kehrsunternehmen zwar zu seiner Organisation im allgemeinen, aber nicht zu den Vorkehrungen zum Schutz des Gutes im betreffenden Fall vortragen könne – anders, wenn es nicht wolle –, insbesondere Ort, Zeit und Ursache des Verlustes nicht dezidiert angeben könne? Sei es weiter tatsächlich ein krasses Hinwegsetzen über die Sicherheitsinteressen des Auftraggebers, wenn der Betriebsablauf insbesondere bei Massensendungen so organisiert sei, daß die Verlustquoten im Promille-Bereich lägen[19]. Dürften insoweit auf die Frachtführer und Spediteure nicht nur die Qualitätsmaßstäbe angelegt werden, die die Versender ihrer eigenen Tätigkeit zugrunde legten? Meinten die Deutschen wirklich, daß sie so perfekt seien, daß bei ihnen Produzenten oder Händler diebstahlgefährdeter Waren bei Verlusten unter 2 ‰ von einem ›krassen Versagen‹ ihrer eigenen Organisation ausgehen müßten? Sollte eine Befragung der entsprechender Versender ergeben, daß derartige Verlustquoten von weniger als 2 ‰ nicht als außergewöhnlich und unzumutbar hoch angesehen werden, sei es aus seiner Sicht nicht mehr angemessen, von einer krassen Vernachlässigung der Pflichten der Frachtführer und Spediteure zu sprechen.

Weiter war der niederländische Transportrechtsanwalt auch auf die seit 2003 geltenden neuen Bestimmungen der deutschen Transportversicherer mit bedeutsamen Einschränkungen des Versicherungsschutzes, insbesondere bei qualifiziertem Verschulden, eingegangen. Daraus ergebe sich für ihn, daß in Zukunft immer häufiger Frachtführer und Spediteure in Deutschland keinen oder nur eingeschränkten Versicherungsschutz hätten und bei größeren Schäden unmittelbar in ihrer Existenz betroffen sein könnten, wenn im bisherigen Umfang eine unbegrenzte Haftung nach § 435 HGB bzw. Art. 29 CMR durch die deutsche Rechtsprechung angenommen werde. Es gehe dann nicht mehr ausschließlich um Regresse zwischen Versicherern wie in den Zeiten der KVO und des alten SVS, sondern um die betroffenen Frachtführer und Spediteure. Deren Insolvenz für den Fall der unbegrenzten Haftung ohne ausreichenden Versicherungsschutz würde weder dem Versender noch dessen Transportversicherung etwas bringen.

Am Ende hatte der niederländische Transportrechtsanwalt seinem Gesprächspartner noch mitgeteilt, er wünsche sich, daß die deutsche Instanzrechtsprechung Entscheidungen der Obergerichte, die Einzelfälle beträfen, nicht, wie aus seiner Sicht leider zu häufig, weiter verallgemeinern und ohne genügende Differenzierung auch auf Fälle anwenden würden, auf die sie nicht immer paßten.

Trotz dieser ihm einleuchtenden Argumente des niederländischen Transportrechtsanwalts hatte der deutsche Versicherungsjurist, in dessen Brust zwei Herzen schlagen – denn seine Gesellschaft ist auch Transportversicherer – seinem potentiellen Kunden die Haftungssituation auf der Basis der derzeitigen Rechtsprechung und der möglichen Versicherungsdeckung erläutern müssen und erklärt, er sei spektisch, ob sich an dieser Rechtsprechung in absehbarer Zeit etwas ändern werde.

Muß es bei diesem Pessimismus bleiben?

19 BGH TranspR 1998, 262, 263.

Die Haftung für den Verlust und die Beschädigung von Postsendungen im nationalen und internationalen Verkehr

Rechtsanwalt Benjamin Grimme, Hamburg

Durch das Inkrafttreten des TransportrechtsreformgG. (TRG) zum 1. 7. 1998 eher unbemerkt, für die transportrechtliche Praxis jedoch von erheblicher Bedeutung, ist im Jahre 1998 die Deutsche Post privatisiert worden.

Gleichzeitig und paradoxer Weise ist damit der Bund – aufgrund seiner Mehrheitsbeteiligung an der Post und seiner entsprechenden Beteiligungen an der Bahn AG und deren Tochterunternehmen (z. B. Schenker) – zwischenzeitlich zum mit Abstand größten nationalen Frachtführer aufgestiegen.

Für die transportrechtliche Praxis ist die Privatisierung der Post aber insbesondere insoweit bedeutsam, als mit der Privatisierung der Post sich nicht nur deren Rechtsform, sondern auch und insbesondere das rechtliche Verhältnis der Post (*da die Deutsche Post AG den Transport von Brief- und Paketsendungen selbst sowie durch eine Vielzahl von Tochterunternehmen betreibt, soll hier und im folgenden als Frachtführer pauschal die »Post« genannt sein, soweit es auf eine indivduelle Unterscheidung nicht ankommt*) zu ihren Kunden änderte.

Richtete sich das Verhältnis der Post zu ihren Kunden bis dahin i.w. nach den Bestimmungen des PostG. a. F., so war das Verhältnis der Post zu ihren Kunden hiernach ausschließlich privatrechtlicher Natur.

Gleichwohl, und obwohl Briefe fast ausschließlich und Pakete in erheblichem Maße auch weiterhin per Post versandt werden, und es bei dem Transport solcher Sendungen durch die Post selbstredend auch zum Eintritt einer Vielzahl von Schäden kommt, ist die Frage der Haftung für derartige Schäden in Rechtsprechung und Literatur bis dato allenfalls am (äußersten) Rande erörtert worden.

