vom 5. März 2024 aufzuheben und die Klage vollumfänglich abzuweisen.

38 2. die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

39 Die Berufung der Beklagten richtet sich gegen die vom Landgericht angenommene Haftung dem Grund nach. Unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens vertritt die Beklagte die Ansicht, sie habe den abhandengekommenen Auflieger noch nicht in Obhut genommen, sodass für eine Haftung ihrerseits kein Raum bestehe. Für die Einzelheiten wird insoweit auf die Berufungsbegründung vom 5. Juni 2024 (Bl. 79 ff. eA II), die Berufungserwiderung vom 15. August 2024 (Bl. 109 ff. eA II) sowie die Schriftsätze vom 17. März 2025 (Bl. 164 ff. eA II) und 30. April 2025 (Bl. 190 ff. eA II) verwiesen. Die auf die mündliche Verhandlung vom 9. Mai 2025 eingereichten Schriftsätze vom 28. Mai 2025 (Klägerin) und 13. Juni 2025 (Beklagte) liegen dem Senat vor.

II.

40 Die jeweils zulässigen Berufungen der Parteien haben in der Sache keinen Erfolg.

1.

41 Die Berufung der Klägerin ist unbegründet. Das angefochtene Urteil weist keine die Klägerin belastenden rechtlichen Fehler auf; die zugrundezulegenden Tatsachen rechtfertigen ebenfalls keine andere Entscheidung (vgl. § 513 Abs. 1 ZPO). Der Klägerin steht gegen die Beklagte (lediglich) in dem vom Landgericht tenorierten Umfang ein Schadensersatzanspruch in Form einer Zahlung an die Streithelferin aus §§ 481, 498 Abs. 1, 499, 504 HGB zu. Die Voraussetzungen für einen Wegfall der Haftungsbegrenzung nach § 504 Abs. 1 HGB liegen nicht vor, weil der Schaden nicht auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter selbst leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (§ 507 Nr. 1 HGB).

a.

42 Das Landgericht geht zutreffend von der Anwendbarkeit deutschen Rechts aus. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die zutreffenden Ausführungen im angefochtenen Urteil unter Ziffer II.1.a) verwiesen.

b.

43 Das Landgericht nimmt weiter zutreffend an, dass die Klägerin berechtigt ist, den auf die Streithelferin übergegangenen Zahlungsanspruch gegen die Beklagte im Wege der Drittschadensliquidation geltend zu machen.

44 Die Streithelferin hat als Transportversicherer der B. AB nach Zahlung der Versicherungsleistung die ihr von der Versicherungsnehmerin abgetretenen Ansprüche gegenüber der Klägerin aus dem geschlossenen multimodalen Transportvertrag geltend ge-

macht. In der Belastung mit dieser Verbindlichkeit liegt der Schaden der Klägerin. Der zunächst auf Befreiung von dieser Schuld gerichtete Anspruch geht gemäß § 250 S. 2 BGB in einen Zahlungsanspruch über, wenn der Schädiger - hier die Beklagte - die Leistung ernsthaft und endgültig ablehnt (vgl. BGH, Urteil vom 18. März 2010 - I ZR 181/08). Dass ein Spediteur (hier die Klägerin) als mittelbarer Stellvertreter des Versenders (hier die B. AB) dessen Schaden gegenüber dem von ihm eingeschalteten Frachtführer (hier die Beklagte) geltend machen kann, entspricht allgemeiner Auffassung (vgl. BGH, Urteil vom 10. April 1974 - I ZR 84/73; OLG Hamburg, Urteil vom 4. Dezember 1986 - 6 U 266/85).

