



# **BUNDESGERICHTSHOF**

**IM NAMEN DES VOLKES**

## **URTEIL**

I ZR 221/99

Verkündet am:  
15. November 2001  
Walz  
Justizamtsinspektor  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

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 Klägerin und die Revision der Beklagten wird das Urteil des 21. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 4. August 1999 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagte, die einen Paketbeförderungsdienst betreibt, als Transportversicherungsassekurateur aus übergegangenem Recht der E. GmbH in Nordhorn (im folgenden: Versicherungsnehmerin) wegen Verlustes von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

Die Versicherungsnehmerin ist Dauerkunde der Beklagten, der sie seit Jahren in erheblichem Umfang Beförderungsaufträge erteilt. Den einzelnen Beförderungsverträgen lagen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten zugrunde, die neben dem Hinweis auf die Geltung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (im folgenden: ADSp) u.a. folgende Bestimmungen enthielten:

### 3. Wertangabe

Die Wertangabe des Versenders ist maßgeblich für den Umfang der Beförderungskontrollen und die Schadensabwicklung. Deswegen 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 ... 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. ...

#### 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 Nachnahmebetrages beschränkt. Für Folgeschäden und entgangenen Gewinn wird nicht gehaftet.

#### 16.5

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

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. Stimmen 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).

Die Klägerin begehrt Schadensersatz für insgesamt neun Fälle, in denen die von der Versicherungsnehmerin im Jahre 1996 aufgegebenen Pakete im Gewahrsamsbereich der Beklagten in Verlust gerieten. Wegen der Einzelheiten wird auf BU 6 f. Bezug genommen.

In allen Schadensfällen hatte die Versicherungsnehmerin den Wert der Versandstücke nicht angegeben, weshalb die Beklagte ihre Ersatzleistung unter Berufung auf die Haftungsbeschränkungen ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen in den Schadensfällen Nr. 1 bis 6 und 9 auf 500 DM, im Schadensfall Nr. 7 auf 1030 DM und im Schadensfall Nr. 8 auf 1000 DM beschränkt hat.

Die Klägerin hat behauptet, der Transportversicherer habe der Versicherungsnehmerin den nach der Teilleistung verbliebenen Restschaden in der beanspruchten Höhe ersetzt. Sie hat die Auffassung vertreten, daß sich die Beklagte nicht mit Erfolg auf die Haftungsbeschränkung in ihren Beförderungsbedingungen berufen könne, da ihr in allen Fällen ein grobes Organisationsverschulden vorzuwerfen sei. Dies führe zur unbeschränkten Haftung der Beklagten. Der Versicherungsnehmerin könne demgegenüber ein treuwidriges Verhalten wegen der unterlassenen Wertangabe nicht angelastet werden. Die Beklagte wisse genau, daß die Versicherungsnehmerin nur hochwertige Mobilfunktelefone versende, weshalb der Warenwert stets über 500 DM liege. Aus den Beförderungsbedingungen gehe nicht hervor, daß Pakete gegen Wertangabe versendet werden müßten.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie 95.885 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 27. März 1997 zu zahlen.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Sie hat die Auffassung vertreten, der Vorwurf des groben Organisationsverschuldens sei angesichts der im einzelnen dargestellten betrieblichen Organisation, die die Versicherungsnehmerin genau kenne, nicht berechtigt. Die Versicherungsnehmerin treffe an der Entstehung des Schadens ein Mitverschulden, da sie es unterlassen habe, den tatsächlichen Wert der Sendungen zu deklarieren. Wie sich aus einer internen Arbeitsanweisung ergebe, unterlägen Wertpakete einer Sonderbehandlung. Durch die unterlassene Wertangabe werde ihr die Möglichkeit genommen, die Sendungen wertangemessen zu behandeln. Zudem sei es rechtsmißbräuchlich, einerseits eine Wertangabe zu unterlassen und andererseits im Schadensfälle in Kenntnis der betrieblichen Organisationsabläufe die volle Haftung der Beklagten zu reklamieren. Weiterhin ist die Beklagte der Auffassung, die Klägerin verhalte sich auch deshalb widersprüchlich, weil sie den Vorwurf des groben Organisationsverschuldens bereits in einem 1995 vor dem Landgericht Frankfurt am Main geführten Rechtsstreit erhoben habe, in dem sie Ersatz für einen Transportschaden der Versicherungsnehmerin geltend gemacht habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Das Berufungsgericht hat der Klage unter Anrechnung eines hälftigen Mitverschuldens der Versicherungsnehmerin, das sich die Klägerin zurechnen lassen müsse, in Höhe von 47.942,50 DM nebst Zinsen stattgegeben und die Klage im übrigen abgewiesen.

