Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. November 2001 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Erdmann und die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Pokrant, Dr. Büscher und Dr. Schaffert

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 21. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 19. Mai 1999 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Transportversicherer der R. GmbH in Norderstedt (im folgenden: R. GmbH), der A. T. GmbH & Co. KG in Trittau (im folgenden: T.-KG), der RF. GmbH in Willich (im folgenden: RF. GmbH) und der UP. GmbH in Stockstadt (im folgenden: UP.). Er nimmt die Beklagte, die einen Paketbeförderungsdienst betreibt, aus abgetretenem und übergegangenem Recht wegen Verlustes und Beschädigung von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

Die Versicherungsnehmer erteilten der Beklagten in den Jahren 1995 und 1996 zahlreiche Beförderungsaufträge. Allen Verträgen lagen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (Stand Oktober 1994) der Beklagten zugrunde, die u.a. folgende Bestimmungen enthielten:

> Präambel
>
> U. bietet mit den Servicearten
> - U. STANDARD und U. STANDARD SAMMEL,
> - U. EXPRESS und U. EXPRESS PLUS
> Standard- und Express-Dienste für die Abholung und Zustellung von Sendungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland an. Die Beförderung erfolgt nach den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp), soweit nachstehend nicht von den ADSp abweichende Regelungen getroffen worden sind.
>
> ...
>
> 3. Wertangabe
>
> Die Wertangabe des Versenders ist maßgeblich für den Umfang der Beförderungskontrollen und die Schadensabwicklung. Deswe-

gen ist eine korrekte Wertangabe unerläßlich. Sofern auf dem Absendebeleg kein höherer Wert angegeben ist, gilt für jedes Versandstück eine Wert- und Haftungsgrenze von 500,-- DM. Der Versender kann eine höhere Wertgrenze, höchstens jedoch 15.000,-- DM (international US-Dollar 50.000) angeben und damit eine entsprechend höhere Haftung vereinbaren, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind: ...

16. Haftung

16.1
Sofern keine höhere Wertangabe durch den Versender vorgenommen wurde, haftet U. bei Verschulden für Verlust, Beschädigung, Verzug oder Nachnahmefehler bis zur Höhe von 500,-- DM pro Versandstück. Die Anwendung der §§ 39-41 ADSp ist ausgeschlossen. Ein Versicherungsschutz nach SVS/RVS besteht nicht.

16.4
Bei Verlust ist die Haftung von U. auf den Verkehrswert des beförderten Gutes, bei Beschädigung auf Ersatz der Schäden am beförderten Gut selbst, bei Verzug auf den unmittelbaren Verzugsschaden und bei Nachnahmefehlern auf den Ersatz des Nachnahmebetrags beschränkt.

16.5
Die vorstehenden Haftungsbeschränkungen gelten nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit von U., ihrer gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen.

17. Verjährung

Sämtliche Ansprüche gegen U. verjähren in 9 Monaten. Bei Nichtkaufleuten gilt die gesetzliche Verjährungsfrist von 1 Jahr gemäß § 414 BGB. Alle Ansprüche gegen U. sind unverzüglich geltend zu machen. Die Verjährungsfrist beginnt mit der Zustellung der Sendung oder, falls eine Zustellung nicht erfolgt, mit dem Ablauf des Tages, an dem die Zustellung planmäßig bewirkt worden wäre (Regelzustellungsfrist).

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Der Ablauf der Paketbeförderung, in deren Rahmen die reinen Transportleistungen nicht von der Beklagten, sondern von der zur gleichen Firmengruppe gehörenden, rechtlich selbständigen U. Transport GmbH erbracht wurden, war im einzelnen folgendermaßen organisiert: Bei der Übernahme vom Versender (Schnittstelle 1) war der Abholer gehalten, die Pakete zu zählen und die Angaben des Versenders auf dem Absendebeleg zu überprüfen. Stimmten die Angaben überein, quittierte der Abholer die Abholzeit und die Anzahl der von ihm übernommenen Pakete und brachte sie zu einer Sammelstelle der Beklagten (Center oder Hauptumschlagbasis), wo die Sendungen nach Bestimmungsorten sortiert und unter Aufsicht in verplombte Container verladen wurden (Schnittstelle 2). Bei der Schnittstellenkontrolle war der Container in einem Frachtbrief der U. Transport GmbH einzutragen, aus dem sich u.a. die Nummer der Plombe des Containers, sein Volumen und der Bestimmungsort ergaben. Anschließend beförderte die U. Transport GmbH die Container zur nächsten Hauptumschlagbasis für den Empfangsbezirk (Schnittstelle 3). Dort wurden die Container von Mitarbeitern der Beklagten entladen. Zuvor fand ein Vergleich der auf dem Frachtbrief angegebenen Plombennummer mit der Plombe des Containers statt. Sodann erfolgte die Sortierung der Sendungen nach ihren Bestimmungsorten und die Verladung in die Auslieferungsfahrzeuge. Das Zustellverzeichnis wurde unter Einsatz eines tragbaren Gerätes (sog. DIAD) mit Hilfe eines elektronischen Datenverarbeitungssystems geführt, wobei der Zusteller die Möglichkeit hatte, die Paketinformationen entweder mittels eines Scanners direkt vom Paketaufkleber zu erfassen oder manuell einzugeben. Schließlich quittierte der Empfänger den Empfang mit einem speziell entwickelten Stift auf dem Unterschriftsfeld des DIAD-Geräts (Schnittstelle 4).

Der Kläger begehrt Schadensersatz für insgesamt 39 Schadensfälle, in denen die von seinen Versicherungsnehmern zwischen Mai 1995 und Septem-

ber 1996 aufgegebenen Pakete im Gewahrsamsbereich der Beklagten in Verlust gerieten. In drei Schadensfällen (Nr. 3-5) ging auf dem Versandwege Transportgut verloren, das die R.-GmbH zuvor bei der A. GmbH gekauft hatte. Die Verkäuferin hatte die Beklagte mit dem Transport der Waren beauftragt. Im Schadensfall Nr. 12 begehrt der Kläger Schadensersatz für die Beschädigung eines Monitors. Wegen der Einzelheiten wird auf BU 6-16 Bezug genommen.

In allen Schadensfällen hatten die Versender den Wert der Versandstücke nicht angegeben, weshalb die Beklagte ihre Ersatzleistung unter Berufung auf Nr. 16.1 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen auf jeweils 500,-- DM beschränkt hat. Unter Anrechnung dieser Ersatzleistungen beträgt die Summe der streitgegenständlichen Einzelforderungen insgesamt 248.116,42 DM. Der Kläger stützt seine Aktivlegitimation in den Schadensfällen Nr. 1-5 auf rechtsgeschäftliche Abtretungen und in den Schadensfällen Nr. 6-12 auf § 67 VVG. Er hat behauptet, er habe seinen Versicherungsnehmern in den jeweiligen Einzelfällen den Restschaden ersetzt. Der Kläger hat die Auffassung vertreten, daß sich die Beklagte nicht mit Erfolg auf die Haftungsbeschränkung in ihren Beförderungsbedingungen berufen könne, da ihr grobes Organisationsverschulden zur Last falle.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 248.016,72 DM nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Sie hat die Aktivlegitimation des Klägers bestritten und in Abrede gestellt, daß dieser - mit Ausnahme der RF.

