

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

2122 010

B.

KraftverkehrsO v. 30. März 1936, RVkB1 B 151, §§ 29, 34
Satz 1 Buchst. k und l

Die in § 34 Satz 1 Buchst. k und l bezeichneten Haftungsaus-
schlußgründe (Schäden infolge inneren Verderbs und infolge
der Einwirkungen von Frost und Hitze) gelten nicht, wenn
der Unternehmer die Schäden schuldhaft verursacht hat.

BGH, Urt. v. 12. Mai 1960 - II ZR 124/58

OLG Düsseldorf
LG Kleve

Verkündet

am 12. Mai 1960

■, Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der Firma Johann C ■, Autospedition,
Kommanditgesellschaft in K ■-Ke ■, A ■str. ■,
2. deren persönlich haftenden Gesellschafters
Johann C ■ in Kleve-Kellen, Ackerstr. 17,
Beklagten und Revisionskläger,
-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. ■-

gegen

die Firma Richard H ■ in E ■
am Neckar,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 12. Mai 1960 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Liesecke und Hill
für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 12. März 1958 wird insoweit zurückgewiesen, als die Beklagten zur Zahlung von 4.900,87 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 22. Dezember 1955 und zur Kostentragung verurteilt worden sind. Wegen des darüber hinausgehenden Betrages von 50 DM nebst Zinsen wird unter Aufhebung dieses Urteils und unter Abänderung des Urteils der 3. Zivilkammer des Landgerichts in Kleve vom 2. März 1956 die Klage abgewiesen. Die Beklagten haben die Kosten der Revision als Gesamtschuldner zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin beauftragte im August 1955 durch eine Firma S [REDACTED] die Beklagte zu 1) - eine Kommanditgesellschaft, deren persönlich haftender Gesellschafter der Beklagte zu 2) ist -, mit einem Lastzug 226,75 Zentner Gurken von Kleve nach Regensburg zu transportieren. Der Transport begann am 22. August 1955 abends, nachdem die Ware am Nachmittag desselben Tages verladen worden war. Am folgenden Tage blieb der Lastzug gegen 10.30 Uhr kurz hinter Neustadt/Aisch wegen eines Kupplungsschadens liegen und stand auf freier Strecke in sommerlicher Hitze, bevor die beiden Fahrer der Beklagten zu 1) ihn gegen Abend in eine Nürnberger Werkstatt abschleppen lassen konnten. Frühestens am Abend des 24. August 1955 verständigten die Fahrer die Klägerin von der eingetretenen Verzögerung und setzten am folgenden Tage nach Durchführung der Reparatur gegen 18 Uhr die Fahrt nach Regensburg fort, wo sie gegen 21.30 Uhr eintrafen. Die Ware erwies sich beim Abladen am nächsten Morgen als völlig verdorben.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten als Gesamtschuldnern Ersatz ihres auf 5.023,78 DM bezifferten Schadens nebst Zinsen. Sie macht geltend, mit der Beklagten zu 1) sei mündlich vereinbart worden, der Lastzug solle bis zum 23. August 1955 7 Uhr in Regensburg eintreffen; dafür solle die Fracht nach der Tarifklasse C 15, die um 3 Stufen über der sonst hier zugrunde zu legenden Tarifklasse liegt, berechnet werden. Dementsprechend seien in dem Frachtbrief die unstreitigen Vermerke "Fracht laut Vereinbarung" und "C 15" eingetragen worden. Die Fahrer der Beklagten zu 1) hätten sie unverzüglich von dem Kupplungsschaden benachrichtigen müssen. Sie hätte dann die Ware noch rechtzeitig weitertransportieren und den Verderb verhindern können.

Die Beklagten stützen ihren Antrag auf Klageabweisung in erster Linie darauf, daß eine Vereinbarung über die Ab-



kürzung der Lieferfrist schon mangels der dafür in der Kraftverkehrsordnung vorgesehenen Form nicht wirksam zustande gekommen sei. Zudem hafteten sie auch bei Überschreitung der Lieferfrist nicht für Schäden, die auf inneren Verderb zurückzuführen seien. Die ihren Fahrern zur Last gelegte Unterlassung früherer Benachrichtigung sei für die Entstehung des Schadens auch nicht ursächlich gewesen.