Dies mag mit der haftungsrechtlichen Sonderstellung der Post bis zu ihrer Privatisierung zusammenhängen, da die Post gem. § 12 Abs. 6 PostG (a. F.) allein einer – durch den Anspruchsteller nachzuweisenden – Vorsatzhaftung unterlag, so daß eine Inanspruchnahme der Post für Transportschäden regelmäßig ausschied.

Nach der Privatisierung der Post und mit Inkrafttreten des TRG ist eine Sonderbehandlung der Post jedoch nur noch in Ausnahmefällen angezeigt.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen daher einen Überblick über die Haftung der Post bei der Beförderung von Brief- und Paketsendungen geben.

I. Das Vertragsverhältnis

Einvernehmen besteht darüber, daß ein Vertrag über die Beförderung von Briefen und Paketen nunmehr als Frachtvertrag i. S. d. §§ 407 ff. HGB zu qualifizieren ist.

Fraglich ist indes bereits, mit wem der Postbenutzer einen solchen Frachtvertrag abschließt, da die Post seit ihrer Privatisierung eine Unzahl von Tochterunternehmen gegründet bzw. andere private Paketdienstleister aufgekauft hat; genannt seien beispielhaft hier nur DHL und DANZAS[1].

Zu den Tochterunternehmen der Post zählen namentlich die Deutsche Post Expreß GmbH, die Deutsche Post Euro Expreß GmbH, die Deutsche Post Euro Expreß Deutschland GmbH & Co oHG, u. – leider – s.w.

Zur Gründung der Deutsche Post Euro Expreß Deutschland GmbH & Co oHG war die Deutsche Post AG dabei gezwungen, nachdem die Europäische Kommission[2], und zwar auf Betreiben der Fa. UPS, eine unzulässige Quersubventionierung des Paketgeschäftes mit Überschüssen aus dem (monopolisierten) Briefgeschäft festgestellt, der Deutschen Post AG eine Geldbuße von € 24 Mio. auferlegt und ihr eine rechtliche und tatsächliche Ausgliederung des Paketgeschäfts vorgegeben hatte. Zwischenzeitlich wird die Paketbeförderung durch die Post insgesamt unter dem Logo und im Namen von DHL durchgeführt.

Es empfiehlt sich daher auch stets, an Hand der Einlieferbelege, Frachtbriefe, o. ä. zu überprüfen, mit welchem der von der Post betriebenen Unternehmen im jeweiligen Einzelfall ein Frachtvertrag geschlossen wurde.

In diesem Zusammenhang ist aber weiter zu berücksichtigen, daß es in den von der Post gestellten AGB lapidar heißt: »Diese allg. Geschäftsbedingungen, nachfolgend AGB, gelten für Verträge mit der Deutschen Post AG und ihren verbunden Unternehmen Deutsche Post, ...«.

Tatsächlich lassen dann auch in der Praxis die Einlieferbelege über Paketsendungen als Aussteller und Vertragspartner nur die Deutsche Post AG erscheinen (wohingegen bspw. die ursprünglich einmal gelben Postfahrzeuge mit Posthorn nunmehr einheitlich unter DHL-Logo fahren[?]).

Demgemäß die Deutsche Post AG auch in keinem der von dem Verfasser angestrengten Unzahl von gerichtlichen Verfahren bisher ihre Passivlegitimation bestritten hat.

Mit der o. g. Entscheidung der Europäischen Kommission (vgl. Fn. 1) und dem handelsrechtlichen Grundsatz der Firmenwahrheit sind die AGB der Deutschen Post AG und die Erstellung von Einlieferbelegen auf Namen und Rechnung(!) der Deutschen Post AG jedoch gleichwohl schwerlich in Einklang zu bringen.

II. Die Haftung der Post im nationalen Sendungsverkehr

Bei der Frage der Haftung der Post für Transportschäden ist zu unterscheiden zwischen dem Brief- und dem Paketverkehr.

1. Paketverkehr

Nach dem erklärten Willen des Gesetzgebers im Rahmen der Transportrechtsreform zum 1. 7. 1998, sollte die Beförderung von Paketen durch die Post einschränkungslos den Bestimmungen über den Frachtvertrag gem. der §§ 407 ff. HGB unterstellt werden[3].

Der BGH[4] hat den Willen des Gesetzgebers – ironischerweise in einer gegen UPS ergangenen Entscheidung – zwischenzeitlich mit einem *obiter dictum* ausdrücklich bestätigt, in welchem er festgeschrieben hat, daß die Post nach ihrer Privatisierung jedenfalls bei der Beförderung von Paketsendungen gleich jedem anderen privaten Paketdienstleister auch haftet.

Dies hat zur Folge, daß auch bei dem Postversand die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur sekundären Darlegungslast des Frachtführers zur Anwendung gelangen, mit der Folge, daß die Post gem. § 435 HGB grundsätzlich der Höhe nach unbeschränkt haftet, wenn sie keinen konkreten Vortrag zu den Umständen und Ursachen eines in ihrem Gewahrsam eingetretenen Schadens hält[5].

Es soll jedoch noch verschwiegen werden, daß sich vorangestellter Erkenntnis und der ausdrücklichen Rechtsprechung des BGH (vgl. Fn. 4) div. Instanzgerichte und insbesondere das regelmäßig bis zur Streitwertgrenze zuständige AG Bonn, unter Verweis auf die Stellung der Post als Massendienstleister – als wenn UPS, FedEX, Trans-o-Flex dies nicht wären –, beharrlich verweigern.[5a]

2. Briefverkehr

Im Gegensatz zum Paketverkehr sollen nach dem Willen des Gesetzgebers (vgl. Fn. 3) im Briefverkehr die Bestimmungen über den Frachtvertrag gem. der §§ 407 ff. HGB, ob der Besonderheiten des Massenverkehrs und der regelmäßig anonymen Einlieferung von Briefsendungen, lediglich eingeschränkt Anwendung finden.