GmbH - Transportversicherer der genannten Versender gewesen sei. Die Beklagte hat ferner die Auffassung vertreten, daß sie nach den Bestimmungen in ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen je Schadensfall für einen 500,-- DM übersteigenden Betrag nicht zu haften brauche. Der Vorwurf eines groben Organisationsverschuldens sei unberechtigt. Die Versender treffe jedenfalls ein Mitverschulden an der Schadensentstehung, weil sie es unterlassen hätten, den tatsächlichen Wert der Sendungen zu deklarieren. Es sei rechtsmißbräuchlich, eine Wertangabe zu unterlassen und bei einem Verlust zu behaupten, in dem abhanden gekommenen Paket habe sich Ware von erheblich höherem Wert befunden. Durch die unterlassene Wertangabe werde ihr zudem die Möglichkeit genommen, die Sendungen wertangemessen zu behandeln. Sämtliche der hier betroffenen Versender seien seit Jahren und auch noch nach den streitgegenständlichen Schadensfällen ihre Dauerkunden gewesen und hätten seit Beginn der Geschäftsbeziehungen ihre Transportorganisation gekannt. Aus diesem Grunde sei es ebenfalls rechtsmißbräuchlich, sie nunmehr wegen groben Organisationsverschuldens in Anspruch zu nehmen. Der Kläger müsse sich als Rechtsnachfolger das Mitverschulden der Versender an der Schadensentstehung zurechnen lassen. Die Beklagte hat zudem hinsichtlich einiger Schadenspositionen die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt.

Mit der Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klageabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat dem Kläger aus abgetretenem und übergegangenem Recht einen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 429 Abs. 1, § 413 Abs. 1 HGB (in der bis zum 30. Juni 1998 geltenden Fassung, im folgenden: HGB a.F.) i.V. mit § 2 Buchst. a, § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp (Stand 1.1.1993, im folgenden: ADSp a.F.) sowie Nr. 16.5 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten und hinsichtlich eines Teils der Schadensfälle - wegen Verjährung der vertraglichen Ansprüche - auch aus § 823 Abs. 1 BGB zuerkannt. Dazu hat es ausgeführt:

Die zwischen den Versendern und der Beklagten geschlossenen Verträge seien als Speditionsverträge zu qualifizieren, da sich die Beklagte nicht zur Ausführung, sondern zur Besorgung der Beförderung verpflichtet habe. Die für den Güterfernverkehr zwingende Haftung nach der bis zum 30. Juni 1998 geltenden Kraftverkehrsordnung (KVO) komme nicht zur Anwendung, da die Beklagte als Spediteur/Frachtführerin (§ 413 Abs. 1 HGB a.F.) die Beförderung auf der Fernverkehrsstrecke nicht gemäß § 1 Abs. 5 KVO selbst ausführe, sondern sich der Transportleistung fremder Frachtführer bediene.

In den Schadensfällen Nr. 1-5 sei der Kläger aufgrund von Abtretungen aktivlegitimiert. In den Schadensfällen Nr. 6-12 seien die Schadensersatzforderungen der Versender gemäß § 67 VVG auf den Kläger übergegangen. Nach Durchführung der Beweisaufnahme stehe fest, daß der Kläger auch Transportversicherer der T.-KG, der UP. und der R. GmbH gewesen sei. Ebenso sei bewiesen, daß der Kläger die behaupteten Versicherungsleistungen in den streitgegenständlichen Schadensfällen erbracht habe.

Die Beklagte könne sich nicht - wie das Berufungsgericht näher ausgeführt hat - mit Erfolg auf die Haftungsbeschränkungen gemäß §§ 54, 56 ADSp a.F. bzw. ihrer Beförderungsbedingungen berufen, weil sie nach § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp a.F. wegen grob fahrlässigen Organisationsverschuldens unbegrenzt hafte.

Der Kläger müsse sich kein Mitverschulden seiner Versicherungsnehmer wegen unterlassener Wertdeklaration anrechnen lassen. Die Beklagte habe in Nr. 16.5 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen klargestellt, daß die in Nr. 16.1 vereinbarte Haftungsbegrenzung auf 500,-- DM je Versandstück im Falle grober Fahrlässigkeit gerade nicht gelten solle. Es entstünde deshalb ein Wertungswiderspruch, wenn die ausdrücklich für unwirksam erklärte Haftungsbeschränkung über das Rechtsinstitut des Mitverschuldens wieder aufleben würde. Gleiches gelte für den von der Beklagten erhobenen Einwand des treuwidrigen Verhaltens. Die Inanspruchnahme der Beklagten sei auch nicht deshalb rechtsmißbräuchlich, weil die Versicherungsnehmer des Klägers die Geschäftsbeziehungen zu ihr fortgesetzt hätten. Denn die Versicherungsnehmer hätten als juristische Laien nicht beurteilen können, ob die ihnen bekannte Betriebsorganisation der Beklagten den Anforderungen nach den ADSp a.F. genügt habe.

Die Klageforderung sei nicht teilweise verjährt. Die einjährige Verjährungsfrist des § 414 HGB a.F. sei auch in den Schadensfällen Nr. 9.5 bis 9.9 und im Schadensfall Nr. 12 durch Zustellung der Klageerweiterungen vom 10. Mai 1996 und 24. Juni 1996 rechtzeitig unterbrochen worden. Für die Schadensfälle Nr. 9.1 bis 9.4 gelte die Verjährungsfrist des § 852 BGB, da die Beklagte das Eigentum der Versender verletzt habe und diesen deshalb auch aus § 823 Abs. 1 BGB zum Schadensersatz verpflichtet sei.

II. Die dagegen gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Sie führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

Zutreffend hat das Berufungsgericht allerdings angenommen, daß dem Kläger wegen des Verlustes von Transportgut grundsätzlich sowohl vertragliche Ansprüche (1.) als auch hinsichtlich eines Teils der Schadensfälle deliktische Ansprüche (2.) zustehen. Es hat jedoch rechtsfehlerhaft verneint, daß wegen der fehlenden Wertdeklaration ein Mitverschulden der Versicherungsnehmer des Klägers zu berücksichtigen ist (3.). Rechtsfehlerhaft ist auch die Annahme, daß die Beklagte im Schadensfall 12, in dem es nicht um einen Verlust, sondern um eine Beschädigung geht, vertraglich auf vollen Schadensersatz haftet (4.).

1. Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht hinsichtlich der Schadensfälle 1 bis 8, 9.5 bis 9.30 sowie 10 und 11 die Voraussetzungen einer vertraglichen Haftung nach § 429 Abs. 1 HGB a.F. i.V. mit § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp a.F. und Ziff. 16.5 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten bejaht.

Das Berufungsgericht ist dabei zutreffend und von der Revision unbeanstandet davon ausgegangen, daß die Beklagte von den Versicherungsnehmern des Klägers als Fixkostenspediteurin i.S. des § 413 Abs. 1 HGB a.F. beauftragt wurde mit der Folge, daß sich ihre Haftung grundsätzlich nach §§ 429 ff. HGB a.F. und - aufgrund vertraglicher Einbeziehung - ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen sowie den Bestimmungen der ADSp a.F. beurteilt. Auch die

vom Berufungsgericht bejahte Aktivlegitimation steht nicht mehr zur revisionsrechtlichen Nachprüfung.

Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen die weitere Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte habe den Verlust der Sendungen i.S. von § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp a.F. sowie Ziff. 16.5 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten durch grob fahrlässiges Verschulden verursacht.

a) Grobe Fahrlässigkeit liegt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden und unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall jedem einleuchten mußte (BGH, Urt. v. 17.4.1997 - I ZR 131/95, TranspR 1998, 25, 27 = VersR 1998, 82; Urt. v. 28.5.1998 - I ZR 73/96, TranspR 1998, 454, 456 = VersR 1998, 1264; Urt. v. 16.7.1998 - I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 21 = VersR 1999, 254). Davon ist auch das Berufungsgericht zu Recht ausgegangen.

Die Revision beruft sich demgegenüber ohne Erfolg darauf, bei der Bestimmung der Sorgfaltspflichten der Beklagten sei bereits der durch das Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998 (BGBl. I 1588) in § 435 HGB neu eingeführte Haftungsmaßstab der leichtfertigen Schadensverursachung zu beachten.

Eine unmittelbare Anwendung des § 435 HGB scheidet im Streitfall schon deshalb aus, weil das zum 1. Juli 1998 in Kraft getretene Transportrechtsreformgesetz auf die hier zugrundeliegenden, spätestens seit September 1996 abgeschlossenen Lebenssachverhalte nicht zurückwirken kann. Dies folgt insbesondere aus dem allgemein anerkannten, in Art. 170 und Art. 232 § 1

EGBGB enthaltenen Rechtsgrundsatz, wonach sich Inhalt und Wirkung eines Schuldverhältnisses nach der zum Zeitpunkt seiner Entstehung geltenden Rechtslage richten, sofern - wie im Streitfall - kein Dauerschuldverhältnis betroffen ist (BGHZ 10, 391, 394; 44, 192, 194; BGH, Urt. v. 12.10.1995 - I ZR 118/94, TranspR 1996, 66, 67 = VersR 1996, 259 zum Tarifaufhebungsgesetz; BGH TranspR 1999, 19, 21; Urt. v. 14.12.2000 - I ZR 213/98, TranspR 2001, 256, 257 = VersR 2001, 785; Urt. v. 22.2.2001 - I ZR 282/98, TranspR 2001, 372, 374, zur Anwendbarkeit der Vorschriften des HGB a.F. auf Gütertransportschäden, die vor dem 1. Juli 1998 eingetreten sind; Staudinger/Merten, Bearb. 1998, Einl. zu Art. 153 f. EGBGB Rdn. 4 ff.; Staudinger/Hönle, Bearb. 1998, Art. 170 EGBGB Rdn. 1; vgl. auch Piper, Höchstrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, 7. Aufl., Rdn. 232, 330).

Eine Rückwirkung des neuen Transportrechts läßt sich auch nicht aus der Rechtsprechung des Senats zur richtlinienkonformen Auslegung wettbewerbsrechtlicher Generalklauseln herleiten (vgl. dazu BGHZ 138, 55 - Testpreis-Angebot; BGH, Urt. v. 23.4.1998 - I ZR 2/96, GRUR 1999, 69 = WRP 1998, 1065 - Preisvergleichsliste II). An einer vergleichbaren Situation, einem gewandelten Verkehrsverständnis durch richterliche Rechtsfortbildung Rechnung zu tragen, fehlt es hier. Die Vorschrift des § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp a.F. beschreibt den zur unbeschränkten Haftung des Spediteurs führenden Haftungsmaßstab eindeutig mit dem anerkannten Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit. Damit haben die beim Zustandekommen der ADSp beteiligten Verkehrskreise den Weg versperrt, im Geltungsbereich des § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp a.F. den Verschuldensmaßstab unter Berufung auf ein geändertes Verkehrsverständnis gegen den Wortlaut der Bestimmung rechtsfortbildend im Lichte des § 435 HGB auszulegen.

Danach kommt es im Streitfall schon wegen des Rückwirkungsverbots nicht auf die von der Revision aufgeworfene Frage an, ob der Begriff des qualifizierten Verschuldens im Blick auf die Neufassung des § 435 HGB inhaltlich anders als bisher zu bestimmen ist.

b) Auch die Feststellungen, mit denen das Berufungsgericht im Streitfall das Vorliegen einer groben Fahrlässigkeit bejaht hat, halten der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand.

Die tatrichterliche Beurteilung der Frage, ob eine grobe Fahrlässigkeit vorliegt, ist durch das Revisionsgericht nur in beschränktem Umfang nachprüfbar. Die Prüfung muß sich darauf beschränken, ob das Berufungsgericht den Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit verkannt hat oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGH TranspR 1998, 25, 27; TranspR 1998, 454, 456; TranspR 1999, 19, 21). Solche Rechtsfehler läßt das Berufungsurteil nicht erkennen und werden von der Revision auch nicht aufgezeigt.

