BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 43/05

Verkündet am:
20. September 2007
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. September 2007 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Pokrant, Prof. Dr. Büscher und Dr. Schaffert

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 2. Februar 2005 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Klägerin ist als Rechtsnachfolgerin der R. Versicherung AG Transportversicherer der S. GmbH in Rödermark, der M. GmbH in Bad Homburg und der D. AG in Karlsbad (im Weiteren: Versender). Sie nimmt die Beklagte, die einen Paketbeförderungsdienst betreibt, aus abgetretenem und übergegangenem Recht der Versender wegen Verlusts von Transportgut in den folgenden drei Fällen auf Schadensersatz in Anspruch:

2 Schadensfall 1: Am 21. September 2000 beauftragte die S. GmbH die Beklagte mit der Beförderung eines Pakets von Berlin nach Rödermark. Das Paket erreichte den Empfänger nicht. Die Klägerin begehrt nach Abzug einer vorprozessualen Zahlung der Beklagten in Höhe von 511,29 € weiteren Schadensersatz in Höhe von 4.241,17 €. Dem Beförderungsvertrag lagen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten mit Stand von Februar 1998 zugrunde, die auszugsweise folgende Regelungen enthielten:

> "...
>
> **10. Haftung**
>
> ... In den Fällen, in denen das WA oder CMR-Abkommen nicht gelten, wird die Haftung von U. durch die vorliegenden Beförderungsbedingungen geregelt. U. haftet bei Verschulden für nachgewiesene direkte Schäden bis zu einer Höhe von ... 1.000 DM pro Sendung in der Bundesrepublik Deutschland oder bis zu dem nach § 54 ADSp ... ermittelten Erstattungsbetrag, je nachdem, welcher Betrag höher ist, es sei denn, der Versender hat, wie im Folgenden beschrieben, einen höheren Wert angegeben.

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

Die Wert- und Haftungsgrenze wird angehoben durch die korrekte Deklaration des Werts der Sendung. ... Diese Wertangabe gilt als Haftungsgrenze. Der Versender erklärt durch die Unterlassung der Wertangabe, dass sein Interesse an den Gütern die oben genannte Grundhaftung nicht übersteigt.

...

Vorstehende Haftungsbegrenzungen gelten nicht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit von U. , seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen.

..."

3 Schadensfall 2: Am 24. September 2001 beauftragte die M. GmbH die Beklagte mit der Beförderung eines Pakets von Bad Homburg nach Harrislee. Das Paket erreichte den Empfänger nicht. Die Klägerin verlangt nach Abzug einer vorprozessualen Zahlung der Beklagten in Höhe von 511,29 € weiteren Schadensersatz in Höhe von 8.965,22 €. Dem Beförderungsvertrag lagen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten mit Stand von November 2000 zugrunde, die auszugsweise folgende Regelungen enthielten:

"...

2. Serviceumfang

Sofern keine besonderen Dienstleistungen vereinbart werden, beschränkt sich der von U. angebotene Service auf Abholung, Transport, Zollabfertigung (sofern zutreffend) und Zustellung der Sendung.

Um die vom Versender gewünschte kurze Beförderungsdauer und das niedrige Beförderungsentgelt zu ermöglichen, werden die Sendungen im Rahmen einer Sammelbeförderung transportiert. Der Versender nimmt mit der Wahl der Beförderungsart in Kauf, dass aufgrund der Massenbeförderung nicht die gleiche Obhut wie bei einer Einzelbeförderung gewährleistet werden kann. Der Versender ist damit einverstanden, wenn eine Kontrolle des Transportweges, insbesondere durch Ein- und Ausgangs-

dokumentation, an den einzelnen Umschlagstellen innerhalb des U. -Systemes nicht durchgeführt wird. Soweit der Versender eine weitergehende Kontrolle der Beförderung wünscht, wählt er die Beförderung als Wertpaket.

9. Haftung

...

9.2 Gelten keine Abkommensbestimmungen oder sonstige zwingende nationale Gesetze, wird die Haftung ausschließlich durch diese Bedingungen geregelt.

In Deutschland ist die Haftung für Verlust oder Beschädigung begrenzt auf nachgewiesene direkte Schäden bis maximal DM 1.000,00 pro Sendung oder 8,33 SZR für jedes Kilogramm, je nachdem, welcher Betrag höher ist. ...

Vorstehende Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die U. , seine gesetzlichen Vertreter, oder Erfüllungsgehilfen vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, dass der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen haben.

...

9.4 Die Haftungsgrenze nach Ziffer 9.2 wird angehoben durch korrekte Deklaration eines höheren Wertes der Sendung auf dem Frachtbrief und durch Zahlung des in der "Tariftabelle und Serviceleistungen" aufgeführten Zuschlages auf den angegebenen Wert (Wertpaket). In keinem Fall dürfen die in Absatz 3 (a) (ii) festgesetzten Grenzen überschritten werden. Der Versender erklärt durch Unterlassung einer Wertdeklaration, dass sein Interesse an den Gütern die in Ziffer 9.2 genannte Grundhaftung nicht übersteigt.