Der Wille des Gesetzgebers hat in § 449 HGB seinen Ausdruck gefunden, nach welchem bei der Beförderung von Briefen ein Ausschluß der §§ 407 ff. HGB durch AGB weitestgehend für zulässig erklärt wird.

Der BGH hat in o. g. Entscheidung (vgl. Fn. 4) den Willen des Gesetzgebers ebenfalls ausdrücklich bestätigt und hierbei insbesondere darauf abgestellt, daß es dem Absender bei der Beförderung von Paketen ersichtlich auf die Auslieferung der sich in dem Paket regelmäßig befindlichen Güter ankomme, wohingegen Briefe regelmäßig keinen besonderen Wert verkörpern würden und es bei der Beförderung von Briefen vielmehr um die Übertragung von Nachrichten, o. ä. ginge.

Daß die vorangestellte Betrachtungsweise indes zu kurz greifen dürfte, zeigen bereits die besonderen Versendungsformen des Einschreibens, der Nachnahme, o. ä. sowie der Umstand, daß die Post auch bei Briefsendungen eine Wertdeklaration und den Abschluß einer entsprechenden Transportversicherung ausdrücklich zuläßt.

Entsprechend kommt es dem Absender auch bei solchen Sendungen entscheidend darauf an, daß der Empfänger den Inhalt der Sendung und nicht deren bloße Nachricht enthält.

1 Vgl. i. ü. den Überblick in DVZ Nr. 134 vom 9. 11. 2002.
2 Entscheidung der Kommission vom 20. 3. 2002, Az. 2001/354/EG.
3 Vgl. BT-Drucksache 13/8445, S. 85 ff.
4 Vgl. BGH, TranspR 2002, S. 295 (298).
5 Vgl. in diesem Zusammenhang: LG Bonn, TranspR 2003, S. 170.
5a Vgl. LG Bad Kreuznach, TranportR 2002, S. 443; vgl. aber auch AG Bonn, NJW 2003, S. 1130, in welcher das AG Bonn sogar ein Verschulden der Post nach § 435 HGB betr. des Verlustes einer Briefsendung bejaht hat.

Mit *Koller*[6] sollte m. E. – schon im Lichte des Art. 3 GG – die Vorschrift des § 449 II HGB daher einschränkend nur auf solche Briefsendungen zur Anwendung kommen, welche der Post tatsächlich anonym im Massenverkehr übergeben, sprich, die in einen Briefkasten eingeworfen oder ohne besondere Versandformen aufgegeben wurden.[7]

3. Andere Beurteilung nach den AGB der Post?

Entsprechend der Frage nach dem Vertragspartner auf Seiten der Post, stellt sich insoweit naturgemäß zu allererst die Frage, ob und ggf. welche AGB Bestandteil eines mit der Post geschlossenen Beförderungsvertrages geworden sein könnten.

a) Einbeziehung

Fragt man sich ob der Vielzahl der von der Post betriebenen Unternehmen also, welche AGB im Verhältnis zur Post u. U. Anwendung finden könnten, stellt man fest, daß die Post : Paket Geschäft ausschließlich unter ihrem Tochterunter-'men DHL abzuwickeln sucht.[8]

Eigene AGB von DHL wird man bei der Post indes vergeblich suchen.

Vielmehr hält die Post betr. der Paketbeförderung (s. o.) nur die AGB der Deutschen Post AG für sich »und die mit ihr verbundenen Unternehmen« vor (Stand: 1. 3. 2003).

Diese Konstruktion erscheint jedoch nicht deshalb nur fraglich, weil es sich bei der Deutschen Post AG und DHL bekanntermaßen um zwei unterschiedliche jur. Personen handelt, und Vertragspartner bei der Paketbeförderung wohl DHL sein soll(?), sondern insbesondere mit der Vorgabe der EG-Kommission (vgl. Fn. 2) an die Post, das Paket-Geschäft juristisch und wirtschaftlich auszugliedern, nicht zu vereinbaren ist.

Soweit es das Briefgeschäft betrifft, existieren wiederum – und insoweit unproblematisch – nur AGB der Deutschen Post AG.[9]

Davon unberührt, wird gerichtlicherseits regelmäßig e jedenfalls stillschweigende Einbeziehung der AGB der gem. § 23 II Nr. 1 b AGBG a. F. bzw. § 307 BGB[10] ange-nmen.

Berücksichtigt man hierbei jedoch weiter, daß die Post ihre AGB ebenso regelmäßig mind. einmal im Jahr ändert und es i. d. R. Wochen und Monate nach deren Inkrafttreten dauert, bis die »Postämter« flächendeckend mit der jeweils aktuellen Fassung der AGB der Post ausgestattet sind, erscheint diese Auffassung insgesamt nicht unproblematisch.

b) Bedeutung der AGB für die Haftung

Nach Ziff. 2 der AGB der Post soll die Beförderung der darin namentlich benannten Güter (Edelmetalle, Schmuck, Uhren, gültige Telefonkarten, pp.) ausgeschlossen sein, wenn der Wert der Güter € 500,– übersteigt.

Gleichzeitig sollen Beförderungsverträge über derartige Güter angefochten und soll die Haftung für derartige Sendungen ausgeschlossen sein (Ziff. 6 AGB).

Hintergrund der vorbeschriebenen Regelungen ist es, daß es mit einer Übergangsfrist bis zum 1. 7. 2002 nach den AGB der Post in der Vergangenheit möglich gewesen ist, o. g. Güter mit der Post befördern zu lassen, und zwar bis zu einem Wert von DM 50 000,–.