Das Berufungsgericht hat die Feststellung eines grob fahrlässigen Verschuldens darauf gestützt, daß die Beklagte nach ihrem eigenen Vortrag weder bei der Übergabe der Versandstücke an die U.-Transport GmbH (Schnittstelle 2) noch bei deren erneuter Übernahme in ihr Auslieferungsdepot (Schnittstelle 3) eine Ein- bzw. Ausgangskontrolle durchgeführt habe. Es habe lediglich eine Eingangserfassung des Transportgutes und eine weitere Erfassung bei Übergabe an den Zusteller stattgefunden. An der Schnittstelle 2 habe sich die Beklagte mit der Verplombung der zu befördernden Container begnügt. An der Schnittstelle 3 sei zwar die Unversehrtheit der Plomben, nicht jedoch

der Inhalt der Container anhand der Ladeliste überprüft worden. Bei dieser Sachlage könne die Beklagte nicht darlegen, wo genau der Verlust der Sendung eingetreten sei. In dem erfahrungsgemäß besonders schadensanfälligen Bereich, dem Umschlag des Transportgutes, fehle es an Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen. So könnten im Bereich der Schnittstelle 2 Güter verlorengegangen sein, ohne daß dies der Schnittstelle zuzuordnen sei, da die auszuliefernden Sendungen erst bei Übergabe an den Paketzusteller in dem vorgesehenen Zustellverzeichnis einzutragen gewesen seien. Bei einer derartigen Organisation des Transportablaufs falle der Verlust der Sendung erst dann auf, wenn der Empfänger ihr Ausbleiben rüge. Zudem sei nicht erkennbar, auf welche Weise eine gezielte Nachforschung nach verlorenem Transportgut möglich gewesen sei.

aa) Die Revision rügt ohne Erfolg, das Berufungsgericht habe die Anforderungen an die Einlassungsobliegenheit der Beklagten überspannt. Sie läßt hierbei unberücksichtigt, daß das Berufungsgericht den Vorwurf des groben Organisationsverschuldens aus dem unstreitigen Fehlen von ausreichenden Ein- und Ausgangskontrollen und nicht daraus hergeleitet hat, daß die Beklagte ihrer nach der Rechtsprechung des Senats (BGHZ 127, 275, 284; 129, 345, 349 f.; BGH, Urt. v. 9.11.1995 - I ZR 122/93, TranspR 1996, 303 = VersR 1996, 782) aus dem Grundsatz von Treu und Glauben erwachsenen Darlegungslast nicht nachgekommen ist, durch detaillierten Sachvortrag zu den näheren Umständen aus ihrem eigenen Betriebsbereich vorzutragen. Die Formulierung des Berufungsgerichts, es fehle auch an Vortrag dazu, ob und welche Nachforschungen die Beklagte nach den in Verlust geratenen Sendungen angestellt habe (BU 30/31), mag für sich allein genommen zwar mißverständlich sein. Aus dem Gesamtzusammenhang der Entscheidungsgründe wird jedoch hinreichend deutlich, daß der fehlende Sachvortrag zu den Nachforschungen

kein tragender Grund für die Bewertung des Berufungsgerichts gewesen ist, sondern lediglich der Bekräftigung der Annahme gedient hat, daß ohne Schnittstellenkontrollen eine Suche nach verlorengegangenen Sendungen nicht erfolgversprechend erscheine. Danach bleibt auch der Verfahrensrüge der Revision, das Berufungsgericht sei unter Verstoß gegen § 286 ZPO zu der Feststellung gelangt, es fehle Sachvortrag dazu, ob und welche Nachforschungen die Beklagte betreibe, der Erfolg versagt.

bb) Die weitere Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe übersehen, daß auch nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes Ein- und Ausgangskontrollen nicht zwingend vorgeschrieben seien, so daß stichprobenartige Abgleichungen und Untersuchungen genügen könnten, bleibt ebenfalls erfolglos.

Der Spediteur ist gemäß § 7 Buchst. b Nr. 1 ADSp a.F. verpflichtet, die Packstücke an Schnittstellen auf Vollzähligkeit und Identität, sowie äußerlich erkennbare Schäden zu überprüfen. Diese seit 1. Januar 1993 geltende Regelung beruht auf der in der Rechtsprechung des Senats wiederholt hervorgehobenen Erwägung, daß es sich beim Umschlag von Transportgütern, wie er im Streitfall in Rede steht, um einen besonders schadensanfälligen Bereich handelt, der deshalb so organisiert werden muß, daß in der Regel Ein- und Ausgang der Güter kontrolliert werden, damit Fehlbestände frühzeitig festgehalten werden können. Denn ohne ausreichende Ein- und Ausgangskontrollen, die im Regelfall einen körperlichen Abgleich der papier- bzw. EDV-mäßig erfaßten Ware erfordert, kann ein verläßlicher Überblick über Lauf und Verbleib der in den einzelnen Umschlagsstationen ein- und abgehenden Güter nicht gewonnen werden. Das Erfordernis von Schnittstellenkontrollen wird vorliegend noch dadurch verstärkt, daß rechtlich selbständige Drittunternehmen in die Er-

bringung der Transportleistung eingebunden sind. Dies rechtfertigt den Schluß, daß im Regelfall von einem grob fahrlässigen Verschulden auszugehen ist, wenn der Spediteur den schadensanfälligen Umschlag ohne Ein- und Ausgangskontrollen organisiert (BGH, Urt. v. 16.11.1995 - I ZR 245/93, TranspR 1996, 72, 74 = NJW-RR 1996, 545; Urt. v. 26.9.1996 - I ZR 165/94, TranspR 1997, 377, 378 = VersR 1997, 133; Urt. v. 27.2.1997 - I ZR 221/94, TranspR 1997, 440, 442 = VersR 1997, 1513; Urt. v. 8.12.1999 - I ZR 230/97, TranspR 2000, 318, 321 = VersR 2000, 1043).

Das Berufungsgericht hat entgegen der Auffassung der Revision nicht verkannt, daß die erforderlichen Ein- und Ausgangskontrollen nicht zwingend lückenlos alle umzuschlagenden Sendungen erfassen müssen, um den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit auszuschließen. Im Einzelfall kann vielmehr auch eine stichprobenartige Kontrolle genügen, sofern auf diese Weise eine hinreichende Kontrolldichte gewährleistet wird, um der Gefahr des Abhandenkommens von Sendungen wirksam entgegenzuwirken (BGHZ 129, 345, 350 f.). Das setzt jedoch voraus, daß die Umstände der Stichprobenkontrolle, ihr genauer Ablauf, ihre Häufigkeit und Intensität nachvollzogen werden können. Daran fehlt es hier aber gerade. Das Berufungsgericht hat die Durchführung wirksamer Stichproben nicht festgestellt. Die Revision zeigt nicht auf (§ 554 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. b ZPO), daß das Berufungsgericht insoweit verfahrensfehlerhaft entscheidungsrelevanten Sachvortrag übergangen hat.