U. kann Wertzuschläge namens und im Auftrag des Versenders als Prämie für die Versicherung der Interessen des Versenders an eine Versicherungsgesellschaft weitergeben. In diesem

> Fall werden etwaige Ansprüche des Versenders auf Schadensersatz durch U. gestellt und im Namen der Versicherungsgesellschaft bezahlt. Die von U. für diese Zwecke eingesetzten Policen können bei der oben genannten Anschrift eingesehen werden.
>
> ..."

4 Schadensfall 3: Am 15. Mai 2002 beauftragte die D. AG die Beklagte mit dem Transport eines Paketes von Karlsbad nach Emmenbrücke in der Schweiz. Das Paket erreichte den Empfänger nicht. Die Klägerin begehrt nach Abzug einer vorprozessualen Zahlung der Beklagten in Höhe von 510 € weiteren Schadensersatz in Höhe von 14.775,68 €. Diesem Beförderungsvertrag lagen ebenfalls die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten mit Stand von November 2000 zugrunde.

5 Alle Transportaufträge wurden im EDI-Verfahren abgewickelt. Dabei handelt es sich um ein EDV-gestütztes Verfahren, bei dem der Versender die zu befördernden Pakete mittels einer von der Beklagten zur Verfügung gestellten Software selbst im System erfassen kann. Dieses System teilt sodann jedem Paket eine Kontrollnummer zu und erstellt einen Aufkleber, den der Versender auf das Paket aufbringen kann. Die Versanddaten werden auf elektronischem Wege an die Beklagte übermittelt. Der Abholfahrer der Beklagten nimmt die Vielzahl der bereitgestellten und von dem Versender üblicherweise in einen sogenannten Feeder verladenen Pakete entgegen und quittiert die Gesamtzahl der übernommenen Pakete auf einem "Summery Manifest". Einen Abgleich zwischen der Versandliste und dem Inhalt des Feeders nimmt der Abholfahrer nicht vor.

6 Die Klägerin hat behauptet, die Beklagte habe auch im Schadensfall 3 das verlorengegangene Paket übernommen. Die in Verlust geratenen Pakete

hätten die in den Rechnungen aufgeführten Waren enthalten. Sie habe die Versender in Höhe der geltend gemachten Regressbeträge entschädigt. Die Beklagte müsse für die Warenverluste in voller Höhe haften, da die Pakete von ihren Mitarbeitern gestohlen worden seien.

7 Die Klägerin hat beantragt,

> die Beklagte zu verurteilen, an sie 27.982,07 € nebst Zinsen zu zahlen.

8 Die Beklagte hat die Aktivlegitimation der Klägerin bestritten und die Auffassung vertreten, sie hafte nicht wegen qualifizierten Verschuldens, weil sie mit den Versendern wirksam einen Verzicht auf Schnittstellenkontrollen vereinbart habe. Im Schadensfall 2 scheide die Annahme eines qualifizierten Verschuldens auch deshalb aus, weil der Verlust auf einen unverschuldeten Brand des Lkws während eines Transports zurückzuführen sei. Im Übrigen müsse sich die Klägerin ein haftungsausschließendes Mitverschulden der Versender wegen fehlender Wertdeklaration zurechnen lassen. Im Falle einer Wertdeklaration wären die Pakete sicherer befördert worden, was die Versender auch gewusst hätten.

9 Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben.

10 Mit der vom Senat zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

11 I. Das Berufungsgericht hat eine unbeschränkte Haftung der Beklagten für den Verlust der Pakete nach §§ 425, 435 HGB (Schadensfälle 1 und 2) und Art. 17, 29 CMR (Schadensfall 3) angenommen. Zur Begründung hat es ausgeführt:

12 Die Klägerin sei aktivlegitimiert. Die Ansprüche seien jedenfalls durch Überlassung der Schadensunterlagen konkludent von den Versendern an sie abgetreten worden. Ein Verstoß gegen das Rechtsberatungsgesetz liege nicht vor.

13 Die Beklagte hafte wegen qualifizierten Verschuldens unbeschränkt. In den Schadensfällen 1 und 3 ergebe sich dies schon daraus, dass die Beklagte dem von der Klägerin erhobenen Vorwurf eines Diebstahls durch Mitarbeiter der Beklagten nicht substantiiert entgegengetreten sei. Außerdem weise die Betriebsorganisation der Beklagten schwerwiegende Mängel auf, da sie keine durchgehenden Schnittstellenkontrollen vorsehe. Einen Verzicht auf die Durchführung von Schnittstellenkontrollen habe die Beklagte mit den Versendern jedenfalls nicht wirksam vereinbart. Im Schadensfall 2 habe die Beklagte nicht nachgewiesen, dass sich das fragliche Paket in der während des Transports ausgebrannten Wechselbrücke befunden habe. Der Inhalt dieses Containers sei nicht erfasst worden. Demgemäß könne die Beklagte die Übergabe des in Rede stehenden Pakets an ihren Subunternehmer nicht urkundlich belegen. Die vorgenommene Ausgangsscannung innerhalb des Umschlagslagers der Beklagten könne keinen Beweis dafür erbringen, dass das gescannte Paket tat-

sächlich dieses Umschlagslager verlassen habe. Die vorgenommene Scannung könne daher eine Ausgangskontrolle nicht ersetzen.