- 45 Das Landgericht geht auf Grundlage der Handelsrechnung in Anlage ME1 und des Frachtbriefs in Anlage ME2 zutreffend davon aus, dass die B. AB in Stockholm für einen Preis von 215.799,63 € insgesamt 26.960 kg Kupfer-Kathoden an die C. S.P.A. in Italien liefern sollte und der Transport von der Klägerin unter Geltung der CMR übernommen wurde. Der Abschluss eines Seefracht-Vertrags für die Teilstrecke Trelleborg/Travemünde ist zwischen den Parteien des hiesigen Rechtsstreits unstreitig.
- 46 Der Senat hat angesichts des Vortrags der Klägerin und der Streithelferin keine Zweifel daran, dass die Streithelferin und die Auftraggeberin der Klägerin durch einen Transportversicherungsvertrag verbunden sind (vgl. Anlage ME10) und die Streithelferin auf Grundlage dieses Versicherungsvertrages nach dem Verlust der Kupferladung an die Auftraggeberin der Klägerin einen Betrag in Höhe von 215.799,63 € gezahlt hat. Letzteres folgt aus dem Auszahlungsnachweis vom 3. Januar 2023 (Anlage ME II). Aus der in Anlage ME I enthaltenen Abtretungserklärung (Subrogation Receipt) folgt die Abtretung aller etwaigen Ansprüche gegen Dritte durch die B. AB an die Streithelferin aus der genannten Schaden-Nummer bis zu einem Betrag von 215.799,63 €.
- 47 Die Klägerin war ihrerseits gegenüber ihrer Auftraggeberin - der B. AB - zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 215.799,63 € verpflichtet. Aus dem Frachtbrief in Anlage ME 2 folgt, dass die von der Klägerin geschuldete Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen der CMR unterliegen sollte (Feld "Internationaler Frachtbrief, International(er) Consig(n)ment Note" rechts oben auf Anlage ME 2). Damit ergibt sich die Haftung der Klägerin als Frachtführerin gegenüber ihrer Auftraggeberin aus Art. 17 Abs. 1 CMR. Aus Art. 23 Abs. 1 und Abs. 3 CMR folgt, dass die Klägerin den vollständigen Wert der Kupferlieferung und damit den ursprünglichen Klagebetrag zu ersetzen hatte. Die Haftungsbegrenzung in Art. 23 Abs. 3 CMR auf 8,33 SZR pro Kilogramm fehlender Fracht (1 SZR entsprach ab 12. Juni 2022 1,30 €) führt hier angesichts des Ladungsgewichts zu keinem geringeren Haftungsbetrag der Klägerin gegenüber ihrer Auftraggeberin. Die Streithelferin hat die ihr abgetretenen Ersatzforderungen der B. AB gegenüber der Klägerin mit Schreiben vom 1. März 2023 geltend gemacht (vgl. Anlage ME 4). Die Klägerin ist ihrer eigenen Inanspruchnahme nicht entgegengetreten und durch eine Verbindlichkeit in Höhe der Klagforderung beschwert.
- c.
- 48 Des Weiteren geht das Landgericht zutreffend davon aus, dass die Beklagte den Trailer nebst im Frachtbrief vermerkter Ladung vor dessen Verlust übernommen hat (§ 498 Abs. 1 HGB in Verbindung mit Ziffer 6.2 der "Terms and Conditions of Carriage of Goods" der Beklagten in Anlage B1).

- 49 Die Übernahme ist die Entgegennahme der Ladung zur Beförderung. Übernahme bedeutet in aller Regel Besitzerlangung, jedenfalls Begründung der Obhut des Verfrachters an dem zu befördernden Gut. Bei der Vielgestaltigkeit der Verladevorgänge im Seeverkehr hängt der Übernahmezeitpunkt maßgeblich von den Bedingungen des einzelnen Frachtvertrages ab (vgl. MüKoHGB/Herber/Harm, 5. Aufl. 2023, HGB § 498 Rn. 32 und 34).
- 50 Nach dem durch die Anlage ME7 sowie durch die Aussage des Zeugen belegten Check-in-Vorgehen bei nicht begleiteter Fracht hat die Beklagte nach Auffassung des Senats den Auflieger nebst Ladung hier mit dem Durchlaufen des Check-in Verfahrens übernommen. Die Beklagte hat das Vorgehen und die Einzelschritte im Online-Check-in für die von ihr angebotenen unbegleiteten Transporte selbst vorgegeben und im letzten Schritt dem anliefernden Fahrer einen genauen Abstellort für den Auflieger zugewiesen. Sie hat der Klägerin zudem zeitliche Vorgaben gemacht, innerhalb derer der Check-in ohne Zusatzkosten möglich ist. Dabei ist es unerheblich, dass die Fracht auf einem öffentlichen Verkehrsbereich abgestellt worden ist. Durch ihre Vorgaben gegenüber dem anliefernden Auftraggeber bringt die Beklagte zum Ausdruck, dass sich der Auflieger mit dem Abstellen auf dem zugewiesenen Stellplatz in dem von der Beklagten gewünschten und bestimmten Bereich befindet und so mit ihrem Willen übernommen ist. Der Check-in dient dabei auch nicht allein der Planungssicherheit der Parteien. Diese wird bereits durch die Buchung und Bezahlung des Fährtransportes erreicht. Das Check-in Verfahren stellt nach der Parteivereinbarung vielmehr die maßgebliche - wenngleich hier defizitäre - Schnittstellenkontrolle für die Inobhutnahme des Aufliegers dar. Dies wird auch daran deutlich, dass die Klägerin das Frachtgut aus der Obhut der Beklagten nur noch unter Verwendung der von der Beklagten zugeteilten TIN (Transport Identification Number) entfernen kann.
- 51 Für diese Einschätzung spricht auch das zwischen dem Hafen Trelleborg und der Beklagten abgeschlossene "Harbour Agreement" (Anlage BK1). Danach werden den Schiffen der Beklagten von dem Hafenbetreiber gemäß Ziffer 1.1.1 (a) in erster Linie bestimmte Liegeplätze zugeordnet. Für die Be- und Entladung der Fährschiffe stellt der Hafen so dann gemäß Klausel 1.1.1 (b) zwar die sog. Check-in und Check-out Facilities zur Verfügung, führt das Check-in Verfahren aber selbst nicht durch. Dies geschieht durch die Beklagte. Zusätzlich werden im Nahbereich der Schiffsanlegeplätze gem. Klausel 1.1.1 (c) bestimmte so genannte Vorstaufflächen zur optimalen Be- und Entladung der Schiffe vorgehalten, auf denen unbegleitete Einheiten kundenseitig abgestellt und abgeholt werden können. Dies erfolgt nach den Check-in und Check-out Vorgaben der Beklagten. Nach Klausel 1.1.1 (f) ist es der Beklagten gestattet, ihren Kunden eine standgeldfreie Nutzung der Vorstaufflächen von 48 Stunden anzubieten. Dies hat sie gegenüber der Klägerin auch getan. Lediglich darüber hinaus sind die Kunden dem Hafen für anfallende Standgelder selbst verantwortlich, worauf auf der Internet-Seite der Beklagten hingewiesen wird. Damit weist das Vertragsverhältnis zwischen dem Hafenbetreiber und der Beklagten dieser und deren Kunden die Vereinbarung und Abwicklung der Übernahme zu. Alle diese Regelungen zeigen, dass der Hafenbetreiber der Beklagten zwar eine gewisse Infrastruktur zur Verfügung stellt, diese Infrastruktur aber von der Beklagten eigenverantwortlich genutzt wird. Die Beklagte macht ihren Kunden - wie hier der Klägerin - so dann detaillierte Vorgaben zu den zeitlichen Grenzen und den Modalitäten der Anlieferung unbegleiteter Fracht. Die so erfolgte Lagerung eines mit Gütern beladenen Aufliegers an einer durch den Verfrachter bestimmten, zugangsbeschränkten Stelle auf dem Hafengelände stellt damit eine Vorarbeit für die Verfrachtung des Transportgutes dar