Eine ausreichende Kontrolle des Warenumschlags wird entgegen der Annahme der Revision auch nicht durch den Einsatz des sog. DIAD-Systems erreicht. Zu Recht weist das Berufungsgericht darauf hin, daß das DIAD-Gerät die Kontrollücke deshalb nicht schließen kann, weil es erst nach Passieren der Schnittstelle 3 bei der Übergabe der Sendung an den Zusteller zum Einsatz

kommt. Es ist daher nicht in der Lage, den exakten Schadensort innerhalb des Beförderungssystems zu lokalisieren. Dieses systembedingte Defizit wird entgegen der Auffassung der Revision nicht dadurch ausgeglichen, daß der Versender spätestens nach 24 oder 48 Stunden Gewißheit darüber erlangen kann, ob die Sendung angekommen ist. Dieses Vorbringen der Revision überzeugt schon deshalb nicht, weil nicht ersichtlich ist, weshalb ein relevanter Teil der Versender Veranlassung haben sollte, unmittelbar nach Ablauf der normalen Zustellzeit Nachforschungen über das Schicksal der Sendung anzustellen. Zudem verbessert selbst ein Zeitraum von nur 24 Stunden die Möglichkeit, mit Aussicht auf Erfolg nach dem Verbleib der Sendung zu forschen, in Anbetracht des unbekannten Schadensorts nach der allgemeinen Lebenserfahrung nur unwesentlich.

cc) Der Revision ist auch nicht darin beizutreten, daß die Rechtsprechungsgrundsätze des Senats zum grob fahrlässigen Organisationsverschulden auf Paketdienstunternehmen, bei denen es auf Massenumschlag, Massenlagerung und Massenbeförderung ankomme und deren Kunden eine kostengünstige Abholung und Zustellung binnen 24 oder 48 Stunden erwarteten, nicht anwendbar seien.

(1) Entgegen der Auffassung der Revision läßt sich ein Absenken der Sorgfaltsanforderungen nicht aus denselben Gründen rechtfertigen, die den im Postgesetz von 1969 verwirklichten Haftungsbeschränkungen bei postalischer Briefbeförderung zugrunde lagen. Denn die dort angestellte Erwägung, daß durch die Haftungsbeschränkungen des Postgesetzes im Interesse einer möglichst schnellen und billigen Massenbeförderung von Briefen umfangreiche und kostspielige Überwachungs- und Sicherungsmaßnahmen vermieden werden, die ohne Haftungsbeschränkung zur Abwendung hoher Schadensersatzforde-

rungen notwendig wären (BGH, Beschl. v. 7.5.1992 - III ZR 74/91, NJW 1993, 2235), ist nicht ohne weiteres auf die Interessenlage des Paketversenders zu übertragen. Ein wesentlicher Unterschied zum Paketversand besteht darin, daß dem Versender eines Briefes, der im Regelfall keinen eigenen wirtschaftlichen Wert hat, aus dem Verlust des Briefes grundsätzlich kein materieller Schaden erwächst. Er wird daher in vielen Fällen kein unmittelbares wirtschaftliches Interesse daran haben, daß die postalisch verschickte Mitteilung den Empfänger gerade in Form des konkreten Briefes erreicht. Dies war der tragende Grund für den bis zur Neufassung des Postgesetzes vom 22. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3294) in § 12 Abs. 1 PostG a.F. enthaltenen völligen Haftungsausschluß für Schäden, die aus einer nicht ordnungsgemäßen Behandlung von gewöhnlichen Briefen und Postgut entstanden waren (Altmannsperger, Gesetz über das Postwesen, 8. ErgLief. 1989, § 12 Rdn. 15). Demgegenüber kommt es einem Versender von Paketen gerade auf den Zugang der konkreten Sendung an, da deren Verlust im allgemeinen einen unmittelbaren Vermögensschaden verursacht.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß die Haftungsbeschränkungen nach den Bestimmungen des Postgesetzes a.F. auch insoweit vom Haftungssystem des allgemeinen Transportrechts abwichen, als der Haftungsausschluß gemäß § 12 PostG a.F. bis zur Einführung von § 12 Abs. 6 PostG a.F. im Jahre 1989 selbst den durch vorsätzliches Handeln eines Postbediensteten entstandenen Verlust erfaßte. Es ist daher aus Sachgründen nicht ohne weiteres gerechtfertigt, die in der Vergangenheit für den Sonderfall der postalischen Briefbeförderung gültigen Haftungsregelungen allgemein auf alle Arten der Massenbeförderung zu übertragen.

Die Sonderstellung der für die postalische Güterversendung in der Vergangenheit gültigen Haftungsgrundsätze wird insbesondere auch durch einen Vergleich mit dem geltenden Recht deutlich: Nach der Privatisierung der Postdienste bestimmt sich die Haftung des Erbringers postalischer Dienste gegenüber dem Kunden nunmehr nach dem im Handelsgesetzbuch geregelten allgemeinen Transportrecht, da das geltende Postgesetz keine eigenen vertraglichen Haftungsvorschriften mehr enthält und der Verordnungsgeber von seiner in § 18 PostG normierten Ermächtigung, Haftungsbeschränkungen in einer Rechtsverordnung zu regeln, bislang keinen Gebrauch gemacht hat (Beck'scher Komm. zum PostG/Stern, § 18 Rdn. 28). Demnach unterliegt auch die Post AG nach dem neuen Transportrecht bei der Erbringung ihrer Dienstleistungen im Grundsatz den für alle Spediteure und Frachtführer gültigen Regelungen; privilegiert ist nur die Beförderung von Briefen und briefähnlichen Sendungen, bei der sich der Frachtführer/Spediteur aus den dargestellten Gründen in stärkerem Umfang freizeichnen kann (§§ 449, 466 HGB).

(2) Soweit die Revision geltend macht, die strengen Anforderungen an die Durchführung von Umschlagskontrollen gingen deshalb an der Realität vorbei, weil die Kunden bei der Inanspruchnahme von Schnellpaketdiensten geringere Erwartungen an die Kontrollmaßnahmen stellten, vermag sie damit ebenfalls nicht durchzudringen.

Für die von der Revision behauptete Verkehrserwartung fehlt es schon mangels tatrichterlicher Feststellungen an einer tragfähigen Grundlage. Daß sie jedenfalls nicht der Erwartung derjenigen Verkehrskreise entspricht, die am Zustandekommen der ADSp 1993 beteiligt waren, zeigt auch die Bestimmung des § 7 Buchst. b ADSp a.F. Wären die seinerzeit beteiligten Verkehrskreise davon ausgegangen, daß die gebotenen Sicherheitsvorkehrungen im Interesse

des Verkehrs an einer kostengünstigen Massenbeförderung bei Paketdienstunternehmen herabgesetzt werden müßten, hätte es nahegelegen, für diese Beförderungsart in den ADSp eine Beschränkung der an sich gebotenen Sicherheitsvorkehrungen aufzunehmen.

Es kommt hinzu, daß die Beklagte nicht dargelegt hat, welche Auswirkung die Durchführung umfangreicherer Kontrollen auf ihre Kalkulation - und damit letztlich auf die Höhe der von den Kunden zu zahlenden Preise - haben würde. Die Beklagte hat die bei Einhaltung des gebotenen Sorgfaltsmaßstabs zusätzlich erforderlichen Kontrollen nicht im einzelnen benannt. Der Revision kann daher nicht ohne weiteres darin beigetreten werden, daß die in Erfüllung der Senatsrechtsprechung gebotenen Sicherheitsmaßnahmen in jedem Falle unzumutbar wären.