14 Auch im Schadensfall 3 stehe fest, dass die Beklagte das Paket zur Beförderung übernommen habe. Der Beweis sei durch die im EDI-Verfahren erstellte und vom Abholfahrer abgezeichnete Versandliste geführt, da die Beklagte nicht unverzüglich nach Eingang der Warensendung eine Differenz zwischen der übertragenen Versandliste und dem tatsächlichen Paketeingang reklamiert habe.

15 Ein Mitverschulden gemäß § 254 Abs. 1 BGB wegen unterlassener Wertdeklaration falle den Versendern nicht zur Last. Es stehe nicht fest, dass die Beklagte die bei den Empfängern nicht angekommenen Pakete mit erhöhter Sicherheit befördert hätte, wenn sie als Wertpakete versandt worden wären. Die Beklagte habe nicht dargetan, wie Wertpakete im EDI-Verfahren mit erhöhter Beförderungssicherheit transportiert würden. Zudem seien die Versender nicht belehrt worden, wie sie im EDI-Verfahren hätten vorgehen müssen, um eine erhöhte Transportsicherheit zu erreichen. Ein Mitverschulden gemäß § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB wegen Unterlassens eines Hinweises auf einen außergewöhnlich hohen Schaden scheide ebenfalls aus, da dieser erst ab einem Paketwert von über 50.000 US-Dollar anzunehmen sei.

16 II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Sie führen zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts kann in den streitgegenständlichen Schadensfällen ein Mitverschulden der Versender in Betracht kommen.

17 1. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Klägerin Inhaberin der geltend gemachten Schadensersatzansprüche ist. Dies folgt, wenn die Klägerin - wie sie behauptet - die Versender entschädigt hat, aus § 67 Abs. 1 VVG oder aber jedenfalls aus der zumindest konkludent erklärten Abtretung der Versender, die jeweils in der Überlassung sämtlicher Schadensunterlagen zu sehen ist. Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen durch den Transportversicherer verstößt - wie der Senat zeitlich nach Verkündung des Berufungsurteils entschieden hat - selbst dann nicht gegen das Rechtsberatungsgesetz, wenn der Versicherer den Schaden seines Versicherungsnehmers noch nicht reguliert hat und deshalb aus abgetretenem Recht gegen den beklagten Spediteur/Frachtführer vorgeht (BGH, Urt. v. 1.12.2005 - I ZR 85/04 Tz. 20, TranspR 2006, 166, 167).

18 2. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsverstoß die Voraussetzungen einer vertraglichen Haftung der Beklagten für die hier in Rede stehenden Verluste von Transportgut nach § 425 Abs. 1, § 429 Abs. 1 HGB (Schadensfälle 1 und 2) und Art. 17 Abs. 1 CMR (Schadensfall 3) bejaht. Es ist dabei zutreffend und von der Revision auch unbeanstandet davon ausgegangen, dass die Beklagte von den Versendern als Fixkostenspediteur i.S. von § 459 HGB beauftragt worden ist und ihre Haftung sich demgemäß grundsätzlich nach den Bestimmungen über die Haftung des Frachtführers (§§ 425 ff. HGB, Art. 17 ff. CMR) und - aufgrund vertraglicher Einbeziehung - nach ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen beurteilt.

19 3. Ohne Erfolg wendet sich die Revision dagegen, dass das Berufungsgericht im Schadensfall 3 die Übergabe des bei dem Empfänger nicht angekommenen Pakets an die Beklagte für bewiesen erachtet hat.