und ist hier der Seestrecke zuzuordnen (vgl. BGH, Urteil vom 1. Dezember 2016 - I ZR 128/15, zitiert nach juris Rn. 33).

- 52 Für diese Sichtweise spricht indiziell auch, dass die Beklagte seit Februar 2023 ihre AGB in Ziffer 6.2 wie folgt angepasst hat:
- 53 "In case of Unaccompanied Cargo, the period of custody of TT-Line commences at the time the freight unit is taken over by the tugmaster for boarding the ferry and ends when the tugmaster has completed the discharge process, in expression unhooked the freight unit in the arrival port."
- 54 *(Im Falle unbegleiteter Ladung beginnt die Obhut der TT-Linie zu der Zeit, zu der die Fracht vom Tugmaster für das Beladen der Fähre übernommen wird, und endet, wenn der Tugmaster das Löschen beendet hat, ausdrücklich in dem Moment, in dem die Fracht im Ankunftshafen abgekuppelt wird.)*
- 55 Zwar mag der vorliegende Rechtsstreit Grund für die Anpassung der AGB gewesen sein. Da sich Unklarheiten in AGB - sollte man diese überhaupt bis zur Neufassung im Februar 2023 annehmen - zulasten des Verwenders auswirken, bleibt es bei einer Übernahme der Fracht durch die Beklagte mit dem Abschluss des Check-in Verfahrens. Der Einwand der Beklagten, die Gegebenheiten hier unterschieden sich gravierend von den bisher seitens des Bundesgerichtshofs entschiedenen Hafenfällen, in denen die Kaianstalt als "Allonge des Schiffes" betrachtet würde, greift nicht. Zwar mag es zutreffen, dass in diesen Fällen typischerweise auf dem Terminal ein Umschlagsbetrieb als Kaianstalt tätig ist, der über eigene Sicherheitsanlagen und Schranken verfügt, um Güter, die ihm anvertraut wurden, gegen den Zugriff Dritter zu schützen. Dies war hier nicht der Fall, da die Beklagte die Infrastruktur des Hafenbetreibers nutzte. Eine andere Bewertung folgt daraus aber nicht, weil die Beklagte auf Grundlage des von ihr vorgegebenen Check-in Verfahrens die Übernahme gegenüber der Klägerin definiert und dies unabhängig davon bestimmt hat, welche Einrichtungen sie selbst vor Ort vorgehalten hat.
- 56 Unerheblich ist bei dem von der Beklagten vorgegebenen Check-in Verfahren mangels abweichender Vereinbarungen letztlich auch, ob die Beklagte im November 2022 bereits mit dem Durchlaufen des Check-in Verfahrens Besitz an dem Auflieger erlangt hat. Nach § 854 Abs. 2 BGB reicht bei einer entsprechenden Einigung, wie sie hier in Form des vorgegebenen Check-in Verfahrens vorliegt, wenn der Besitzerwerber - die Beklagte - in der Lage ist, die tatsächliche Gewalt über die Sache auszuüben. Dies ist hier unstreitig möglich gewesen.
- 57 Unerheblich ist weiter, ob der Hafenbetreiber in Trelleborg Erfüllungsgehilfe der Beklagten ist und welche örtlichen Hafenusancen hinsichtlich der Inobhutnahme gelten. Maßgeblich sind hier allein die zwischen den Parteien getroffenen und in dem vorgegebenen Check-in Verfahren manifestierten Abreden.
- d.
- 58 Die Beklagte als Verfrachterin ist von ihrer Haftung nicht nach § 498 Abs. 2 S. 1 HGB befreit, weil sie nicht dargelegt und bewiesen hat, dass der Verlust auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können.