Von dieser Möglichkeit haben auch und insbesondere Juweliere, Uhrmacher, pp. in großem Umfang Gebrauch gemacht.

In eben so großem Umfang ist es im Gewahrsam der Post zu Verlusten derartiger Sendungen gekommen, bedingt durch den stetigen Personalabbau der Post und den entsprechenden Einsatz von Subunternehmern (»Wir fahren im Auftrag der Deutschen Post«) sowie die gänzlich unzureichenden Sicherheitsvorkehrungen in den Umschlagslägern der Post.

Entsprechend hat sich die Post in erheblichem Maße insbesondere Regreßansprüchen von Valoren- und Transportversicherern ausgesetzt gesehen.

Statt nun aber, wie man annehmen würde, die Schadensursachen zu beseitigen und die Sicherheit zu verbessern – was grundsätzlich möglich sein sollte, da der Versand der in Rede stehenden Sendungen auch vor der Privatisierung der Post vermittels des sog. Wertbriefs möglich war und es hierbei so gut wie nie zu Sendungsverlusten gekommen ist – sucht die Post sämtliche schadensträchtigen Güter von der Beförderung auszunehmen.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Post gem. § 51 PostG. für die in der vorgenannten Vorschrift genannten Sendungen (Briefsendungen, pp.) das Beförderungs*monopol* innehat und die Post insbesondere aufgrund des vorgenannten Monopols Jahr für Jahr Milliardenüberschüsse erzielt, umgekehrt die Post aber gem. § 11 PostG. i. V. m. §§ 1 ff. PUDLV zur Erbringung des sog. Universaldienstes verpflichtet ist, d. h. die Post für eine eine flächendeckende Versorgung insbesondere hinsichtlich der Beförderung von Briefsendungen Sorge zu tragen hat.

Wollte man die AGB der Post tatsächlich so verstehen, daß der Versand von Sendungen mit einem Wert von über € 500,– mit der Post – jedenfalls für Privatkunden, da Geschäftskunden eingeschränkt der Versand vermittels sog. »Value-packs« möglich ist – grundsätzlich nicht mehr möglich sei (und umgekehrt private Dienstleister von der Beförderung von Sendungen, welche unter das Monopol der Post fallen, umfassend ausgeschlossen sind), würde die Post mit ihren AGB aber gegen die gesetzlichen Verpflichtungen der § 11 PostG., §§ 1 ff. PUDLV, verstoßen und wären diese gem. § 9 AGBG a. F., § 307 II Ziff. 1 BGB unwirksam.

Dieser Auffassung scheint auch die die zuständige Aufsichtsbehörde, die Regulierungsbehörde für Telekommunikation & Post (RegTP) zuzuneigen.[11]

Vorangestellte Erwägungen können jedoch dahingestellt bleiben, als es sich bei den »Beförderungsausschlüssen« der Post – gleich denen, der übrigen Paketdienstleiter – tatsächlich um eine *im Frachtvertrag vorgesehene Haftungsbefreiung* i. S. d. §§ 449 HGB handeln dürfte.

Hierzu sei auf die – bis zum 1. 7. 1998 geltenden – inhatlich gleichlautenden Bestimmungen der § 429 Abs. 2 HGB a. F., § 15 I lit. e AGNB und § 5 a ADSp a. F. (sowie auch § 34 lit. d KVO) verwiesen, welche stets als »Haftungsbefreiungen« ausgelegt wurden, auf welche sich Spediteur/Frachtführer im Falle eines qualifizierten Verschuldens nicht berufen konnten[12]. Das wirksame Zustandekommen eines Fracht-

6 Vgl. *Koller:* Transportrecht, 4. Auflage, § 449 HGB, Rz. 29 ff.
7 So im Ergebnis für ein Einschreiben auch: AG Bonn, NJW 2003, S. 1130.
8 Vgl. den Internet-Auftritt der Post unter www.deutschepost.de.
9 Die AGB der Post sind ebenfalls unter der home-page der Post, www.deutschepost.de, abzurufen.
10 Vgl. nur. LG Bad Kreuznach, TranspR 2002, S. 442.
11 Vgl. http:/archiv.tagesspiegel.de/archiv/7. 8. 2002/158247.asp.
12 Vgl. *Koller:* Transportrecht, 3. Auflage, § 15 AGNB, Rz. 1 ff.; Münchner-Kommentar/*Dubischar:* HGB, Bd. 7, § 15 AGNB, Rz. 1 ff.

vertrages haben fragliche Vorschriften jedoch nicht gehindert.[13]

Zu dem gleichen Ergebnis kommt auch die seit Inkrafttreten des TransportrechtsreformG. am 1. 7. 1998 bis dahin ergangene Rechtsprechung.[14]

Handelt es sich aber bei fraglichen Klauseln der AGB der Post tatsächlich nicht um einen Beförderungs-, sondern um einen Haftungsausschluß, so sind diese Klauseln als unwirksam anzusehen.

Die Klauseln der AGB der Post zu Grunde gelegt, soll die Haftung der Post i.E. nämlich auch bei einer leichtfertigen oder gar vorsätzlichen Herbeiführung eines Schadens ausgeschlossen sein.

Ein derart umfassender Haftungsausschluß ist indes nach der ständigen Rechtsprechung des BGH gem. § 309 Ziff. 7b BGB unzulässig[15] und ist i.ü. auch gem. § 449 HGB schlicht unwirksam.[16]

Demgemäß bejaht auch die als Eingangsinstanz bei Erreichen der Streitwertgrenze in Handelssachen, als am Sitz der Post regelmäßig zuständige 3. Kammer für Handelssachen des LG Bonn grundsätzlich das Zustandekommen eines wirksamen Frachtvertrages.