20 Nach den unangegriffen gebliebenen Feststellungen des Berufungsgerichts wurde der dem Schadensfall 3 zugrunde liegende Transport im EDI-Verfahren abgewickelt. Durch die Vereinbarung dieses Verfahrens haben die Versicherungsnehmerin der Klägerin als Versenderin und die Beklagte die Abrede getroffen, dass der Inhalt einer Versandliste für einen von dem Abholfahrer der Beklagten quittierten Feeder als bestätigt gilt, sofern die Beklagte dem nicht unverzüglich widerspricht. Denn der Versender kann - wie der Senat ebenfalls zeitlich nach Verkündung des Berufungsurteils entschieden hat - nach Treu und Glauben (§ 242 BGB) davon ausgehen, dass der Spediteur/Frachtführer nach Öffnung des verplombten Behältnisses, in dem sich die Pakete befinden, die Richtigkeit der Versandliste unverzüglich überprüft und Beanstandungen dem Versender ebenfalls unverzüglich mitteilt. Unterbleibt eine solche Beanstandung, kann der Versender dies nach Sinn und Zweck des EDI-Verfahrens als Bestätigung der Versandliste ansehen, die damit die Wirkung einer Empfangsbestätigung erhält (BGH, Urt. v. 4.5.2005 - I ZR 235/02, TranspR 2005, 403, 404 = VersR 2006, 573). Die - wie bei einer Empfangsbestätigung - begründete Vermutung, dass die in der Versandliste aufgeführten Pakete in die Obhut der Beklagten gelangt sind, hat die Beklagte im Schadensfall 3 nicht widerlegt.

21 4. Ohne Erfolg bleiben auch die Angriffe der Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte schulde in den Schadensfällen 1 und 3 gemäß § 425 Abs. 1, § 435 HGB (Schadensfall 1), Art. 17 Abs. 1, Art. 29 CMR (Schadensfall 3) Schadensersatz, ohne sich auf die im Gesetz und in ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorgesehenen Haftungsbeschränkungen berufen zu können, da sie die hier in Rede stehenden Warenverluste leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht habe.

22 a) Das Berufungsgericht hat den Vorwurf des leichtfertigen Handelns (auch) darauf gestützt, dass eine Betriebsorganisation des Spediteurs/Frachtführers, die - wie im vorliegenden Fall - Ein- und Ausgangskontrollen beim Umschlag von Transportgütern nicht durchgängig vorsieht, den Vorwurf eines leichtfertigen Verhaltens rechtfertigt, weil es sich hierbei um elementare Vorkehrungen gegen den Verlust von Ware handelt.

23 b) Diese Beurteilung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Sie entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. BGHZ 158, 322, 330 ff.; BGH, Urt. v. 17.6.2004 - I ZR 263/01, TranspR 2004, 399, 401 = VersR 2006, 570; BGH TranspR 2005, 403, 405 m.w.N.).

24 Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass die Versender nicht wirksam auf die Durchführung von Schnittstellenkontrollen verzichtet haben. Entgegen der Auffassung der Revision ergibt sich ein solcher Verzicht nicht aus Nr. 2 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten (Stand November 2000). Dabei kann offenbleiben, ob sich die Regelung in Nr. 2 der Beförderungsbedingungen der Beklagten lediglich auf die Dokumentation der Schnittstellenkontrollen bezieht oder ob sie sich auch auf die Durchführung der Kontrollen selbst erstreckt. Wie der Senat - ebenfalls zeitlich nach Verkündung des Berufungsurteils - entschieden hat, wäre die Klausel, wenn sie einen Verzicht auf die Durchführung von Schnittstellenkontrollen selbst enthielte, gemäß § 449 Abs. 2 Satz 1 HGB unwirksam. Denn nach dieser Vorschrift kann von der gesetzlichen Haftungsregelung der §§ 425 bis 438 HGB nur durch eine im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarung abgewichen werden (BGH, Urt. v. 1.12.2005 - I ZR 108/04 Tz. 21 ff., TranspR 2006, 171, 173; Urt. v. 1.12.2005 - I ZR 103/04, TranspR 2006, 169, 170 = NJW-RR 2006, 758 Tz. 18 ff.).

25 c) Da sich das qualifizierte Verschulden der Beklagten schon aus dem Fehlen von durchgehenden Schnittstellenkontrollen ergibt, kommt es in den Schadensfällen 1 und 3 nicht darauf an, ob - wie das Berufungsgericht angenommen hat - die Beklagte dem von der Klägerin erhobenen Vorwurf eines Diebstahls der abhandengekommenen Waren durch Mitarbeiter der Beklagten nicht substantiiert entgegengetreten ist. Ein Verstoß des Berufungsgerichts gegen Art. 103 Abs. 1 GG i.V. mit § 139 Abs. 1 ZPO - wie von der Revision gerügt - hätte sich nicht entscheidungserheblich ausgewirkt.

26 5. Die Angriffe der Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, auch im Schadensfall 2 hafte die Beklagte unbeschränkt, haben dagegen Erfolg.

27 a) Die tatrichterliche Beurteilung der Frage, ob eine bewusste Leichtfertigkeit i.S. von § 435 HGB vorliegt, wird vom Revisionsgericht daraufhin nachgeprüft, ob das Berufungsgericht den Rechtsbegriff der bewussten Leichtfertigkeit verkannt hat oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze vorliegen (BGHZ 158, 322, 327).