Das Landgericht hat der Klage in Höhe von 4.950,87 DM stattgegeben (Einkaufspreis 4.567,15 DM, an die Firma Scholz gezahlte Einkaufsprovision 243,72 DM, Kosten eines Gutachtens über den Zustand der Ware 40 DM, Telefon- und Telegrammkosten 50 DM, Unkosten für die vergebliche Bereitstellung von Arbeitskräften am 23. August 1955 50 DM). Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klageabweisung weiter, während die Klägerin um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I. Nach den rechtlich bedenkenfreien Feststellungen des Berufungsgerichts haben die Parteien ihre vertraglichen Beziehungen der Kraftverkehrsordnung unterworfen. Damit entfällt die Prüfung der Frage, ob s ä m t l i c h e hier in Betracht kommenden Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung auch ohne eine solche Unterwerfung auf Grund der §§ 22, 106 Abs.2 GÜKG auf die vertraglichen Beziehungen der Parteien anzuwenden wären (zur Unabdingbarkeit der Haftungsbestimmungen der Kraftverkehrsordnung vgl. Urt. d. Senats vom 30. April 1959 - II ZR 7/57 - NJW 1959, 1368).

II. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, für den Anspruch auf Ersatz des an den Gurken entstandenen Schadens komme nicht § 31 KVO, sondern nur § 29 KVO in Betracht, wonach der Unternehmer alle an den beförderten Gütern ent-

standenen Schäden zu ersetzen hat, die durch Verlust oder Beschädigung des Guts in der Zeit zwischen Annahme zur Beförderung und Auslieferung entstanden sind. § 31 KVO sei nicht anzuwenden, da diese unter der Überschrift "Ersatz für andere als Güterschäden" stehende Vorschrift nur Vermögensschäden erfasse, die unabhängig von einem Güterschaden eingetreten seien. Diese Ansicht ist zutreffend (vgl. das zum Abdr. i. d. Amtl. Sammlung bestimmte Urteil des Senats vom 21. April 1960 - II ZR 21/58 - m. w. Nachw.).

III. 1. Nach § 34 Satz 1 KVO sind von der Ersatzpflicht des Unternehmers ausgeschlossen "innerer Verderb einschließlich Bombieren" (Buchst. k) sowie "Einwirkungen von Frost und Hitze" (Buchst. l). Der Haftungsausschluß gilt nach § 34 Satz 2 nicht für Schäden, die durch Transportmittelunfall oder Betriebsunfall - diese Begriffe werden in § 29 KVO näher erläutert - verursacht sind.

2. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, ein Kupplungsschaden sei lediglich als Betriebsstörung, nicht aber als Unfall anzusehen, d. h. als plötzlich mit mechanischer Gewalt wirksam werdendes Ereignis (vgl. dazu Guelde, KVO § 23 Anm. 3 u. 4; Hein, KVO § 29 Anm. 2). § 34 Satz 2 komme deshalb nicht zur Anwendung. Der Haftungsausschluß nach § 34 Satz 1 KVO entfalle aber nach dem dieser Vorschrift zugrunde liegenden Zweckgedanken nicht nur bei Vorliegen der Voraussetzungen des Satzes 2, sondern auch dann, wenn der Schaden durch schuldhaftes Verhalten des Unternehmers oder seiner Erfüllungsgehilfen verursacht worden sei.

3. Die gegen diese Auffassung gerichteten Angriffe der Revision sind nicht begründet.

a) Im Schrifttum herrscht allerdings die Auffassung vor, der Unternehmer sei auch dann generell nach § 34 Satz 1 von der Ersatzpflicht befreit, wenn er den Schaden schuldhaft

verursacht habe (Guelde, KVO § 34 Vorbem.; Heim, ZVersWes 1956, 68; 1958, 111; VW 1957, 150; NJW 1954, 1892; Voigt, RDK 1954, 68; DAR 1951, 10, 183; Rösch, BB 1952, 391; Krien, "Kraftverkehr recht von A - Z" unter "Die Schadenshaftung des Kraftwagen-güterverkehrs" C. 2. a V; Freyer, VersR 1958, 737; Buthke, VP 1958, 157; a. A. Jochmann, NJW 1952, 1243; Weimar, ZVersWes 1956, 8). Die Rechtsprechung steht dagegen überwiegend auf dem entgegengesetzten Standpunkt (OLG Hamm, VersR 1955, 689; OLG Stuttgart, NJW 1954, 1892 und VRS 6, 410; OLG Düsseldorf, NJW 1958, 305; a. A. Kammergericht, VersR 1959, 342).