Allerdings lehnt die Kammer die Haftung der Post für den Verlust sog. Verbotsgutes gleichwohl regelmäßig ab.

Die Kammer begründet diese Ansicht mit der Annahme, daß sich der Einlieferer sog. Verbotsgutes einer *culpa in contrahendo* schuldig mache und daher die Post so zu stellen habe, als wäre die Sendung nicht eingeliefert worden.[17]

Daß die 3. KfH des LG Bonn an vorangestellter Auffassung seit rund drei Jahren festhält, ist insoweit bemerkenswert, als der in Berufungssachen zuständige 3. Zivilsenat des OLG Köln die entsprechenden Entscheidungen des LG Bonn seinerseits regelmäßig wieder aufhebt.

Mit der hier vertretenen Auffassung vertritt auch das OLG Köln die Auffassung, daß es sich bei den fraglichen Klauseln der AGB der Post um einen gem. § 449 HGB unzulässigen Haftungsausschluß handelt.[18]

Zu dem gleichen Ergebnis, wenn auch teilweise mit anderem Ansatz, kommt auch die Berufungskammer des LG Bonn.

Die Berufungskammer des LG Bonn stellt insoweit nämlich nicht nur fest, daß die gegenständlichen Klauseln der AGB der Post gem. § 449 HGB unwirksam sind, sondern auch und insbesondere gem. § 307 Abs. 1 S. 2 BGB.

Nach Auffassung des LG Bonn ist den AGB der Post nämlich nicht mit der gebotenen Verständlichkeit zu entnehmen, ob ein Beförderungsvertrag über Verbotsgut überhaupt zu Stande kommt oder nicht.

So soll die Post nach ihren AGB die Annahme von Verbotsgut verweigern können, soll ein Beförderungsvertrag über Verbotsgut nicht zu Stande kommen, soll ein Beförderungsvertrag über Verbotsgut angefochten sein, setzt aber anderseits die Geltung von AGB des Zustandekommen eines Beförderungsvertrages zwingend voraus.

Mit der zutreffenden Auffassung des LG Bonn geht all das nicht zusammen.[19]

Allerdings hat sich der Einlieferer von Verbotsgut sowohl nach der Auffassung der Berufungskammer des LG Bonn, als auch nach der des 3. Zivilsenats des OLG Köln ein Mitverschulden gem. § 254 BGB zurechnen zu lassen, welches mit 30 % – 50 % quantifiziert wird.[19a]

Der Einlieferer, welcher Verbotsgut in pos. Kenntnis der AGB der Post einliefert, soll sich nach Auffassung des 3. Zivilsenates des OLG Köln sogar ein Mitverschulden bis zur in den AGB der Post genannten Haftungshöchstgrenze von € 500,– zurechnen zu lassen haben.[20]

Begründet wird ein Mitverschulden des Einlieferers in allen Fällen damit, das einerseits das hohe Verlustrisiko im Gewahrsam der Post allgemein bekannt sei, so daß i.E. durch die bloße Einlieferung einer Sendung die Gefahr eines Schadenseintritts geschaffen wird, andererseits aber der Post durch die fehlende Deklaration des Inhalts die Möglichkeit genommen wird, eine Sendung zurückzuweisen.

Diese Auffassung überzeugt indes nicht!

Zwar hat der BGH jüngst wiederholt festgeschrieben, daß einer unterlassene Wertdeklaration ein Mitverschuldens des Versenders begründen kann.

Allerdings nur dann, wenn der Frachtführer Wertsendungen bei entsprechender Wertdeklarartion auch gesondert, d. h. sicherer befördert,[21] findet bei der Post eine entsprechend getrennte Beförderung wertvoller Sendungen aber gerade nicht statt.

Ein Mitverschulden des Versenders aufgrund der bloßen Einlieferung einer wertvollen Sendung hat der BGH bisher jedoch noch in keinem Fall angenommen und dies, obwohl auch die AGB der meisten übrigen Paketdienstleister Klauseln über sog. Verbotsgut enthalten.

Da vielmehr nach der Rechtsprechung des BGH[22] die Post den übrigen Paketdienstleistern haftungsrechtlich gleichgestellt sein soll, ist nicht einsichtig, warum sich ein Versender allein bei der Einlieferung von Verbotsgut bei der Post ein Mitverschulden hat entgegen halten zu lassen, gegenüber jedem anderen Paketdienstleister aber nicht?!

In diesem Zusammenhang ist weiter zu berücksichtigen, daß sich fragliche Klauseln der AGB der Post ja auch nicht etwa generell auf wertvolle Güter erstrecken sollen, so daß bspw. der Versand von – nicht minder diebstahlsgefährdeten – digitalen Fotoapparaten, Computern, u. ä. »zulässig« bleiben soll.

Zu berücksichtigen ist schließlich, daß nicht ersichtlich ist, wie die bloße Einlieferung einer Sendung adäquat kausal für einen nachfolgenden Sendungsdiebstahl sein soll und, wie – s. o. – die fraglichen Klauseln der AGB der Post mit der Verpflichtung der Post zur Erbringung des Universaldienstes in Einklang zu bringen sein sollen.