28 b) Das Berufungsgericht ist bei seiner Annahme, der Beklagten sei auch im Schadensfall 2 ein qualifiziertes Verschulden anzulasten, davon ausgegangen, dass der Frachtführer den von ihm geschilderten Schadenshergang beweisen müsse. Im Streitfall habe die Beklagte nicht bewiesen, dass das beim Empfänger nicht angekommene Paket tatsächlich verbrannt sei. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass das Paket überhaupt nicht in den Container gelangt sei. Die Scannungen erbrächten nur den Nachweis, dass sich das Paket zu den angegebenen Zeitpunkten innerhalb des Umschlagslagers befunden habe. Selbst unter Zugrundelegung des üblichen Betriebsablaufs habe das Pa-

ket noch einen Laufweg von einer Minute zurücklegen müssen, bevor es am Container angekommen sei. Ob das Paket diesen Weg angetreten und den Container tatsächlich erreicht habe, bleibe ungewiss. Unter diesen Umständen sei davon auszugehen, dass die Beklagte nicht bewiesen habe, dass sich das beim Empfänger nicht angekommene Paket in der ausgebrannten Wechselbrücke befunden habe.

29 c) Mit dieser Begründung kann ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten i.S. von § 435 HGB nicht angenommen werden.

30 aa) Grundsätzlich ist der Anspruchsteller gehalten, die Voraussetzungen für den Wegfall der zugunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen. Danach trägt er die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der Frachtführer oder seine Leute vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt haben, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (vgl. BGH, Urt. v. 5.6.2003 - I ZR 234/00, TranspR 2003, 467, 469 = NJW 2003, 3626; Urt. v. 4.3.2004 - I ZR 200/01, TranspR 2004, 460, 461; Urt. v. 14.6.2006 - I ZR 136/03, TranspR 2006, 348 = VersR 2007, 273 Tz. 13). Die dem Anspruchsteller obliegende Darlegungs- und Beweislast kann - wovon auch das Berufungsgericht im Ansatz zutreffend ausgegangen ist - jedoch dadurch gemildert werden, dass der Frachtführer angesichts des unterschiedlichen Informationsstands der Vertragsparteien nach Treu und Glauben gehalten ist, soweit möglich und zumutbar zu den näheren Umständen des Schadensfalls eingehend vorzutragen. Insbesondere hat er substantiiert darzulegen, welche Sorgfalt er konkret aufgewendet hat. Kommt er dem nicht nach, kann daraus nach den Umständen des Einzelfalls der Schluss auf ein qualifiziertes Ver-

schulden gerechtfertigt sein (BGHZ 127, 275, 283 ff.; 129, 345, 349 ff.; 145, 170, 183 ff.; BGH TranspR 2006, 348 = VersR 2007, 273 Tz. 13).

31 bb) Die Beklagte ist ihrer sekundären Darlegungslast insoweit nachgekommen, als sie die Organisationsmaßnahmen in ihrem Umschlagslager vor der Beladung des Containers im Einzelnen vorgetragen und das Ausbrennen des Containers während des Transports als Schadensursache dargelegt hat. Dem Berufungsgericht kann daher nicht in seiner Annahme beigetreten werden, auch im Schadensfall 2 müsse davon ausgegangen werden, dass die Beklagte ihrer Einlassungsobliegenheit nicht genügen könne und sie daher auch diesen Paketverlust leichtfertig verursacht habe.

32 cc) Soweit davon auszugehen ist, dass die Beklagte beim Umschlag von Transportgütern keine durchgängigen Ein- und Ausgangskontrollen durchführt, ist dies im Schadensfall 2 unerheblich, da das Berufungsgericht nicht festgestellt hat, dass ein solcher Organisationsmangel an anderen Umschlagsplätzen für den Verlust des Pakets ursächlich gewesen ist. Es obliegt zwar grundsätzlich dem Frachtführer, sich im Falle eines groben Organisationsmangels in Bezug auf dessen fehlender Schadensursächlichkeit zu entlasten. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass das zu beanstandende Verhalten als Schadensursache ernsthaft in Betracht kommt (BGH, Urt. v. 15.11.2001 - I ZR 122/99, TranspR 2002, 448 m.w.N.). Daran fehlt es hier jedoch. Das Berufungsgericht hat allein darauf abgestellt, dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass das in Rede stehende Paket zwischen der Ausgangsscannung und dem Container verlorengegangen sei.

33 dd) Danach kann das qualifizierte Verschulden der Beklagten weder mit einer Verletzung der Einlassungsobliegenheit noch mit dem Unterlassen von

durchgängigen Schnittstellenkontrollen begründet werden. Der Beklagten gereicht es auch nicht zum Nachteil, dass sie die von ihr geschilderte Schadensursache nicht bewiesen hat, da ihr insoweit keine Beweislast obliegt. Denn der Anspruchsteller muss, wenn der Spediteur/Frachtführer seiner Einlassungsobliegenheit - wie hier - genügt hat, die Voraussetzungen für eine unbeschränkte Haftung des Frachtführers darlegen und gegebenenfalls beweisen. Es kommt vielmehr darauf an, ob in dem fraglichen Umschlagslager grobe Organisationsmängel vorliegen. Die vom Berufungsgericht bislang getroffenen Feststellungen rechtfertigen eine solche Annahme nicht.