(3) Soweit die Revision die Zumutbarkeit einer weitergehenden Schnittstellenkontrolle mit der Überlegung in Frage stellt, es könne von der Beklagten nicht verlangt werden, den Transportverlauf von täglich 800.000 Paketen komplett zu dokumentieren und über Jahre hinweg aufzubewahren, ist dem entgegenzuhalten, daß eine jahrelange Dokumentations- und Aufbewahrungspflicht nicht besteht; auch § 7 Buchst. b Nr. 2 ADSp a.F. verlangt nur eine Dokumentation in den Fällen, in denen Unregelmäßigkeiten auftreten.

(4) Entgegen der Auffassung der Revision ergibt sich aus § 7 Buchst. c ADSp a.F. nicht, daß die Beklagte mit der Kontrolle der verplombten Container den in den ADSp a.F. aufgestellten Anforderungen an eine Schnittstellenkontrolle schon deshalb nachgekommen sei, weil mit Packstücken, die gemäß § 7 Buchst. b Nr. 1 ADSp a.F. an Schnittstellen auf Vollständigkeit und Identität zu überprüfen sind, auch Container gemeint seien. Nach dem klaren Wortlaut des

§ 7 Buchst. c ADSp a.F. sind Container nur dann Packstücke i.S. des § 7 Buchst. b Nr. 1 ADSp a.F., wenn sie vom Auftraggeber zur Abwicklung des Auftrags zusammengestellt wurden. Daran fehlt es hier, da die Container für die Fernverkehrsstrecke nicht von den Versendern, sondern von der Beklagten beladen werden.

2. Auch die weitere Annahme des Berufungsgerichts, in den Schadensfällen Nr. 9.1 bis 9.4, in denen vertragliche Ansprüche verjährt seien, könne der Kläger gemäß § 823 Abs. 1 BGB i.V. mit § 67 VVG Schadensersatz wegen Verletzung des Eigentums der Versender verlangen, hält den Angriffen der Revision stand.

Es begegnet rechtlich keinen Bedenken, daß das Berufungsgericht den Schadensersatzanspruch des Klägers in den genannten Schadensfällen auf § 823 Abs. 1 BGB gestützt hat. Der Bundesgerichtshof hat im Bereich des Transportrechts in ständiger Rechtsprechung an der Selbständigkeit von vertraglicher und deliktischer Haftung im Hinblick auf deren unterschiedliche gesetzliche Ausgestaltung festgehalten (BGHZ 116, 297, 299 ff.; 123, 394, 399; BGH, Urt. v. 10.5.1984 - I ZR 52/82, TranspR 1984, 283, 287 = VersR 1984, 932).

Entgegen der Auffassung der Revision leidet das Berufungsurteil nicht deshalb an einem Begründungsmangel (§ 551 Ziffer 7 ZPO), weil sich das Berufungsgericht in seinen Ausführungen zur deliktischen Haftung der Beklagten nicht mehr ausdrücklich mit der Frage auseinandergesetzt hat, ob die Beklagte den Schaden grob fahrlässig verursacht hat. Die Revisionserwiderung weist mit Recht darauf hin, daß sich das Berufungsgericht zuvor (BU 28-31) eingehend mit der Frage des Verschuldens der Beklagten befaßt hat und dabei zu der

Feststellung gelangt ist, daß der Beklagten ein grobes Organisationsverschulden anzulasten sei. Aus dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe ergibt sich mit hinreichender Deutlichkeit, daß das Berufungsgericht diese Feststellung auf die deliktische Haftung der Beklagten hat übertragen wollen. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. In der Rechtsprechung des Senats ist anerkannt, daß der Spediteur für Fehler in seiner Betriebsorganisation auch der deliktischen Haftung unterliegt, weil er mit der Entgegennahme des Gutes - unabhängig von vertraglichen Verpflichtungen - auch die allgemeine Fürsorgepflicht übernommen hat, die ihm anvertrauten fremden Güter vor Schaden zu bewahren (BGHZ 46, 140, 146; BGH, Urt. v. 24.9.1987 - I ZR 197/85, VersR 1988, 244, 246; MünchKommHGB/Dubischar, § 429 Rdn. 67; Koller, Transportrecht, 4. Aufl., § 407 HGB Rdn. 43).

Soweit das Berufungsgericht bei seinen Ausführungen zu § 823 Abs. 1 BGB von der Kausalität der festgestellten Organisationsmängel für den eingetretenen Schaden ausgegangen ist, läßt das Berufungsurteil ebenfalls keine Rechtsfehler erkennen, da die für die vertragliche Haftung im Fall grober Verletzungen von beruflichen Organisationspflichten entwickelten Beweiserleichterungen auch im Rahmen der deliktischen Haftung Anwendung finden (Palandt/Thomas, BGB, 61. Aufl., § 823 Rdn. 168 ff.).

3. Das Berufungsgericht hat jedoch rechtsfehlerhaft ein Mitverschulden der Versicherungsnehmer des Klägers unberücksichtigt gelassen.

a) Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger müsse sich die unterlassene Wertdeklaration bei den in Verlust geratenen Sendungen nicht als Mitverschulden seiner Versicherungsnehmer anrechnen lassen.

aa) Das Berufungsgericht hat seine Beurteilung darauf gestützt, daß die Beklagte in Nr. 16.5 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen klargestellt habe, daß bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit alle Haftungsbeschränkungen, mithin auch diejenige in Nr. 16.1, wonach bei unterbliebener Wertdeklaration nur bis zur Höhe von 500,-- DM pro Versandstück gehaftet werde, entfielen. Es hat gemeint, diese Regelung sei eindeutig. Die Beklagte habe eine klare Trennung zwischen der dem Kunden überlassenen Wahl der Vertragsgestaltung, nämlich sorgfältigerer Behandlung des überlassenen Gutes bei höherer Wertdeklaration gegen Zahlung eines zusätzlichen Beförderungsentgeltes, und ihrer Haftung, jedenfalls bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, vorgenommen. Es entstünde daher ein Wertungswiderspruch, wenn man eine bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ausdrücklich für unwirksam erklärte Haftungsbegrenzung über die Rechtsinstitute des Mitverschuldens oder des treuwidrigen Verhaltens wieder aufleben ließe. Diese vom Berufungsgericht vorgenommene Auslegung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand.

bb) Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten finden als allgemeine Geschäftsbedingungen (§ 1 Abs. 1 AGBG) über den Bezirk des Berufungsgerichts hinaus Verwendung. Daher unterliegt deren Auslegung uneingeschränkter revisionsgerichtlicher Nachprüfung (vgl. BGHZ 22, 109, 112; 47, 217, 220; 98, 256, 258). Zu den allgemein anerkannten Auslegungsregeln gehört der Grundsatz einer nach beiden Seiten hin interessengerechten Auslegung (vgl. BGHZ 131, 136, 138; 137, 69, 72; BGH, Urt. v. 8.6.1994 - VIII ZR 103/93, NJW 1994, 2228; Urt. v. 3.4.2000 - II ZR 194/98, NJW 2000, 2099). Dem hat das Berufungsgericht nicht hinreichend Rechnung getragen.