Vielmehr die Annahme eines Mitverschulden des Einsenders durch die Gerichte umgekehrt das Bestehen von Organisationsmängeln bei der Post als gegeben anerkennt, ohne jedoch durch entsprechende Urteile auf deren Abhilfe

13 Vgl. MüKo/*Bydlinski*, a. a. O., § 5 ADSp, Rz. 4.
14 Vgl. AG Frankfurt, TranspR 2001, S. 369; LG Hamburg, TranspR 2002, S. 106, HandelsG. Wien, TranspR 2002, S. 118 (mit Anm. des Verfassers) sowie OLG Düsseldorf, TranspR 158 (161).
15 Vgl. BGH, TranspR 1998, S. 374 (376), Hans. OLG, TranspR 2003, S. 259; *Koller:* Transportrecht, 3. Auflage, § 15 AGNB, Rz. 4.
16 Vgl. erneut: AG Frankfurt, TranspR 2001, S. 369; LG Hamburg, TranspR 2002, S. 106, HandelsG. Wien, TranspR 2002, S. 118 (mit Anm. des Verfassers) sowie OLG Düsseldorf, TranspR 158 (161).
17 Vgl. statt vieler: LG Bonn, Urteil vom 23. 1. 2003, Az. 14 O 171/02; LG Bonn, Urteil vom 20. 2. 2003, Az. 14 O 189/02.
18 Vgl. nur: OLG Köln, VersR. 2003, S. 1148; OLG Köln, Urteil vom 8. 7. 2003, 3 U 20/03.
19 Vgl. LG Bonn, VersR. 2003, S. 1600 (m. Anm. des Verfassers).
19a Vgl. OLG Köln, VersR. 2003, S. 1598.
20 Vgl. OLG Köln, Urteil vom 11. 11. 2003, Az. 3 U 44/03.
21 Vgl. BGH, TranspR 2003, S. 255 (258) relativierend: BGH, NJW 2003, S. 3626 = TranspR 2003, S. 466 m. Anm. *Ramming*.
22 Vgl. erneut: BGH, TranspR 2002, S. 295 (298).

hinzuwirken.; die ständige Rechtsprechung des BGH zum sog. Organisationsverschulden hatte bisher eine entgegensetzte Zielrichtung.[23]

Sowohl die Berufungskammer des LG Bonn, als auch der 3. Zivilsenat des OLG Köln haben, wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Sachen, gegen ihre Entscheidungen jeweils die Revision zugelassen, was die Rechtsunsicherheit auf diesem Gebiet belegt.

Entsprechend sind derzeit div. Revisionen beim BGH (1. Zivilsenat) anhängig.

Mit einer Entscheidung des BGH ist voraussichtlich Ende 2004 zu rechnen.

III. Die Haftung der Post im internationalen Sendungsverkehr

Auch bei der Haftung der Post im internationalen Verkehr ist zwischen dem Brief- und dem Paketversand zu unterscheiden.

1. Briefverkehr

Zur Frage der Haftung der Post bei der Beförderung von Briefsenden in das Ausland liegt bereits eine Entscheidung des BGH vor.[24]

Bemerkenswerterweise rührt die fragliche Entscheidung dabei nicht von dem für Transportsachen zuständigen 1. Zivilsenat, sondern vielmehr von dem 10. Zivilsenat her; müßig zu spekulieren, ob eine Entscheidung des 1. Zivilsenates hier u. U. anders ausgefallen wäre.

Unbeschadet des Verweises des BGH in fraglicher Entscheidung auf die transportrechtlichen »Dunkelziffern« der Bestimmungen des Welt-Post-Vertrages (WPV) und anderer im Transportrecht eher exotischer Vorschriften, wie denen des PostG. und der PUDLV, dürfte die Entscheidung des BGH aus sich selbst heraus verständlich sein.

Nach Auffassung des BGH soll sich die Haftung der Post bei der Beförderung einer Briefsendung in einen anderen Vertragsstaat des WPV kraft Gesetzes jedenfalls dann nach den zwingenden, die Haftung marginalisierenden und nicht zu durchbrechenden(!) Vorschriften des WPV richten, wenn die Sendung bereits an eine ausländische Postverwaltung übergeben wurde.

Ausdrücklich offen gelassen hat der BGH jedoch, ob diese Grundsätze auch dann gelten sollen, wenn ein Schaden bereits vor Übergabe der Sendung an eine ausländische Postverwaltung eingetreten ist.

Obzwar die fragliche Entscheidung die Auffassung des BGH nahelegt, daß die Bestimmnungen des WPV bereits mit Übergabe der Sendung einer für das Ausland bestimmten Sendung zur Anwendung kommen, spricht nach diesseitiger Auffassung viel dafür, (erst) auf die tatsächliche Übergabe einer Sendung an eine ausländische Postverwaltung abzustellen.

Es ist nämlich nachvollziehbar nicht zu begründen, warum die Post bspw. nach den Bestimmungen des WPV haften sollte, wenn sich einer ihr *Leute* einer für das Ausland bestimmten Briefsendung unmittelbar nach Einlieferung, während der Beförderung zum Abgangsflughafen o. ä., rechtswidrig bemächtigt.

Zumal es ersichtlich (ausschließlicher) Sinn und Zweck der Bestimmungen des WPV ist, die Freiheit des Durchganges internationaler Briefsendungen zu gewährleisten und die Haftung der einzelnen Postverwaltungen zueinander und im Verhältnis zu den Absendern und den Empfängern zu regeln.

Dies wird dadurch bestätigt, daß der Dritte Teil der VZO WPV = Art. RE 4201 VZO WPV ff mit »Beziehungen zwischen den Postverwaltungen« überschrieben ist, und dort minutiös geregelt ist, wann und wie ein Austausch zwischen zwei Postverwaltungen, mithin eine Beförderung nach den Bestimmungen des WPV stattfindet.

Für eine entsprechend differenzierte Bewertung spricht auch eine wirtschaftliche Betrachtungsweise.

Tatsächlich – s. o. – beschränkt sich die Stellung der Post seit langem nicht mehr auf die eines nationalen Postunternehmens, sondern hat die Post zwischenzeitlich milliardenschwere Einkäufe nat. und int. Paketdienste und Kurierdienstleister getätigt.