Der Senat hat bereits in seinem erwähnten Urteil vom 21. April 1960 bei Anwendung einer anderen Bestimmung des § 34 Satz 1, nämlich der des Buchst. c, schuldhaftes Verhalten des Unternehmers als rechtserheblich bezeichnet. Nach dieser Entscheidung schließt schuldhafte Verursachung des Schadens durch den Verfügungsberechtigten die Ersatzpflicht des Unternehmers dann nicht schlechthin aus, wenn der Schaden auch auf schuldhaftes Verhalten des Unternehmers zurückzuführen ist. In einem solchen Fall ist vielmehr die beiderseitige Verantwortlichkeit nach § 254 BGB abzuwägen.

b) Ebenso wie im Anwendungsbereich des § 34 Satz 1 Buchst. c ist in dem der Buchst. k und l die Antwort auf die Frage, ob Verschulden des Unternehmers zu berücksichtigen ist, nicht aus dem bloßen Wortlaut, sondern nur aus dem Sinnzusammenhang und dem Zweck der hier in Betracht kommenden Vorschriften zu gewinnen. Auf Erwägungen vorwiegend wirtschaftlicher Art wie die, ob die geltenden Tarifsätze nicht so niedrig sind, daß deshalb die Haftungsausschlußgründe des § 34 Satz 1 entgegen dem sonst geltenden Grundsatz möglichst umfassend zu verstehen sind, kann es dabei ebensowenig ankommen wie auf die Frage, welche Risiken bei Festsetzung der Höhe der durch die Unternehmer zu zahlenden Prämien für die Haftpflichtversicherung (§ 27 GÜKG) berücksichtigt worden sind und wie

sich überhaupt die Inanspruchnahme der Unternehmer auf Schadensersatz auf ihr Haftpflichtversicherungsverhältnis auswirkt.

Die Kraftverkehrsordnung stellt in den Schadensersatzvorschriften der §§ 29 ff in erster Linie darauf ab, ob die Schadensursache in den Einwirkungs- und Gefahrenbereich des Unternehmers fällt oder nicht. Sie geht deshalb in § 29 KVO vom Grundsatz der Schadensersatzpflicht des Unternehmers aus für alle an den beförderten Gütern entstandenen "direkten Schäden und Verluste durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle ... sowie Schäden, die durch...Verluste oder Beschädigung des Guts in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entstehen". Für diese Schäden haftet der Unternehmer auch ohne Verschulden, jedoch ist seine Ersatzpflicht der Höhe nach begrenzt. § 34 KVO nimmt von der Ersatzpflicht diejenigen Schäden aus, die ihrer Ursache nach nicht dem gekennzeichneten Bereich zuzurechnen sind, sowie Schäden, die nicht wegen der Schadensursache, sondern wegen bestimmter hier nicht zu erörternder Besonderheiten des beschädigten Guts (vgl. z. B. § 34 Satz 1 Buchst.d, e und n in Verb. mit § 8 Abs. 2 KVO) nicht unter die Ersatzpflicht fallen sollen. Für durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle verursachte Schäden der in § 34 Satz 1 Buchst.g - n bezeichneten Art schränkt § 34 Satz 2 die in dem vorhergehenden Satz vorgesehenen Ausnahmen ein und bringt für den dadurch erfaßten Bereich wieder den Grundsatz des § 29 und das Prinzip der Gefährdungshaftung zur Geltung, ohne damit, wie der Senat ebenfalls schon in dem erwähnten Urteil entschieden hat, die Ausnahmen von Satz 1 abschließend zu regeln.