Im rechtlichen Ansatz ist davon auszugehen, daß ein Versender in einen nach § 254 Abs. 1 BGB beachtlichen Selbstwiderspruch geraten kann, wenn er trotz Kenntnis, daß der Spediteur die Sendung bei zutreffender Wertangabe mit größerer Sorgfalt behandelt, von einer Wertdeklaration absieht und bei Verlust gleichwohl vollen Schadensersatz verlangt. Dabei kommt es maßgeblich darauf an, ob die von dem Geschädigten vernachlässigte Sorgfaltsanforderung darauf abzielt, einen Schaden wie den eingetretenen zu vermeiden, ob also der eingetretene Schaden von ihrem Schutzzweck erfaßt wird (vgl. BGH, Urt. v. 21.5.1987 - III ZR 25/86, NJW 1988, 129, 130). Mit seinem Verzicht auf die vom Spediteur angebotenen weitergehenden Schutzvorkehrungen setzt der Versender das Transportgut freiwillig einem erhöhten Verlustrisiko aus mit der Folge, daß ihm der eingetretene Schaden bei wertender Betrachtung gemäß § 254 BGB anteilig zuzurechnen ist. Eine Mitverantwortlichkeit des Geschädigten erscheint auch mit Blick auf § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB geboten, wonach sich ein anspruchsminderndes Mitverschulden auch daraus ergeben kann, daß der Geschädigte es unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte (vgl. OLG Hamburg TranspR 1993, 304). Dies hat das Berufungsgericht bei seinem Verständnis der Nr. 16.5 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten nicht genügend beachtet.

Seine Auffassung liefe im Ergebnis darauf hinaus, den Verursachungsbeitrag des Geschädigten gegenüber einer grob fahrlässigen Schadensverursachung des Schuldners vollständig auszuschließen. Einen derart weitgehenden Ausschluß der Mitverantwortlichkeit des Schadensersatzgläubigers muß sich selbst ein vorsätzlich handelnder Schädiger nicht in jedem Falle entgegenhalten lassen (vgl. BGHZ 57, 137, 145; BGH NJW 1988, 129, 130). Das vom Berufungsgericht gewonnene Auslegungsergebnis ließe sich nur dann

rechtfertigen, wenn ein Versender die Regelung in Nr. 16.5 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen in Abweichung von den allgemeinen schadensrechtlichen Grundsätzen nach Treu und Glauben und unter Berücksichtigung der Verkehrssitte so verstehen dürfte, daß der Klauselverwender bei eigenem groben Verschulden ohne Rücksicht auf ein eventuelles (Mit-)Verschulden seiner Vertragspartner in jedem Falle eine unbegrenzte Haftung versprechen wolle. Ein derartiges Verständnis überspannt indes den Wortlaut der Klausel und vernachlässigt die Interessen des Klauselverwenders. Die in Rede stehende Klausel (Nr. 16.5) regelt lediglich, unter welchen in der Sphäre des Klauselverwenders liegenden Umständen die in Nr. 16.1 vereinbarte Haftungsbeschränkung ihre Wirkung verliert. Sie besagt hingegen nichts über eine Mithaftung des Versenders aufgrund von schadensursächlichen Umständen aus seinem Bereich. Das Berufungsgericht hat bei seiner Bewertung unberücksichtigt gelassen, daß die Haftung des Spediteurs gerade auch durch Umstände beeinflußt werden kann, die der Sphäre des Versenders zuzurechnen sind.

Soweit ein Mitverschulden des Versenders wegen unterlassener Wertangabe mit einem Hinweis auf § 56 Buchst. c Satz 2 ADSp a.F. abgelehnt wird (OLG Düsseldorf NJW-RR 1995, 423, 424), kann der Kläger daraus im Streitfall schon deshalb nichts zu seinen Gunsten herleiten, weil die Beklagte in Nr. 3 und Nr. 16.1 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen ausdrücklich auf Notwendigkeit und Bedeutung einer korrekten Wertangabe hingewiesen hat. Überdies fehlt es an der Feststellung des Berufungsgerichts, daß die Beklagte die in Verlust geratenen Sendungen als wertvoll hätte erkennen müssen (§ 56 Buchst. c Satz 2 ADSp a.F.).

cc) Das Berufungsgericht hat bislang keine Feststellungen dazu getroffen, ob die unterlassenen Wertangaben auf den in Verlust geratenen Sendun-

gen den Schaden tatsächlich deshalb (mit-)verursacht haben, weil die Beklagte bei richtiger Wertangabe ihre Sorgfaltspflichten besser erfüllt hätte und es dann nicht zu den Verlusten gekommen wäre. Die Beklagte hat unter Hinweis auf Nr. 3 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorgetragen, sie sei durch die Täuschung über den wahren Sendungswert daran gehindert worden, die Sendungen wertangemessen zu behandeln. Diesem Vorbringen wird das Berufungsgericht im wiedereröffneten Berufungsverfahren nachzugehen haben.

Die Haftungsabwägung nach § 254 BGB obliegt ebenfalls grundsätzlich dem Tatrichter (vgl. BGHZ 51, 275, 279; BGH, Urt. v. 30.9.1982 - III ZR 110/81, NJW 1983, 622; BGHR BGB § 254 Abs. 1 - Beauftragter Schädiger 3), so daß die Sache auch aus diesem Grund zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen ist.

b) Darüber hinaus läßt sich entgegen der Ansicht der Revision ein Mitverschulden oder auch der Einwand des Rechtsmißbrauchs nicht damit begründen, daß die Versender die Geschäftsbeziehung zur Beklagten fortgesetzt hätten, obwohl ihnen aufgrund langjähriger Zusammenarbeit die Organisation der Beklagten bestens bekannt gewesen sei.

aa) Das Berufungsgericht ist im rechtlichen Ansatz ohne Rechtsverstoß davon ausgegangen, daß die (unveränderte) Fortsetzung der Geschäftsbeziehungen zu demselben Spediteur nach Kenntnis des Schadenseintritts auf bereits entstandene Ersatzansprüche keinen Einfluß haben kann; ein eingetretener Verlust läßt sich durch einen Abbruch der Geschäftsbeziehungen nicht mehr verhindern (vgl. BGH, Urt. v. 14.5.1998 - I ZR 95/96, TranspR 1998, 475, 477 = VersR 1998, 1443). Dementsprechend ist es dem Auftraggeber eines