Mit der (zugelassenen) Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter, soweit diesem bislang noch nicht stattgegeben worden ist. Die Beklagte erstrebt mit ihrer Revision die vollständige Abweisung der Klage. Beide Parteien beantragen, das Rechtsmittel der Gegenseite zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat der Klägerin aus übergegangenem Recht (§ 67 VVG) der Versicherungsnehmerin einen Anspruch auf Schadensersatz gemäß § 429 Abs. 1 HGB (in der bis zum 30. Juni 1998 geltenden Fassung: im folgenden: HGB a.F.) i.V.m. § 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 zuerkannt; jedoch müsse sich die Klägerin ein hälftiges Mitverschulden der Versenderin anrechnen lassen. Dazu hat es ausgeführt:

Die zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Verträge seien als Speditionsverträge zu qualifizieren, da in ihrem Mittelpunkt nicht das Transportergebnis, sondern die Organisation des Transports gestanden 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.

Die Klägerin sei gemäß § 67 VVG aktivlegitimiert. Nach Vorlage der Abschrift des Versicherungsscheines sowie des Nachtrags Nr. 1 stehe fest, daß sie als mit besonderen Vollmachten ausgestattete Versicherungsagentin mit der Versenderin einen Transportversicherungsvertrag abgeschlossen habe. Sie habe auch den Nachweis geführt, daß die behaupteten Versicherungsleistungen in jedem einzelnen Schadensfall erbracht worden seien.



Die Beklagte könne sich nicht - wie das Berufungsgericht näher ausgeführt hat - auf die Haftungsbeschränkungen gemäß §§ 54, 56 ADSp a.F. bzw. Nr. 16 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen berufen, weil sie nach § 51 Buchst. b Satz 2 ADSp a.F. wegen grob fahrlässigen Organisationsverschuldens unbegrenzt hafte.

Die Klägerin müsse sich wegen unterlassener Wertdeklaration kein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin anrechnen lassen. Die Beklagte habe in Nr. 16.5 ihrer Allgemeinen Beförderungsbedingungen klargestellt, daß die vereinbarte Haftungsbegrenzung auf 500,- DM bzw. 1.000,- DM je Sendung bei 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.

Die Klägerin handele aber rechtsmißbräuchlich (§ 242 BGB), wenn sie unter Hinweis auf ein grobes Organisationsverschulden der Beklagten vollen Schadensersatz verlange. Sie habe sich im Jahr 1995 in einem Schadensersatzprozeß gegen die Beklagte, in dem es um Verlustschäden derselben Versenderin gegangen sei, zur Begründung der vollen Haftung der Beklagten auf deren grobes Organisationsverschulden berufen. Gleichwohl habe die Versenderin die Geschäftsbeziehung zur Beklagten auch nach Erhebung des genannten Vorwurfs unverändert fortgesetzt. Dadurch sei es zu den streitgegenständlichen Verlustfällen gekommen. Für den entstandenen Schaden sei eine hälftige Mitverantwortung (§ 254 Abs. 2 BGB) der Versenderin anzurechnen, die sich die Klägerin als deren Rechtsnachfolgerin zurechnen lassen müsse.

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

Zutreffend hat das Berufungsgericht allerdings angenommen, daß der Klägerin wegen des Verlustes von Transportgut grundsätzlich vertragliche Ansprüche zustehen (A 1.). Es hat jedoch rechtsfehlerhaft verneint, daß wegen der fehlenden Wertdeklaration ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin der Klägerin zu berücksichtigen ist (A 2.).

Die Revision der Klägerin beanstandet mit Recht, daß die bisherigen tatrichterlichen Feststellungen die Annahme eines Mitverschuldens der Versicherungsnehmerin wegen Fortsetzung der Geschäftsbeziehung zur Beklagten nach Eintritt von Schadensfällen nicht tragen (B).

#### A. Zur Revision der Beklagten

1. Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht die Voraussetzungen einer vertraglichen Haftung nach § 429 Abs. 1 HGB a.F. in Verbindung 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 der Versicherungsnehmerin der Klägerin 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 der Beklagten 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 der Beklagten 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 Dezember 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; BGH, 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 der Beklagten 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 der Beklagten rügt ohne Erfolg, das Berufungsgericht habe die Anforderungen an die Einlassungspflicht 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 19), 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 ausreichende 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 der Beklagten, 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 erfordern, 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 ausreichende 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 unbekanntem Schadensorts nach der allgemeinen Lebenserfahrung nur unwesentlich.

cc) Der Revision der Beklagten 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 erwarten, 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 auch damit 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 entsprochen hat, die am Zustandekommen der ADSp 1993 beteiligt waren, zeigt im übrigen auch die Bestimmung des § 7 Buchst. b ADSp a.F. Wären die seinerzeit beteiligten Verkehrskreise davon ausgegangen, daß die gebotenen Sicherheitsvorkehrun-

gen 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. Das Berufungsgericht hat jedoch rechtsfehlerhaft ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin der Klägerin unberücksichtigt gelassen.