Ob das beförderte Gut "innerem Verderb" ausgesetzt ist, hängt in erster Linie von seiner nicht in den Verantwortungsbereich des Unternehmers fallenden Beschaffenheit ab (§ 82 EVO spricht deutlicher von Schäden "durch besondere Mängel des Guts, namentlich durch inneren Verderb"). Aus diesem Grunde

schließt § 34 Satz 1 Buchst. k KVO die Ersatzpflicht des Unternehmers für Schäden durch inneren Verderb aus; Buchst. l erstreckt den Ausschluß der Ersatzpflicht auf - mit der Beschaffenheit des Guts in der Regel in engem Zusammenhang stehende - Schäden durch Frost und Hitze, offenbar auf Grund der Erwägung, daß die Verhütung solcher Schäden durch Auswahl eines geeigneten Fahrzeugs und durch eine Verpackung, die gegen Temperatureinflüsse den erforderlichen Schutz gewährt (vgl. § 18 KVO), in den Bereich des Absenders, jedenfalls aber nicht in den des Unternehmers fällt (vgl. dazu Guelde, § 34 Anm. 10 und 11).

c) Für solche Erwägungen ist aber kein Raum, wenn der Unternehmer den Schaden schuldhaft verursacht hat. Ist er grundsätzlich für die in seinen Einwirkungs- und Gefahrenbereich fallenden Schäden sogar ohne Verschulden ersatzpflichtig, so kann seine Ersatzpflicht nicht für solche Schäden entfallen, für die die Zurechnung zu diesem Bereich sich daraus ergibt, daß er sie schuldhaft verursacht hat. Die Ausgestaltung der Ersatzpflicht des Unternehmers nach dem Prinzip der Gefährdungshaftung in § 29 KVO rechtfertigt nicht den Schluß, daß es auch für den Ausschluß seiner Ersatzpflicht auf sein Verschulden nicht ankommen könne. Die Tragweite der Ausschlußgründe des § 34 KVO kann vielmehr nur durch das Zurückgehen auf die ihnen zugrunde liegenden Rechtsgedanken gefunden werden.

d) Die Kraftverkehrsordnung enthält allerdings keine dem § 83 Abs. 3 EVO entsprechende ausdrückliche Bestimmung des Inhalts, daß der Haftungsausschluß bei Verschulden des Unternehmers entfällt (vgl. auch § 30 Abs. 2 KVORB und § 59 Abs. 3 BinnSchG, sowie die rechtsvergleichende Übersicht bei Preyer aaO). Wie der Senat schon in seinem oben erwähnten Urteil ausgeführt hat, rechtfertigt dies jedoch nicht den Umkehrschluß, daß im Anwendungsbereich der Kraftverkehrsordnung etwas anderes gelten solle. Die Kraftverkehrsordnung ge-

hört zu den Vorschriften, welche die Eisenbahn, die erheblichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegt, vor unregelmäßigem Wettbewerb des Güterkraftverkehrs zu schützen und die Wettbewerbsverhältnisse von Schiene und Straße aufeinander abzustimmen suchen (vgl. dazu BGHZ 8, 66). Der Güterkraftverkehr soll insoweit grundsätzlich weder günstiger noch ungünstiger als der Eisenbahnverkehr gestellt sein. Es kann deshalb nicht angenommen werden, daß die Kraftverkehrsordnung, die sich weitgehend an die Eisenbahnverkehrsordnung anlehnt und von einer im wesentlichen gleichen Interessenlage der an der Beförderung Beteiligten ausgeht, die hier erörterte Frage ohne zwingenden sachlichen Grund anders als die Eisenbahnverkehrsordnung beantwortet wissen will. Ein solcher Grund ist aber nicht ersichtlich und kann insbesondere nicht daraus entnommen werden, daß der Unternehmer auch der Ersatzpflicht auf Grund der Vorschriften über unerlaubte Handlungen ausgesetzt ist. Abgesehen davon, daß auch gegenüber der Eisenbahn neben den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung die Vorschriften über unerlaubte Handlungen anwendbar sind (BGHZ 16, 214; 24, 188), ergeben diese Vorschriften eine nach Voraussetzungen, Inhalt und Umfang völlig andere Ersatzpflicht, die neben die Ersatzpflicht auf Grund Vertrages tritt und sich auf deren Voraussetzungen und Inhalt nicht auswirkt (vgl. das erwähnte Urteil des Senats vom 21. April 1960).

e) Der Ausschluß der Ersatzpflicht des Unternehmers nach § 34 Satz 1 Buchst. k und l erstreckt sich hiernach nicht auf Schäden, die auf schuldhaftes Verhalten des Unternehmers zurückzuführen sind. Das Verschulden der Personen, deren der Unternehmer sich "zur Erfüllung und bei Ausführung seiner Aufgaben bedient", ist seinem Verschulden gleichzusetzen (§ 6. KVO).