34 (1) Der Senat geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass es sich beim Umschlag von Transportgütern 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 Waren erfordern, kann ein verlässlicher Überblick über Lauf und Verbleib der in den einzelnen Umschlagsstationen ein- und abgehenden Güter nicht gewonnen werden mit der Folge, dass der Eintritt eines Schadens und der Schadensbereich in zeitlicher, räumlicher und personeller Hinsicht nicht eingegrenzt werden können (vgl. BGHZ 158, 322, 330 m.w.N.).

35 (2) Für das Revisionsverfahren ist mangels gegenteiliger Feststellungen zugunsten der Beklagten davon auszugehen, dass die Ausgangsscannung in dem fraglichen Lager dergestalt platziert ist, dass sich ein Paket danach nur noch etwa eine Minute auf einem Förderband befindet, bevor es in den Container gelangt. Dies reicht für die Annahme eines bewusst leichtfertigen Organisationsverschuldens nicht aus. Das Berufungsgericht überspannt insoweit die An-

forderungen an die Organisation. Es ist nicht erforderlich, dass die Ausgangskontrolle unmittelbar vor der Containerbeladung erfolgt. Solange gewährleistet ist, dass das Paket in der Zeit nach der Ausgangsscannung nicht fehlgeleitet wird und keinem unbemerkten Zugriff unterliegt, ist die Kontrolle ausreichend, um im Verlustfall den Schadensort zu lokalisieren. Entsprechendes hat die Beklagte vorgetragen.

36 6. Mit Erfolg wendet sich die Revision auch gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Klägerin müsse sich ein Mitverschulden der Versender nicht zurechnen lassen.

37 a) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass der Mitverschuldenseinwand auch im Fall des qualifizierten Verschuldens i.S. von § 435 HGB (Art. 29 Abs. 1 CMR) zu berücksichtigen ist (vgl. BGH NJW 2003, 3626; Urt. v. 23.10.2003 - I ZR 55/01, TranspR 2004, 177, 179 = NJW-RR 2004, 394).

38 b) Dem Berufungsgericht kann jedoch nicht in seiner Annahme beigetreten werden, ein Mitverschulden der Versender gemäß § 254 Abs. 1 BGB wegen Unterlassens einer Wertdeklaration komme nicht in Betracht, weil nicht festgestellt werden könne, dass die Beklagte Pakete bei zutreffender Wertangabe mit größerer Sorgfalt behandelt, also besonderen Sicherungen unterstellt hätte.

39 aa) Das Berufungsgericht ist im Ansatz zutreffend davon ausgegangen, dass ein Versender in einen gemäß § 425 Abs. 2 HGB (§ 254 Abs. 1 BGB) beachtlichen Selbstwiderspruch geraten kann, wenn er trotz Kenntnis, dass der Spediteur/Frachtführer die Pakete bei richtiger Wertangabe mit größerer Sorgfalt behandelt, von einer Wertdeklaration absieht und bei Verlust gleichwohl vol-

len Schadensersatz verlangt (vgl. BGHZ 149, 337, 353; BGH TranspR 2004, 399, 401).

40 Das Berufungsgericht hat angenommen, die Versender in den Schadensfällen 2 und 3 hätten aufgrund der Nr. 2 der Beförderungsbedingungen der Beklagten gewusst, dass nach der Betriebsorganisation der Beklagten bei Wertpaketen eine erhöhte Beförderungssicherheit gewährleistet werden solle.

41 Es ist weiter davon auszugehen, dass es für ein zu berücksichtigendes Mitverschulden ausreichen kann, wenn der Versender die sorgfältigere Behandlung von Wertpaketen durch den Transporteur hätte erkennen müssen (vgl. BGH, Urt. v. 20.7.2006 - I ZR 9/05, TranspR 2006, 394 = NJW-RR 2007, 28 Tz. 25 m.w.N.). Im Schadensfall 1 hätte sich die Versenderin aus Nr. 10 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten die Kenntnis verschaffen können, dass bei einer Beförderung eines Pakets als Wertpaket bei der Beklagten weitergehende Kontrollen vorgesehen sind als bei nicht wertdeklarierten Paketen (vgl. BGH, Urt. v. 1.12.2005 - I ZR 284/02 Tz. 27, TranspR 2006, 202, 204 f.).

42 bb) Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts ist der Vortrag der Beklagten, sie behandele wertdeklarierte Pakete sorgfältiger als nicht wertdeklarierte, nicht deshalb unerheblich, weil die verlorengegangenen Pakete jeweils im Wege des sogenannten EDI-Verfahrens versandt worden sind.