Spediteurs in einem Schadensersatzprozeß wegen Verlustes von Transportgut grundsätzlich nicht gemäß § 242 BGB verwehrt, sich auf grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs zu berufen, wenn er die Geschäftsbeziehungen nach Kenntnis des Schadensfalles fortsetzt. Eine Anspruchsminderung gemäß § 254 Abs. 1 BGB, bei dem es sich um eine konkrete gesetzliche Ausprägung des in § 242 BGB enthaltenen allgemeinen Grundsatzes von Treu und Glauben handelt (vgl. BGH TranspR 1998, 475, 477, m.w.N.), kann allerdings dann in Betracht kommen, wenn der Versender einen Spediteur mit der Transportdurchführung beauftragt, von dem er weiß oder zumindest hätte wissen müssen, daß es in dessen Unternehmen aufgrund von groben Organisationsmängeln immer wieder zu Verlusten kommt. Die Auftragserteilung beinhaltet unter solchen Umständen die Inkaufnahme eines Risikos, dessen Verwirklichung allein dem Schädiger anzulasten unbillig erscheint und mit dem § 254 BGB zugrundeliegenden Gedanken von Treu und Glauben unvereinbar ist (BGH, Urt. v. 29.4.1999 - I ZR 70/97, TranspR 1999, 410, 411 = VersR 2000, 474).

bb) Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, daß sich eine Mitverantwortung der Versender ergeben könnte, wenn die Verluste nach Erhebung des Vorwurfs eines grob fahrlässigen Organisationsverschuldens eingetreten wären. Es hat sodann unangegriffen festgestellt, daß eine Auswirkung des genannten Vorwurfs auf die streitgegenständlichen Schadensfälle nicht gegeben sei.

Auf dieser tatsächlichen Grundlage ist es aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht angenommen hat, die Erhebung des Vorwurfs eines grob fahrlässigen Organisationsverschuldens habe auf die hier in Rede stehenden Verlustfälle keine Auswirkungen gehabt, zumal die Versicherungsnehmer des Klägers selbst als juristische Laien nicht hätten beurteilen

können, ob die ihnen bekannte Betriebsorganisation der Beklagten den Anforderungen nach den ADSp genüge.

4. Die Revision hat auch Erfolg, soweit das Berufungsgericht die Beklagte im Schadensfall Nr. 12 zur Zahlung vollen Schadensersatzes für den in ihrer Obhut beschädigten Monitor verurteilt hat. Die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte hafte auch in diesem Schadensfall aufgrund grob fahrlässigen Organisationsverschuldens gemäß § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp a.F. unbeschränkt, da sie wegen der festgestellten Organisationsmängel nicht habe darlegen können, wo es konkret zur Beschädigung gekommen sei, hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand.

a) Es ist grundsätzlich Sache des Geschädigten, den Beweis für die Schadensursächlichkeit des beanstandeten Verhaltens zu erbringen. Zwar gilt dieser Grundsatz nicht ausnahmslos. Denn insbesondere im Fall grober Verletzungen von beruflichen Organisationspflichten ist eine abweichende Verteilung der Darlegungs- und Beweislast anerkannt (Palandt/Heinrichs, BGB, 60. Aufl., § 282 Rdn. 14). Dies setzt jedoch neben der festgestellten groben Pflichtverletzung voraus, daß das Verhalten geeignet war, einen Schaden nach Art des eingetretenen herbeizuführen (BGHZ 49, 121, 123; 51, 91, 105). Im Bereich des Speditionsrechts trägt der Spediteur die Darlegungs- und Beweislast für die fehlende Schadensursächlichkeit des festgestellten Organisationsverschuldens nur dann, wenn es nach Art des eingetretenen Schadens als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt (BGH, Urt. v. 13.4.1989 - I ZR 28/87, TranspR 1989, 327, 328 = VersR 1989, 1066; OLG München NJW-RR 1994, 31, 32; vgl. auch Baumgärtel, Handbuch der Beweislast im Privatrecht, 2. Aufl., Anh. zu § 282 Rdn. 77 ff.; MünchKommHGB/Bydlinski, § 51 ADSp Rdn. 20 f.).

b) Danach begegnet es keinen Bedenken, der Beklagten die Darlegungs- und Beweislast für die fehlende Kausalität ihres Organisationsverschuldens in den Verlustfällen aufzuerlegen. Denn die strengen Anforderungen an die Organisation des Warenumschlags dienen gerade dem Zweck, dem Verlust von Sendungen entgegenzuwirken. Die stärkere Kontrolle beugt Diebstählen und Unterschlagungen durch das Personal der Beförderung vor und erleichtert die zielgenaue Nachforschung nach Transportgut, welches versehentlich verlorengegangen ist.

Auf während des Transports eingetretene Sachschäden sind diese Grundsätze jedoch nicht ohne weiteres übertragbar, da die gebotenen Kontrollmaßnahmen beim Warenumschlag nicht darauf abzielen, den Spediteur zu einem sorgfältigeren Umgang mit den ihm anvertrauten Gütern anzuhalten. Zwar kann nicht völlig ausgeschlossen werden, daß die Durchführung genauerer Schnittstellenkontrollen im Einzelfall auch zu einem sorgfältigeren Umgang beim Umladen der Güter führen mag. Jedoch ist nach der allgemeinen Lebenserfahrung eine wesentliche Verringerung der Schadenshäufigkeit auch bei schärferen Schnittstellenkontrollen nicht zu erwarten. Diese Einschätzung wird nicht zuletzt durch die Zusammensetzung der Klageforderung belegt: Denn nur in einem der 39 Schadensfälle wird Ersatz für einen Sachschaden begehrt. Darüber hinaus kann die Schnittstellenkontrolle ohnehin nur äußerliche Beschädigungen der Sendungen erfassen und trägt zur Vermeidung von Sachschäden mithin nichts Wesentliches bei, wenn das Packstück äußerlich unbeschädigt geblieben ist. Bei dieser Sachlage hätte die Kausalität des vom Berufungsgericht festgestellten Organisationsverschuldens der Beklagten im Schadensfall Nr. 12 gesondert festgestellt werden müssen. Daran fehlt es jedoch gerade. Die Beklagte kann sich daher im Schadensfall Nr. 12 auf die Haftungs-

beschränkung gemäß Nr. 16.1 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen berufen, sofern das Berufungsgericht im wieder eröffneten Berufungsverfahren keine weitergehenden Feststellungen trifft.

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

Erdmann v. Ungern-Sternberg Pokrant

Büscher Schaffert