IV. 1. Das Berufungsgericht geht bei seinen weiteren Ausführungen zutreffend davon aus, grundsätzlich hätten die Be-

klagte zu 1) und ihre Fahrer die Klägerin nach Eintritt des Kupplungsschadens um Anweisung ersuchen müssen (§ 28 Abs. 2 KVO). Wie auch das Berufungsgericht nicht verkennt, wäre eine Verletzung dieser Pflicht allerdings dann unbeachtlich, wenn der Transport trotz der durch den Kupplungsschaden bedingten Fahrtunterbrechung noch innerhalb der Lieferfrist ausgeführt worden wäre; denn der Unternehmer darf die Lieferfrist voll ausnutzen (Guelde, KVO § 28 Anm. 1, § 26 Anm. 6; zu entspr. Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts RGZ 100, 50). Nach Auffassung des Berufungsgerichts lag jene Voraussetzung hier jedoch nicht vor. Es führt dazu aus, nach § 26 Abs. 1 KVO habe die Lieferfrist am 22. August 1955 um 24 Uhr begonnen; ihre normale Dauer habe für die 669 km lange Strecke dreimal 24 Stunden = 72 Stunden betragen. Die Parteien hätten jedoch nach der 7. Verordnung (PR Nr. 75/50) über den Reichskraftwagentarif vom 20. November 1950 (VkB1 381), durch deren § 3 an Teil I des Reichskraftwagentarifs eine neue Nr. 21 angefügt worden ist, die normale Lieferfrist um höchstens die Hälfte kürzen können. Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß die Klägerin der Beklagten die um drei Stufen über dem an sich maßgeblichen Tarifsatz liegende Vergütung nach der Tarifklasse C 15 zugbilligt habe, weil die Ware am Tage nach Transportbeginn in Regensburg habe eintreffen sollen. Die Vereinbarung einer so weitgehenden Verkürzung der Lieferfrist verstoße zwar gegen die erwähnte Verordnung PR Nr. 75/50, sei aber hier nach § 140 BGB in eine zulässige Verkürzung der Lieferfrist um 36 Stunden umzudeuten. Dem Formerfordernis des § 26 Abs. 1 KVO, wonach die verkürzte Lieferfrist im Frachtbrief zu vermerken sei, hätten die Parteien durch den Vermerk "Fracht laut Vereinbarung" und die Eintragung des erhöhten Tarifsatzes entsprochen. Die Lieferfrist sei mithin am 24. August 1955 12 Uhr abgelaufen, bei Ankunft des Guts also um mehr als 33 Stunden überschritten gewesen.

2. Die Revision greift diese Ausführungen an. Sie ist der Auffassung, der Umdeutung stehe entgegen, daß nach dem Zweck der hier in Rede stehenden Vorschriften, der in verkehrsrechtlichen Erwägungen zu sehen sei, die Vereinbarung unzulässig kurzer Lieferfristen völlig unterbunden werden solle. Außerdem sei die vom Berufungsgericht angenommene Vereinbarung einer Lieferfristverkürzung mangels Wahrung der vorgeschriebenen Form nichtig. Die vom Berufungsgericht erwähnten Vermerke ließen den Schluß auf die Vereinbarung einer Verkürzung der Lieferfrist nicht zu. Die Revision verweist in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Senats vom 20. Dezember 1956 - II ZR 337/55 - (VersR 1957, 192), in dem ausgeführt wird, aus der Zahlung überhöhter Frachtsätze allein könne noch nicht auf die vertragliche Übernahme des Beschlagnahmerrisikos geschlossen werden.

3. Der Senat kann sich den Bedenken der Revision nicht anschließen.

a) Die vom Berufungsgericht vorgenommene Umdeutung läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Die in Anlehnung an Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung (vgl. insbesondere § 74 EVO) ergangenen Bestimmungen über Lieferfristen und ihre Abkürzung im Güterkraftverkehr dienen einmal der bereits erwähnten Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse von Schiene und Straße, zum andern den Interessen der an dem Frachtvertrag Beteiligten (vgl. dazu Guelde, KVO § 26 Vorbem.). Schon der Ausgangspunkt des Revisionsangriffs ist daher unzutreffend. Die Umdeutung der Vereinbarung einer unzulässig kurzen Lieferfrist in die einer zulässigen Lieferfristverkürzung nach § 140 BGB unterliegt hiernach keinen rechtlichen Bedenken (vgl. dazu Guelde § 26 Anm. 4, sowie § 22 Abs. 3 GUKG).