- 59 Die Beklagte hat zum Abhandenkommen der Fracht keine Angaben gemacht. Es ist damit ungeklärt, wann und auf welchem Weg der Auflieger nebst Kupferladung abhandengekommen ist. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist er entwendet worden. Die im Hinblick auf den Verlust der Fracht bestehenden Unklarheiten wirken sich zu Lasten der Beklagten aus, da ihr eine Exkulpation nicht gelingt. Die von ihr vorgetragenen Zugangsbeschränkungen reichen nicht aus, um hinreichende Maßnahmen zum Schutz gegen das Abhandenkommen des Aufliegers zu belegen, zumal nicht ausgeschlossen ist, dass Mitarbeiter der Beklagten in das Verschwinden des Trailers mit eingebunden waren. Der Beklagten war nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme - wie das Landgericht zutreffend angenommen hat - zumindest in allgemeiner Form bekannt, dass der Auflieger mit Metall beladen war. Der Zeuge hat insoweit überzeugend bekundet, er habe beim Check-in auf dem Bildschirm eingeben müssen, welche Ware geladen gewesen sei. Er habe insoweit Kategorien angeben müssen (Sitzungsprotokoll vom 23. Januar 2024, Seite 5/6, Bl. 152/153 eA I). Das von der Beklagten beschriebene und nach der Beweisaufnahme feststehende Vorgehen spricht für das Vorliegen eines Organisationsverschuldens, weil die Geschäftsführung keine geeigneten Organisationsrichtlinien für eine angemessene Sicherung der Fracht nach Übernahme bis zum Verbringen auf die Fähre erlassen hat.
- 60 Für ein Organisationsverschulden in objektiver Hinsicht spricht auch die spätestens seit dem 5. Oktober 2022 bestehende Kenntnis der Beklagten (vgl. Anlage B2), dass in den Wochen vor dem streitbefangenen Geschehen wiederholt Auflieger mit Kupfer aus dem Hafen in Trelleborg gestohlen worden waren. Trotzdem hat sie keine zeitnah umsetzbaren Vorsichts- und Sicherungsmaßnahmen ergriffen. Zwar trägt die Beklagte vor, dass nach dem 7. September 2022 (erster Kupfer-Diebstahl im Hafen von Trelleborg) Maßnahmen zum Schutz besonders wertvoller Ladung entwickelt und hernach auch erfolgreich umgesetzt worden seien (vgl. Berufungserwiderung vom 15. August 2024 ab Seite 5, Bl. 113 f. eA II). Zum Zeitpunkt des hier in Rede stehenden Vorfalls waren diese Verfahren aber noch im Stadium der Abstimmung zwischen den jeweiligen Parteien (auch der Beklagten) und der schwedischen Polizei. Aus Anlage BK5 (Bl. 129 eA II) ergibt sich, dass das neue Sicherheitskonzept frühestens am 30. November 2022 umgesetzt war. Für eine Abstimmung mit den Speditionen sind zwischen Anfang Oktober und Ende November 2022 mithin rund sieben Wochen vergangen. Gerade mit der Klägerin, mit der die Beklagte unstreitig eine intensive, langjährige Zusammenarbeit mit regelmäßiger und eingeübter Kommunikation unterhielt, hätten auch nach dem Vortrag der Beklagten zeitnah zu der Mitteilung des Hafenbetreibers am 5. Oktober 2022 Maßnahmen besprochen werden können und müssen, um wertvolle (Kupfer-)Ladungen angesichts der stattgefundenen Diebstähle in Trelleborg besonders zu sichern. Es hätte dabei gereicht, wenn man der Klägerin aufgegeben hätte, die Kupfertransporte (oder vergleichbare Transporte) gemäß dem ab Ende November 2022 modifizierten Check-in nicht online, sondern im Büro der Beklagten vor Ort im Hafen mit Zuweisen gesonderter Stellflächen und Sicherung der Trailer mit Königszapfenschloss abzuwickeln. Diese Maßnahmen waren schnell, kostengünstig und ohne Baumaßnahmen umzusetzen.
- 61 Defizitäre organisatorische Sicherheitsmaßnahmen werden auch dadurch belegt, dass die Beklagte keine Bemühungen entfaltet hat, anhand des unstreitig angefertigten Video-Materials für den Ausfahrtbereich den wahrscheinlichen Entfernungsvorgang, die Entfernungszeit und ggf. das Nummernschild der Zugmaschine zu recherchieren, um so eine zeitnahe Fahndung zu ermöglichen.