43 (1) Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Beklagte nicht dargetan, auf welche Weise sie sicherstellt, dass Wertpakete auch in diesem Verfahren mit erhöhter Beförderungssicherheit transportiert werden.

44 (2) Mit dieser Begründung kann ein Mitverschulden der Versender wegen Unterlassens einer Wertdeklaration nicht verneint werden. Die von der Beklagten vorgetragenen zusätzlichen Kontrollen bei der Beförderung von Wertpaketen können allerdings nicht umgesetzt werden, wenn Kunden, die am EDI-Verfahren teilnehmen, bei der Eingabe der Paketdaten zwar eine Wertdeklaration vornehmen, das wertdeklarierte Paket dann aber zusammen mit anderen Paketen in den Feeder geben. Zu Recht weist die Revision aber darauf hin, dass es offenkundig ist, dass eine gesonderte Behandlung von Wertpaketen im Falle einer separaten Übergabe an den Frachtführer möglich ist (vgl. BGH TranspR 2006, 394 = NJW-RR 2007, 28 Tz. 31).

45 Wenn - was mangels gegenteiliger Feststellungen des Berufungsgerichts zugunsten der Beklagten zu unterstellen ist - die konkrete Ausgestaltung des Versandverfahrens dem Absender keinerlei Anhaltspunkte bietet, auf welche Weise wertdeklarierte Pakete einem besonders kontrollierten Transportsystem zugeführt werden, hat er selbst Maßnahmen zu ergreifen, um auf eine sorgfältigere Behandlung des wertdeklarierten Pakets aufmerksam zu machen (vgl. BGH TranspR 2006, 394 = NJW-RR 2007, 28 Tz. 31). Von einem schadensursächlichen Mitverschulden der Versender ist deshalb auszugehen, weil sie hätten erkennen können, dass eine sorgfältigere Behandlung durch die Beklagte nur gewährleistet ist, wenn wertdeklarierte Pakete nicht mit anderen Paketen in den Feeder gegeben, sondern dem Abholfahrer der Beklagten gesondert übergeben werden. Dass eine solche separate Übergabe an den Abholfahrer erforderlich ist, liegt angesichts der Ausgestaltung des vorliegend angewandten Verfahrens, das im beiderseitigen Interesse der Beschleunigung des Versands darauf angelegt ist, dass Paketkontrollen zunächst unterbleiben (vgl. BGH TranspR 2005, 403, 404), für einen ordentlichen und vernünftigen Versender auf der Hand (BGH TranspR 2006, 394 = NJW-RR 2007, 28 Tz. 32).

46 c) Mit Erfolg wendet sich die Revision in den Schadensfällen 2 und 3 auch gegen die Verneinung eines Mitverschuldens der Versender wegen Unterlassens eines Hinweises auf die Gefahr eines besonders hohen Schadens (§ 425 Abs. 2 HGB, § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB).

47 Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts ist ein ungewöhnlich hoher Schaden nicht erst bei einem Paketwert oberhalb von 50.000 US-Dollar anzunehmen. Wie der Senat - ebenfalls zeitlich nach Verkündung des Berufungsurteils - entschieden hat, ist die Gefahr eines besonders hohen Schadens im Allgemeinen in solchen Fällen gegeben, in denen der Wert eines Pakets 5.000 € übersteigt, also etwa den zehnfachen Betrag der Haftungshöchstgrenze gemäß den Beförderungsbedingungen der Beklagten ausmacht (vgl. BGH, Urt. v. 1.12.2005 - I ZR 265/03, TranspR 2006, 208 = NJW-RR 2006, 1108 Tz. 20; BGH TranspR 2006, 394 = NJW-RR 2007, 28 Tz. 34). Ein ungewöhnlich hoher Schaden i.S. von § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB ist danach in den Schadensfällen 2 und 3 gegeben, da der Wert der Paketinhalte nach den unangegriffen gebliebenen Feststellungen des Berufungsgerichts jeweils mehr als 5.000 € betragen hat.

48 Die Kausalität des Mitverschuldenseinwands nach § 254 Abs. 2 Satz 1 BGB kann nur verneint werden, wenn der Transporteur trotz eines Hinweises auf den ungewöhnlichen Wert des Gutes keine besonderen Maßnahmen ergriffen hätte (BGH TranspR 2006, 208 = NJW-RR 2006, 1108 Tz. 22). Dazu hat das Berufungsgericht bislang keine Feststellungen getroffen.