b) Nach § 26 Abs. 1 Satz 6 KVO ist die durch Vereinbarung zwischen Absender und Unternehmer verkürzte Lieferfrist "im Frachtbrief zu vermerken", und damit im wesentlichen übereinstimmend schreibt § 11 Abs. 2 Buchst. c KVO vor, eine "Vereinbarung über eine gegenüber den Vorschriften des § 26 abgekürzte Lieferfrist" müsse in den Frachtbrief eingetragen werden. Die erwähnte Verordnung PR Nr. 75/50 sieht die Erhebung besonderer Zuschläge "bei vereinbarter - im Frachtbrief vermerkter - verkürzter Lieferfrist (§ 26 (1) KVO)" vor.

c) Die bürgerlichrechtliche Bedeutung dieser Vorschriften, die unzweifelhaft nicht das Erfordernis der Schriftform im Sinne des § 126 BGB ergeben, ist umstritten. Während das Schrifttum überwiegend annimmt, ohne Eintragung in den Frachtbrief sei die Vereinbarung nicht wirksam (Guelde, KVO § 11 Vorbem.; Voigt, RDK 55, 34, 147; Diekstall, RDK 55, 145), haben einige Gerichte Lieferfristverkürzungen auch ohne Eintragung als wirksam vereinbart angesehen (OLG Celle VersR 1953, 114; LG Hannover RDK 54, 59). Das Oberlandesgericht Hamm hat in einer VRS 12, 396 veröffentlichten Entscheidung hinsichtlich der Vereinbarung zwar nicht einer Lieferfristverkürzung und eines dafür zu zahlenden Schnelllieferzuschlags, jedoch anderer ebenfalls in der Verordnung PR Nr. 75/50 geregelter Zuschläge, die "im Frachtbrief besonders auszuweisen sind", die Ansicht vertreten, die gesonderte Ausweisung der Nebengebühren im Frachtbrief sei keine rechtsbegründende Voraussetzung für die Zulässigkeit der Berechnung dieser Nebengebühren. Diese liege vielmehr lediglich in der "vor Durchführung der Transportleistung g ü l t i g g e t r o f f e n e n Vereinbarung". Das Oberlandesgericht Hamm sieht den Sinn der Eintragung darin, daß die Überprüfung der Frachtberechnung im Rahmen der Tarifüberwachung sichergestellt werden solle, und beruft sich zusätzlich auf eine mit seiner Auffassung übereinstimmende Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr.

d) Der vorliegende Fall zwingt nicht zu einer abschließenden Stellungnahme zu der bezeichneten Frage. Auch wenn man die Eintragung in den Frachtbrief als bürgerlichrechtliches Wirksamkeitserfordernis einer Vereinbarung über die Abkürzung der Lieferfrist ansieht und ihr nicht nur öffentlichrechtliche Bedeutung beimißt, ist die vom Berufungsgericht rechtlich bedenkenfrei umgedeutete Vereinbarung gültig zustande gekommen.

Der Revision ist allerdings zuzugeben, daß die erwähnten Vermerke nicht ausdrücklich von einer vereinbarten Abkürzung der Lieferfrist sprechen. Auch hat die wirksame Vereinbarung einer Abkürzung der Lieferfrist nach der genannten Verordnung PR Nr. 75/50 nicht die Zubilligung einer höheren Tarifklasse als der sonst zulässigen zur Folge, sondern sie löst die Verpflichtung des Absenders zur Zahlung eines **Z u s c h l a g s** aus, der bei Abkürzung der Lieferfrist um die Hälfte "für je angefangene 300 km 50 % der tarifmäßigen Fracht" beträgt. Aus der Eintragung einer höheren Tarifklasse kann daher nicht ohne weiteres auf die Vereinbarung einer kürzeren Lieferfrist geschlossen werden.