- 62 Aus Anlage ME10 ergibt sich zwar, dass ein Hafenmitarbeiter ein Loch im Zaun um den Abstellbereich entdeckt hat, durch den der Trailer theoretisch gepasst hätte. Ein solches nicht feststehendes Vorgehen schließt ein Verschulden aber ebenfalls nicht aus. Hier hätte es einer Überwachung des Geländes (etwa durch Kameras) bedurft, die auch laut Anlage ME10 nicht stattgefunden hat.
- e.
- 63 Das Landgericht geht auf der Grundlage des Frachtbriefes (Anlage ME2) sowie der Aussage des Zeugen ferner zutreffend davon aus, dass der Trailer bei Übernahme durch die Beklagte die im Frachtbrief ausgewiesene Ladung hatte. Die durch das Landgericht unter Ziffer II. 1. c. des Urteils vorgenommene Beweiswürdigung, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird, ist überzeugend. Danach war der von dem Zeugen angelieferte Auflieger bei Übernahme durch die Beklagte mit insgesamt 26.960 kg Kupfer-Kathoden in einem Wert von 215.799,63 € beladen.
- f.
- 64 Ein die Haftung der Beklagten einschränkendes Mitverschulden der Klägerin im Sinne des § 498 Abs. 3 HGB, welches die Beklagte darzulegen und zu beweisen hat, ist hier nicht gegeben.
- 65 Es mag zutreffen, dass die Klägerin aufgrund des Abhandenkommens eines mit Kupfer beladenen unbegleiteten Aufliegers im Hafen von Rostock im September 2022 um die gesteigerte abstrakte Diebstahlsgefahr bei Kupferladungen aus von der Beklagten genutzten Abstellbereichen wusste (vgl. Parallelverfahren zum Aktenzeichen 10 U 11/25). Es ist aber von der Beklagten nicht bewiesen, dass der Klägerin die für den Hafen in Rostock bekannte akute Gefahr auch für die mit anderen Sicherungsmaßnahmen versehene Hafenanlage in Trelleborg bekannt gewesen ist. Die Beklagte trägt selbst nicht vor, dass sie die Klägerin von den vergleichbaren Vorgängen in Trelleborg vor dem 17. November 2022 in Kenntnis gesetzt habe. Ihrer im Termin vor dem Senat geäußerten Annahme, auch die Klägerin sei vom Hafenbetreiber in Trelleborg über die entsprechenden Vorgänge in Kenntnis gesetzt worden, ist die Klägerin entgegengetreten (vgl. nachgelassener Schriftsatz vom 28. Mai 2025, Seite 2, Bl. 206 eA II). Diese bloße Annahme der Beklagten ist mangels Beweisangebots unbewiesen geblieben.
- 66 Es trifft weiter zu, dass die Klägerin trotz des Werts der Ladung weder das Garagen-Verschlussystem des Hafenbetreibers noch dessen besonders überwachten und geschützten Bereich zum Abstellen des Aufliegers genutzt hat. Die diesbezüglichen Informationsmöglichkeiten haben über die Homepage des Hafenbetreibers bestanden. Der Klägerin waren die nunmehr von ihr als unzureichend gerügten Sicherheitsmaßnahmen bei der Beklagten auch bekannt, insbesondere die fehlenden Kontrollen bei der Abfahrt am Abstellort. Konkreter Anlass für das Ergreifen von eigenen Vorsorgemaßnahmen hätte aber nur dann bestanden, wenn die Klägerin von (Kupfer-)Diebstählen im Hafen von Trelleborg Kenntnis gehabt hätte. Dies steht - wie soeben ausgeführt - für die Zeit bis zum 17. November 2022 aber nicht fest.
- 67 Der Umstand, dass die Klägerin keinen GPS-Sender am Trailer verbaut hat, begründet hier ebenfalls kein Mitverschulden. Ein GPS-Sender kann den unmittelbaren Wegnahmeprozess nicht verhindern, sondern schafft allenfalls zeitnahe Reaktionsmöglichkeiten und damit die Chance, Trailer und Ladung doch noch rechtzeitig aufzufinden und sicher-

zustellen. Hier stand etwaigen Dieben aber ein relativ langer Zeitraum von rund 48 Stunden zur Verfügung, um den Trailer zu entwenden. Da nicht geklärt ist, wann der Trailer entwendet wurde und wie die Täter vorgegangen sind, ist nicht nachvollziehbar, ob und in welcher Form hier ein GPS-Sender zu einer Wiedergewinnung der Kupferladung geführt hätte.