Wenn nun aber der Post bspw. eine für die Niederlande bestimmte Sendung zur Beförderung übergeben wird, die Post selbige durch ihre 100 % Tochter DHL zu ihrer 100 % Tochter Van Gend & Loos. zur Auslieferung in den Niederlanden übergibt, und die Sendung während der Beförderung in Verlust gerät, wäre es schwerlich zu begründen, warum sich die Haftung der Post nach den Bestimmungen des WPV richten sollte.

Eine ausländische Postverwaltung i. S. d. WPV wäre in fragliche Beförderung jedenfalls nicht involviert gewesen.

Die Entscheidung des BGH ist aber auch insoweit einschränkend zu begreifen, als bilaterale Abkommen (bspw. mit Österreich) über die Beförderung von und die Haftung für das Ausland bestimmter Sendungen bestehen, welche ihrerseits den Bestimmungen des WPV vorgehen.

Allerdings weigert sich die Post beharrlich, offen zu legen, mit welchen nat. Postverwaltungen entsprechende bilaterale Abkommen bestehen und welchen Inhalt diese haben.

2. Paketverkehr

Praxisrelevanter ist indes die Frage, ob sich die in Rede stehende Entscheidung des BGH auch auf die Beförderung internationaler Paketsendungen erstreckt, mit der Maßgabe, daß an die Stelle des WPV die des Post-Paket-Übereinkommens (»PPÜ«) zu setzen wären.

Gegen eine derartige Betrachtungsweise steht – wie bereits dargelegt – der Wille des Gesetzgebers, wie er in § 449 HGB seinen Ausdruck gefunden hat, nach welchem die Beförderung von Paketsendungen der Geltung des Frachtrechts unterfallen soll.[25]

Es wurde ebenfalls bereits dargelegt, daß der BGH den Willen des Gesetzgebers zwischenzeitlich ausdrücklich bestätigt hat.[26]

Demgemäß davon auszugehen sein müßte, daß auf die Beförderung von Paketsendungen für das Ausland durch die Post die Bestimmungen des WA, der CMR bzw. die Bestimmungen über den multimodalen Transport zu Anwendung gelangen.[27]

23 Vgl. nur die Nachweise bei *Koller:* Transportrecht, 4. Auflage, Ziff. 27 ADSp. Rz. 3f.

24 BGH, TranspR 2003, S. 238.

25 Vgl. erneut: Begründung des Regierungsentwurfes eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechtes, BT-Drucksache 13/8445, S. 86.

26 Vgl. BGH, TranspR 2002, S. 452 (455).

27 So: LG Düsseldorf, Urteil vom 23. 11. 2001, Az. 40 O 97/01 sowie: *Thume/de la Motte*: CMR, Art. 1, Rz. 44.

Daß selbiges jedenfalls für die Paketbeförderung durch die übrigen privaten Paketdienstleister wie UPS, FedEx, DHL, pp. gilt, ist gänzlich unstrittig.

Der Annahme, daß sich dann logischerweise auch die Haftung der Post als (privatisierter) Paketdienstleister nach den frachtrechtlichen Bestimmungen richten müsse, steht jedoch der Wortlaut der Bestimmungen des PPÜ – welche i. ü. mit bzw. seit dem Inkrafttreten des TransportrechtsreformG. durch den Gesetzgeber wiederholt aktualisiert wurden[28] – ausdrücklich entgegen.

Im Ergebnis stehen sich für die Beförderung von Paketsendungen für das Ausland durch die Post damit zwei sich widersprechende und gegenseitig ausschließende Haftungsregime gegenüber.

Fraglich ist mithin, welches der beiden Haftungsregime auf die Beförderung von int. Paketsendungen durch die Post zur Anwendung kommt.

Dafür, daß eines der beiden Haftungsregime *lex specialis* zu dem anderen sein soll, bestehen keine Anhaltspunkte.

Vielmehr scheint es so zu sein, daß dem Gesetzgeber bis heute nicht recht bewußt ist, daß sich hier zwei widersprechende, sich wechselseitig ausschließende Haftungsregime gegenüber stehen, die jedoch dieselben Haftungsfragen regeln.

Die seit Inkrafttreten des TransportrechtsreformG. ergangenen oberlandesgerichtlichen Entscheidungen[29] haben das PPÜ für unmittelbar und ausschließlich anwendbar erachtet, wenn auch teilweise mit der Maßgabe, daß dies nur dann gelten soll, wenn eine Paketsendung – was die Post darzulegen und zu beweisen habe – auch tatsächlich bereits an eine ausl. Postverwaltung übergeben wurde.[30]

Das OLG Köln begründet seine einschränkende Auslegung der Anwendbarkeit der Bestimmungen des PPÜ damit, daß die Post jedenfalls im nationalen Bereich unstreitig nach den Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB hafte, so daß nicht einzusehen sei, warum etwas anderes nur deshalb gelten soll, weil eine Sendung, welche im unmittelbaren Gewahrsam der Post in Verlust gerät, für das Ausland bestimmt ist.

Soweit es den internationalen Briefverkehr ergibt, neigt – wie bereits dargelegt – jedoch der BGH[31] dazu, den WPV unmittelbar mit Einlieferung einer für das Ausland bestimmten Sendung für anwendbar zu reachten.

Zu fragen ist daher, ob vorangestellte Entscheidung des BGH auf die int. Paketbeförderung durch die Post zu übertragen ist.

Hiergegen spricht, daß der BGH in seiner Entscheidung ausdrücklich darauf abstellt, daß eine gesonderte haftungsrechtliche Behandlung der DP mit Art. 3, 14 GG zu vereinbaren sei, *soweit* es die Beförderung von Briefsendungen im Massengutverkehr betrifft.