49 III. Danach ist das angefochtene Urteil auf die Revision der Beklagten aufzuheben. Die Sache ist zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

50 1. Im wiedereröffneten Berufungsverfahren wird das Berufungsgericht Feststellungen dazu zu treffen haben, ob durch die Organisation der Beklagten gewährleistet ist, dass nach der Ausgangsscannung die Pakete auch tatsächlich in den für einen Weitertransport bereitstehenden Container gelangen. Nachdem die Beklagte ihrer Einlassungsobliegenheit insoweit nachgekommen ist, ist es Sache der Klägerin, den Nachweis dafür zu erbringen, dass das Verhalten des Spediteurs/Frachtführers den strengen Verschuldensvorwurf rechtfertigt (vgl. BGH TranspR 2003, 467, 469; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., § 435 HGB Rdn. 21; zum Warschauer Abkommen vgl. BGHZ 145, 170, 185; zur Beweislastverteilung im Falle der sekundären Darlegungslast vgl. BGH, Urt. v. 3.5.2002 - V ZR 115/01, NJW-RR 2002, 1280; MünchKomm.ZPO/Peters, 2. Aufl., § 138 Rdn. 22; Stein/Jonas/Leipold, ZPO, 22. Aufl., § 138 Rdn. 38). Sofern danach ein grobes Organisationsverschulden festgestellt wird, obliegt der Beklagten der Nachweis, dass das Paket tatsächlich verbrannt ist und es somit an der Kausalität des festgestellten Organisationsmangels fehlt.

51 2. Im Rahmen der Haftungsabwägung wegen eines Mitverschuldens der Versender, die grundsätzlich dem Tatrichter obliegt (vgl. BGHZ 149, 337, 355), wird zu beachten sein, dass die Reichweite des bei wertdeklarierten Sendungen gesicherten Bereichs einen für die Bemessung der Haftungsquote relevanten Gesichtspunkt darstellt: Je größer der gesicherte Bereich ist, desto größer ist auch der Anteil des Mitverschuldens des Versenders, der durch das Unterlassen der Wertangabe den Transport der Ware außerhalb des gesicherten Be-

reichs veranlasst (BGH, Urt. v. 1.12.2005 - I ZR 46/04 Tz. 30, TranspR 2006, 205, 207).

52 Ferner ist der Wert der transportierten, nicht wertdeklarierten Ware von Bedeutung: Je höher der tatsächliche Wert des nicht wertdeklarierten Pakets ist, desto gewichtiger ist der in dem Unterlassen der Wertdeklaration liegende Schadensbeitrag. Dies gilt auch im Falle eines Mitverschuldens wegen Unterlassens des Hinweises auf die Gefahr eines besonders hohen Schadens (§ 254 Abs. 2 BGB). Denn je höher der Wert der zu transportierenden Paketsendung ist, desto offensichtlicher ist es, dass die Beförderung des Gutes eine besonders sorgfältige Behandlung durch den Spediteur erfordert, und desto größer ist das in dem Unterlassen der Wertdeklaration liegende Verschulden des Versenders gegen sich selbst (BGH, Urt. v. 1.12.2005 - I ZR 46/04 Tz. 31, TranspR 2006, 205, 207). Hieraus folgt für den Streitfall, dass beispielsweise der Mitverschuldensanteil im Schadensfall 3 deutlich über dem im Schadensfall 1 liegen muss.

53 Bei der Bemessung der Quote wird zudem zu berücksichtigen sein, dass auf Seiten der Beklagten ein qualifiziertes Verschulden vorliegt, so dass der Verschuldensanteil in der Regel höher zu gewichten ist. Nach den Umständen des Einzelfalls kann aber auch ein Mitverschuldensanteil von mehr als 50 % in Betracht kommen (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 3.5.2007 - I ZR 109/04, TranspR 2007, 405; anders noch Urt. v. 11.11.2004 - I ZR 120/02, TranspR 2006, 161, 165). Dies gilt vor allem in Fällen, in denen das Paket aufgrund der Beförderungsbedingungen der Beklagten von einem Transport ausgeschlossen ist (BGH, Urt. v. 15.2.2007 - I ZR 186/03, TranspR 2007, 164 Tz. 30; BGH TranspR 2007, 405). Eine höhere Quote als 50 % kann aber auch dann sachgerecht sein, wenn der Wert des Pakets - unabhängig vom Überschreiten einer

in den Beförderungsbedingungen gesetzten Wertgrenze - sehr deutlich über dem Betrag liegt, ab dem ein Hinweis auf einen ungewöhnlich hohen Schaden hätte erfolgen müssen. Dies kann bei den hier in Rede stehenden Schadensfällen nicht angenommen werden. Die Art und Weise der Abwägung der Mitverschuldensquote muss aber auch bei den vorliegenden geringeren Paketwerten im Blick haben, dass sie bei hohen Warenwerten nicht zu unangemessenen Ergebnissen führt.

Bornkamm RiBGH Dr. v. Ungern-Sternberg ist ausgeschieden und kann daher nicht unterschreiben. Pokrant

Bornkamm

Büscher Schaffert

Vorinstanzen:

LG Düsseldorf, Entscheidung vom 29.04.2004 - 31 O 3/03 -
OLG Düsseldorf, Entscheidung vom 02.02.2005 - I-18 U 122/04 -