- 68 Die Verwendung eines Königszapfenschlosses war hier ohne Kenntnis von konkret drohenden Diebstählen ebenfalls nicht geboten, da auf Grundlage des von der Beklagten vorgegebenen Check-in Verfahrens ein standardisiertes Vorgehen im Umgang mit dieser Sicherungsmaßnahme fehlte. Es lag ausschließlich im Verantwortungsbereich der Beklagten, zu dieser Art der Ladungssicherung Vorgaben zu machen, insbesondere zu der Frage der Lösung des Schlosses. Die Beklagte schuldete der Klägerin den Transport des Aufliegers auf die Fähre als Teil der Verfrachtung und musste deshalb festlegen, wie sie den erforderlichen Zugriff auf den abgestellten Auflieger für den Transport erlangen wollte.
- g.
- 69 Die Beklagte schuldet - wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat - lediglich die Zahlung von 85.880,34 € an die Streithelferin, da sich die Beklagte mit Erfolg auf eine Haftungsbegrenzung nach den §§ 504, 505, 507 HGB berufen kann (dazu unter h.). Für die Einzelheiten der von den Parteien nicht angegriffenen Berechnung wird auf die Ausführungen im angefochtenen Urteil unter Ziffer II. 1. f. verwiesen, denen sich der Senat anschließt.
- h.
- 70 Die Voraussetzungen für einen Wegfall der Haftungsbegrenzung nach § 504 Abs. 1 HGB und damit für eine Haftung der Beklagten für den vollen Wert der Kupferladung liegen nicht vor. Der Schaden ist nicht auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die die Beklagte als Verfrachter selbst leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (§ 507 Nr. 1 HGB).
- 71 Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine "Leute" in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen (vgl. BGHZ 145, 170, 183; BGH, Urt. v. 25. März 2004 - I ZR 205/01). Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein allerdings nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt.
- 72 Grundsätzlich liegt die Darlegungs- und Beweislast für die Voraussetzungen des § 507 HGB beim Anspruchsteller, da es sich um eine Ausnahmeregelung zu seinen Gunsten handelt. Denn gesetzlicher Regelfall ist die beschränkte Haftung bei (vermutetem) Verschulden des Verfrachters oder der ihm zuzurechnenden Gehilfen. Dabei muss der Vortrag des Anspruchstellers nicht nur allgemein die Wahrscheinlichkeit der Leichtfertig-

keit im Bereich des Verfrachters - begangen durch irgendjemanden - begründen, sondern die eines persönlichen qualifizierten Verschuldens der Geschäftsleitung. Die Annahme eines qualifizierten Verschuldens kann zwar auch dann gerechtfertigt sein, wenn der Verfrachter die ihm insoweit obliegende sekundäre Darlegungslast hinsichtlich der Organisation seines Betriebes und zu den ergriffenen Sicherungsmaßnahmen nicht erfüllt (BGH, Urteil vom 29. Juli 2009 - I ZR 212/06, TranspR 2009, 331 Rn. 34). Erforderlich ist aber zunächst, dass der Vortrag des Klägers oder der unstreitige Sachverhalt auf einen Schadenshergang hindeuten, der ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst naheliegend erscheinen lässt (vgl. BGHZ 174, 244; BGH, Urteil vom 29. Juli 2009 - I ZR 212/06). Liegt der Schadenshergang auch nach dem Vortrag des Klägers nur im Dunkeln und trägt der Verfrachter nichts zum Schadenshergang oder zu Sicherheitsvorkehrungen vor, kann auf ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst nicht ohne weitere Anhaltspunkte geschlossen werden, wenn auch Schadensursachen in Betracht kommen, für die der Verfrachter nicht unbeschränkt einzustehen hat (OLG Stuttgart, Urteil vom 17. März 2010 - 3 U 120/09 juris).

- 73 Da die Einschaltung eines Dritten durch die Beklagte für die Verfrachtung hier nicht in Rede steht (anders als in dem vom OLG Stuttgart, Urteil vom 17. März 2010 - 3 U 120/09 juris, bewerteten Sachverhalt), deutet allein das Abhandenkommen des Aufliegers aus dem Obhutsbereich der Beklagten zunächst auf einen Schadenshergang hin, der ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters naheliegend erscheinen lässt. Die Parteien haben aber übereinstimmend Sicherheitsvorkehrungen im Hafen von Trelleborg und damit einen hochwahrscheinlichen Tathergang beschrieben, die die Annahme eines qualifizierten Verschuldens der Beklagten nicht rechtfertigen.
- 74 Für den Zugang zum umzäunten Terminal im Check-in-Verfahren wird ein QR-Code erstellt, der von der Beklagten online zur Verfügung gestellt wird. Beim Einfahren in das Terminal ist der QR-Code einzuscannen, um eine Bordkarte zu erhalten. Der auf dem Terminal anzusteuernde Abstellplatz wird dem Kraftfahrer dann von dem Terminal maschinell zugewiesen. Die Verbindung zwischen einer Zugmaschine und einem Trailer wird durch die sog. TIN hergestellt. TIN steht für "Trailer Identifikation Number". Eine Zugmaschine, welche in das Terminal hineingefahren werden soll, benötigt eine Bordkarte mit einer TIN. Bordkarte und TIN werden am Terminal durch Einscannen des bei Buchung erhaltenen QR-Codes generiert. Anschließend ist die Eingabe der TIN am Foto-Scan-Automaten erforderlich, um dem Trailer im eingehenden Verkehr einen Platz auf der Vorstaufläche zuzuweisen. Im einkommenden Verkehr ist es für die abholende Zugmaschine schon für die Einfuhr in das beschränkte Terminal erforderlich, die TIN des abzuholenden Trailers einzugeben. Beim Verlassen des Terminals werden die Zugmaschinen zwar nicht individuell darauf überprüft, ob sie den Trailer mit der "richtigen" TIN abholen. Die Ausfahrten werden jedoch durch Kamera-Beobachtungssysteme kontrolliert, die rund um die Uhr im Einsatz sind.
- 75 Unter Berücksichtigung dieser Organisationsabläufe ist es nur mit erheblicher Gewalteinwirkung möglich, ohne TIN mit einer Zugmaschine in den Bereich zu gelangen, in dem die unbegleiteten Trailer abgestellt werden. Es bedurfte organisiert-krimineller Strukturen, um den streitbefangenen Auflieger nebst Ladung (und andere Auflieger) zu entwenden und die Ladung zu verwerten. Zum Entwenden bedurfte es zunächst einer Insider-Information, um den "richtigen", mit wertvoller, leicht verwertbarer Ladung versehenen Trailer auszusuchen und vom Gelände zu entfernen. Ferner bedurfte man - da konkrete Anhaltspunkte für ein gewaltsames Entfernen des Trailers fehlen - mit hoher Wahr-