Diese Bewertung steht i.w. – s. o. – im Einklang mit der Vorschrift des § 449 HGB.

Umgekehrt ist dann aber der Schluß zu ziehen, daß eine entsprechende Sonderbehandlung der DP bei der Beförderung von Paketsendungen mit Art. 3, 14 GG nicht zu vereinbaren ist, zumal die DP hier keine anderen Leistungen als ihre privaten Mitbewerber erbringt.

Für eine solche Betrachtung spricht auch, daß – s. o. – die Europäische Kommission (*[32] vgl. erneut: Entscheidung der Kommission vom 20. 3. 2002, Az. 2001/354/EG*) der Post, aufgrund der unzulässigen Quersubventionierung des Paketgeschäftes mit Überschüssen aus dem (monopolisierten) Briefgeschäft, eine rechtliche und tatsächliche Ausgliederung des Paketgeschäfts vorgegeben und die Post diese Auflage zwischenzeitlich auch erfüllt hat.

Hat aber die Post ihr Paketgeschäft ausgegliedert und betreibt sie dieses unter einer selbstständigen juristischen Person, kann es sich bei dieser juristischen Person nicht mehr um die Rechtnachfolgerin der Deutschen Post handeln, welche gem. Art. 3 Abs. 1 zu den Verträgen vom 14. 9. 1994 des Weltpostvereins ([33] vgl. erneut: BGBl 1998 II, S. 2082) die Rechte und Pflichten wahrnimmt, die sich für eine Postverwaltung im Verhältnis zu den Benutzern und anderen Postverwaltungen nach den Bestimmungen des PPÜ ergeben.

Dafür, die Post bei der int. Paketbeförderung den frachtrechtlichen Bestimmungen zu unterstellen spricht auch, daß keine Gründe ersichtlich sind, allein die Post haftungsrechtlich gegenüber ihren privaten Mitbewerbern zu privilegieren.

Es erscheint vielmehr nicht einsichtig, warum einerseits private Paketdienstleister nach der Rechtsprechung des BGH zur sekundären Darlegungslast im Falle eines ungeklärten Sendungsverlustes regelmäßig in Höhe des Sendungswertes haften sollen, anderseits aber die Post selbst bei vorsätzlich herbeigeführten Sendungsverlusten nach den Bestimmungen des PPÜ nur marginal haften soll.

Zu bedenken ist schließlich, daß die Post (auch) int. Paketbeförderungen zwischenzeitlich einheitlich unter dem Logo ihrer 100 % Tochter DHL durchführt, so daß sich die Post hieran auch festhalten zu lassen hat, und nicht zu ersehen ist, warum sich ein Absender, der von einer Beförderung seiner Sendung unter der Firma DHL ausgeht und ausgehen darf, im Schadensfall die Bestimmungen des PPÜ (und des WPV) entgegen halten lassen sollte.

Allein wird auch über diese Fragen letztendlich der BGH zu entscheiden haben und sind entsprechende Revisionen bei dem BGH bereits anhängig.

Mit einer Entscheidung des BGH ist voraussichtlich Ende 2004 zu rechnen.

Zusammenfassung

Das Verhältnis der Post zu Absender und Empfänger bestimmt sich im nationalen Bereich nach den frachtrechtlichen Bestimmungen des HGB.

Gleichzeitig finden damit die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur sekundären Darlegungslast des Frachtführers Anwendung

Die Post haftet daher für Transportschäden gem. § 435 HGB der Höhe nach unbegrenzt, wenn sie keinen hinreichenden Vortrag zu den Umständen und Ursachen eines Schadens hält; entsprechende Ansprüche verjähren gem. § 439 Abs. 1 Satz 2 HGB (erst) nach drei Jahren.

Gem. § 449 HGB kann die Post ihre Haftung bei der Beförderung von Briefsendungen von den in § 449 HGB genannten frachtrechtlichen Vorschriften durch AGB abweichen.

Allerdings ist § 449 HGB nach diesseitiger Auffassung auf solche Briefsendungen einschränkend auszulegen, welche der Post auch tatsächlich anonym im Massengutverkehr übergeben.

Auf die besonderen Versandformen des Einschreibens, der Nachnahme, u. ä. findet § 449 HGB damit keine Anwendung wurden.

Soweit die Post in ihren AGB eine Haftung für sog. Verbotsgut auszuschließen sucht, sind die entsprechenden Klauseln gem. § 307 Abs. 1 S. 2 BGB, § 449 HGB nichtig.

Bei der int. Beförderung von Briefen richtet sich die Haftung der nach den Bestimmungen des WPV.

Allerdings ist hierbei auf die tatsächliche Übergabe an eine ausländische Postverwaltung abzustellen und sollten fragliche Vorschriften ebenfalls einschränkend nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche der Post auch tatsächlich anonym im Massengutverkehr übergeben wurden.

Die Haftung der Post bei der internationalen Paketbeförderung richtet sich nach diesseitiger Auffassung nach den einschlägigen frachtrechtlichen Bestimmungen.

Gründe, nach welchen die Post nach den Bestimmungen des PPÜ priviligiert haften sollte, sind nicht ersichtlich.

Die frachtrechtlichen Bestimmungen und die Bestimmungen des PPÜ widersprechen sich jedoch insoweit.

28 Vgl. bspw. hierzu das Gesetz zu den Verträgen vom 14. 9. 1994 des Weltpostvereins = BGBl 1998 II, S. 2082.
29 Vgl. nur: OLG Karlsruhe, Urteil vom 25. 7. 2001, Az. 15 U 26/01).
30 So: OLG Köln, Urteil vom 15. 10. 2002, Az. 3 U 4/02.
31 Vgl. erneut: BHG, TranspR 2003, S. 238.