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

aa) Das Berufungsgericht hat seine Beurteilung darauf gestützt, daß die Beklagte in ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen klargelegt habe, daß bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit alle Haftungsbeschränkungen, mit hin auch diejenige, wonach bei unterbliebener Wertdeklaration nur bis zur Höhe von 500,-- DM pro Versandstück bzw. 1.000,-- DM je Sendung 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 Haftungsbeschränkung über die Rechtsinstitute des Mitverschuldens oder des treuwidrigen Verhaltens wieder aufleben ließe. Die vom Berufungsge-

richt 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 verspreche. 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 unter Hinweis auf § 56 Buchst. c Satz 2 ADSp a.F. abgelehnt wird (OLG Düsseldorf NJW-RR 1995, 423, 424), kann die Klägerin daraus im Streitfall schon deshalb nichts zu ihren 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 Sendungen 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 der Beklagten ein Mitverschulden oder auch der Einwand des Rechtsmißbrauchs nicht ohne weiteres damit begründen, daß die Versicherungsnehmerin die Geschäftsbeziehung zur Beklagten auch noch im Jahre 1996 fortgesetzt habe (siehe dazu die nachfolgenden Ausführungen unter II. B zur Revision der Klägerin).

## B. Zur Revision der Klägerin

Die Revision der Klägerin wendet sich mit Erfolg gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, die Klägerin müsse sich ein hälftiges Mitverschulden ihrer Versicherungsnehmerin anrechnen lassen.

1. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Klägerin könne nicht die volle Erstattung des Schadens beanspruchen, da sie sich bereits 1995 in einem Rechtsstreit vor dem Landgericht Frankfurt am Main wegen Verlustes von Transportgut der Versicherungsnehmerin zur Begründung der vollen Haftung der Beklagten auf deren grobes Organisationsverschulden berufen habe. Dennoch habe die Versicherungsnehmerin die Geschäftsbeziehungen zur Beklagten danach fortgesetzt, ohne mit ihr in Verhandlungen zur Verbesserung ihrer Organisationsstruktur eingetreten zu sein. Es bestehe kein Zweifel daran, daß die Versicherungsnehmerin Kenntnis von der Klageerhebung erlangt habe, da sie Unterlagen zur Verfügung gestellt habe, von denen sie habe wissen müssen, daß diese der Geltendmachung von Ersatzansprüchen dienten. Die Abwägung der beiderseitigen Verursacherbeiträge führe im Ergebnis zu einem hälftigen Mithaftungsanteil der Versenderin. Diese Beurteilung hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand.

2. Das Berufungsgericht ist allerdings rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, daß 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, Urt. v. 14.5.1998 - I ZR 95/96, TranspR 1998, 475, 477 = VersR 1998, 1443, m.w.N.), dann in Betracht kommen kann, 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 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). Dies setzt in tatsächlicher Hinsicht aber voraus, daß der Auftraggeber zumindest konkrete Anhaltspunkte für grobe Organisationsmängel oder die Unzuverlässigkeit des Auftragnehmers hatte, was grundsätzlich vom Schädiger darzulegen ist (vgl. Koller, EWiR 1999, 989, 990).

Die bislang vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen tragen nicht die Annahme, daß die Versicherungsnehmerin sich an der Schadensentstehung ein hälftiges Mitverschulden anrechnen lassen muß. Es fehlen tatrichterliche Feststellungen dazu, ob die Versicherungsnehmerin nicht nur die Tatsache der Klageerhebung ihres Transportversicherers, sondern auch den Inhalt der Klagebegründung kannte, in welcher der Vorwurf des groben Organisationsverschuldens erhoben wurde. Gerade darauf kommt es in Anbetracht des Umstandes, daß selbst ein vorbildlich organisierter Warenumschlag das Auftreten von Verlustschäden nicht vollständig vermeiden kann, an. Demgemäß vermittelt die Kenntnis von entstandenen Verlusten alleine nicht zwingend

das Bewußtsein, daß die Verluste auf einem groben Organisationsverschulden beruhen (BGH TranspR 1999, 410, 411). Auch ist bislang nicht festgestellt, daß die Versicherungsnehmerin alleine aus Art und Umfang des im Jahre 1995 verfolgten Schadensersatzanspruches auf grobe Organisationsmängel im Betrieb der Beklagten schließen mußte.

III. Danach war das Berufungsurteil auf die Revisionen der Parteien aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Erdmann

v. Ungern-Sternberg

Pokrant

Büscher

Schaffert