scheinlichkeit einer wirksam generierten TIN. Dafür kamen mehrere Vorgehensweisen in Betracht. Entweder man kam über eine Insider-Information an die für den abhanden gekommenen Trailer ausgeteilte TIN oder man generierte etwa durch die Buchung eines Fährtransportes für eine andere Anlieferung eine TIN und entwendete dann - ggf. nach Abstellen des eigenen ordnungsgemäß angemeldeten Trailers - bei der Abfahrt den hier streitbefangenen Trailer oder es wurde eigens für die Entwendung des Trailers von einem Komplizen eine "Schein"-TIN erstellt, um sich so Zugang zum Gelände zu verschaffen. In allen Fällen war erhebliche kriminelle Energie erforderlich, um sich Zugang zum Abstellgelände und die Information über den "richtigen" Trailer zu verschaffen. Schließlich mussten eine Zugmaschine und ein Fahrer organisiert werden, um den Auflieger zu entwenden, sowie der Absatz der Kupferladung bewerkstelligt werden. Diese Umstände sprechen zwar für ein bis Ende November 2022 defizitäres organisatorisches Sicherheitsniveau im Hafen von Trelleborg, belegen aber in Anbetracht der implementierten Sicherheitsvorkehrungen kein schadensursächliches leichtfertiges Verhalten.

- 76 Auch die Kenntnis der Beklagten von vorangegangenen Diebstählen von Aufliegern mit Kupferladung im Hafen von Trelleborg spätestens seit dem 5. Oktober 2022 und die sich daran anschließenden Reaktionen der Beklagten tragen nicht den Vorwurf schadensursächlicher Leichtfertigkeit. Die Beklagte wusste nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme durch die Eingabe des Zeugen beim Check-in zwar, dass der Auflieger mit Kupfer, jedenfalls aber Metall beladen war, sodass durchaus ein konkreter Anlass für zusätzliche Sicherungsmaßnahmen bestand. Die Beklagte hat aber nachvollziehbar vorgetragen, dass nach dem 7. September 2022 (erster Kupfer-Diebstahl im Hafen von Trelleborg) Maßnahmen zum Schutz besonders wertvoller Ladung entwickelt und ab Ende November 2022 auch erfolgreich umgesetzt wurden (vgl. Berufungserwidern vom 15. August 2024 ab Seite 5, Bl. 113 f. eA II; Anlage BK5). Die Klägerin behauptet ebenfalls nicht, dass es nach Ende November 2022 mit der Umstellung des Check-in Verfahrens zu weiteren Diebstählen von unbegleiteten Aufliegern mit wertvoller Ladung im Hafen von Trelleborg gekommen ist. Zum Zeitpunkt des hier in Rede stehenden Vorfalls waren diese Verfahren noch im Stadium der Abstimmung insbesondere mit der schwedischen Polizei. Die Beklagte hat damit in Kenntnis vorangegangener Diebstähle von Aufliegern mit Kupferladung geeignete Maßnahmen zur Sicherung entwickelt und binnen rund sieben Wochen umgesetzt. Die Reaktionszeit ist zwar zu lang, trägt aber (noch) nicht den Vorwurf leichtfertigen Vorgehens.
- 77 Für die Annahme eines leichtfertigen Verhaltens der Beklagten reicht es ebenfalls nicht aus, dass die Beklagte keine Bemühungen entfaltet hat, insbesondere anhand des Video-Materials für den Ausfahrtbereich den Entfernungsvorgang, die Entfernungszeit und ggf. das Nummernschild der Zugmaschine zu recherchieren, um so eine zeitnahe Fahnung nach dem Auflieger zu ermöglichen. Zu solchen Maßnahmen hätte frühestens am 19. November 2022 Anlass bestanden, weil erst zu diesem Zeitpunkt das Verschwinden des Aufliegers wegen der anstehenden Beladung der Fähre erstmals auffallen musste. Angesichts eines für das Abhandenkommen möglichen Zeitfensters von rund 48 Stunden zwischen Anlieferung und Verladung trägt dieser Umstand insbesondere bei einem leicht umzuladenden und verwertbaren Frachtgut wie Kupfer-Kathoden nicht den Vorwurf schadensursächlicher Leichtfertigkeit. Bei der Sicherung und Auswertung der Aufnahmen der Überwachungskameras am Ausgang konnte es in der konkreten Konstellation nicht darum gehen, dass zeitnahe Nachforschungsbemühungen der Beklagten in ihrem Betriebsbereich die Chance des Auffindens des Aufliegers erhöht hätten, da der Auflieger hochwahrscheinlich unter Aufbringen erheblicher krimineller Energie entwendet

wurde. Eine zeitnah zum 19. statt erst zum 22. November 2022 erfolgte Nachschau (vgl. E-Mail vom 22. November 2022, Anlage ME 6) hätte nach Einschalten der schwedischen Polizei die Wahrscheinlichkeit einer Wiedergewinnung von Auflieger und Ladung angesichts des mit hoher Wahrscheinlichkeit organisierten kriminellen Vorgehens nicht messbar erhöht. Der Schaden ist deshalb nicht auf ein leichtfertiges Handeln oder Unterlassen der Beklagten zurückzuführen (vgl. § 507 Nr. 1 HGB). Insoweit liegen die Dinge hier anders als bei einem außer Kontrolle geratenen Paket bei einem Paketverfrachter (vgl. insoweit BGH, Urteil vom 19. Juli 2012 - I ZR 104/11).

2.

- 78 Nach den Ausführungen unter 1. bleibt die zulässige Berufung der Beklagten in der Sache ebenfalls ohne Erfolg. Das angefochtene Urteil weist keine die Beklagte belastenden rechtlichen Fehler auf; die zugrundezulegenden Tatsachen rechtfertigen ebenfalls keine andere Entscheidung (vgl. § 513 Abs. 1 ZPO). Der Klägerin steht gegen die Beklagte in dem vom Landgericht tenorierten Umfang ein Schadensersatzanspruch in Form einer Zahlung an die Streithelferin aus §§ 481, 498 Abs. 1, 499, 504 HGB zu. Insbesondere fällt der Verlust der Fracht in die Obhutszeit der Beklagten.

3.

- 79 Die Entscheidung über die Kosten in erster Instanz ist trotz der Erfolglosigkeit der Berufungen abzuändern. Jede mit der Sache befasste Instanz hat nach § 308 Abs. 2 ZPO nämlich ohne Bindung an einen Antrag und unabhängig von einem eingelegten Rechtsmittel über die Kosten des Rechtsstreits zu entscheiden, also von Amts wegen gegebenenfalls die Kostenentscheidung der Vorinstanz zu ändern, auch wenn das Rechtsmittel in der Hauptsache keinen Erfolg hat (vgl. BGH, Urteil vom 13. Juni 1995 - V ZR 276/94, NJW-RR 95, 1211; OLG Hamm ZfSch 2019, 77).
- 80 Die Klägerin hat erstinstanzlich primär die Zahlung von 215.799,63 € an sich selbst und hilfsweise die Zahlung dieses Betrages an die Streithelferin beantragt. Entscheidend für die Bestimmung der Kostenquote bei einem Haupt- und einem Hilfsantrag ist, ob eine wirtschaftliche Identität zwischen diesen Anträgen besteht und deshalb kein fiktiver Gesamtstreitwert aus beiden Anträgen für die Bestimmung der Kostenquote zu bilden ist. Eine wirtschaftliche Identität von Haupt- und Hilfsantrag liegt insbesondere dann vor, wenn die Ansprüche nicht in der Weise nebeneinanderstehen können, dass das Gericht unter Umständen beiden stattgeben kann, sondern die Verurteilung nach dem einen Antrag notwendigerweise die Abweisung des anderen Antrags nach sich zieht (Toussaint/Elzer, 54. Aufl. 2024, GKG § 45 Rn. 18-24 i.V.m. Rn. 14). So liegen die Dinge hier. Die Klägerin kann nur einmal den Ersatz des ihr entstandenen Schadens verlangen, nämlich entweder durch Zahlung an sich oder durch Zahlung direkt an die Streithelferin. Somit sind die wechselseitigen Unterliegensquoten und damit die Kostenentscheidung im Hinblick auf die Klägerin und deren Streithelferin allein nach dem einfachen Streitwert des bezifferten Antrags zu bilden. Dies bedeutet, dass sich bei einem für die Berechnung zugrunde zu legenden Streitwert von 215.799,63 € infolge der Verurteilung zur Zahlung von 85.880,34 € eine Quote von 60% zulasten der Klägerin und 40% zulasten der Beklagten ergibt.

81 Die Kostenentscheidung bezüglich des Verfahrens in zweiter Instanz folgt aus §§ 97, 101 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

4.

82 Die Revision ist nicht zuzulassen. Die Entscheidung folgt der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes. Soweit der Senat die Übernahme des Frachtgutes bejaht und die Leichtfertigkeit auf Seiten der Beklagten verneint hat, sind dies Fragen des Einzelfalls. Die rechtlichen Maßstäbe sind jeweils bereits durch die höchstrichterliche Rechtsprechung geklärt.