Andererseits darf bei der Prüfung der Frage, ob eine Eintragung den Anforderungen der bezeichneten Vorschriften genügt, nicht der damit verfolgte Zweck derartiger Eintragungen außer acht gelassen werden. Er ist auch bei Vereinbarungen über Lieferfristverkürzungen in erster Linie darin zu sehen, daß die behördliche Überwachung der Einhaltung des Tarifs erleichtert werden soll, wie das Oberlandesgericht Hamm dies zutreffend für die "Ausweisung" anderer Zuschläge im Frachtbrief ausgeführt hat. Unter diesem Gesichtspunkt genügen die erwähnten Vermerke dem hier in Rede stehenden Formerfordernis, da sich daraus mit hinreichender Deutlichkeit der Hinweis auf zusätzliche, eine erheblich höhere Fracht rechtfertigende Vereinbarungen ergab. Damit war auch

für diese Vereinbarungen die Möglichkeit der behördlichen Kontrolle auf Grund der Eintragungen im Frachtbrief gegeben, wenn die Überwachungsbehörde auch ergänzend auf die mündlichen Vereinbarungen selbst zurückgreifen mußte.

Aber selbst wenn man dem nicht folgen wollte, steht unter diesen Umständen der Berufung der Beklagten auf den Mangel der vorgeschriebenen Form jedenfalls der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung entgegen; denn dem Zweck der Formvorschriften ist im vorliegenden Fall Genüge getan, und es widerspricht dann Treu und Glauben, wenn die Beklagten sich den aus der Vereinbarung einer verkürzten Lieferfrist folgenden Pflichten entziehen wollen, nachdem sie sich für die Fristverkürzung eine erheblich höhere Fracht als die normale haben zubilligen lassen. Dies gilt auch dann, wenn die Beklagten nicht, wie die Klägerin behauptet, sich auch schon für vorher durchgeführte Transporte eine entsprechend höhere Fracht für die auf gleiche Weise vereinbarte Abkürzung der Lieferfrist hatten zahlen lassen.

e) Der Hinweis der Revision auf das Urteil des Senats vom 20. Dezember 1956 (VersR 1957, 192) geht fehl. Die in diesem Urteil enthaltenen Ausführungen über die Beweisfrage, ob allein aus der Tatsache der Zahlung erhöhter Frachtsätze auf eine vertragliche Übernahme des Beschlagnehmerisikos geschlossen werden kann, ergeben nichts für die hier zu entscheidende Rechtsfrage, welche Bedeutung den erwähnten Eintragungen im Frachtbrief in Verbindung mit festgestellten mündlichen Vereinbarungen auf Grund der hier in Rede stehenden Vorschriften zukommt.

f) Der Auffassung des Berufungsgerichts, die Lieferfrist sei bereits am 24. August 1955 12 Uhr abgelaufen, ist nach alledem beizutreten.

4. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, es komme für die Anzeigepflicht nicht darauf an, ob die Lieferfrist zeitweise geruht habe; die Benachrichtigung solle es dem Absender ermöglichen, sich bei Eintritt eines Beförderungshindernisses selbst um das Gut zu kümmern. Dies gelte unabhängig von dem Grund des Hindernisses.

Auf diese Ausführungen braucht nicht eingegangen zu werden, da das Berufungsgericht feststellt, aus dem Vortrag der Beklagten ergebe sich nicht, daß die Betriebsstörung, die hier allein zu zeitweisem Ruhen der Lieferfrist geführt haben könnte, unverschuldet gewesen sei (§ 26 Abs. 4 Buchst. d KVO). Es kann deshalb nicht davon ausgegangen werden, daß die Lieferfrist wegen der Betriebsstörung oder aus einem anderen Grunde zeitweise geruht hat.

5. Das Berufungsgericht führt weiter aus, die Fahrer der Beklagten hätten nach Eintritt des Kupplungsschadens nicht darauf vertrauen dürfen, daß der Transport noch innerhalb der verkürzten Lieferfrist durchgeführt werden könne. Schon um die Mittagszeit des 23. August 1955 hätten sie die Klägerin verständigen können und müssen. Die Revision erhebt die Verfahrensrüge, das Berufungsgericht habe sich nicht mit der Behauptung der Beklagten auseinandergesetzt, ihre Fahrer hätten nach einer Zusage der Reparaturwerkstätte mit der alsbaldigen Behebung des Schadens rechnen können.

Auch diese Rüge geht fehl. Die - im übrigen nicht unter Beweis gestellte - Behauptung der Beklagten ließ jede nähere Angabe über den Inhalt und die Umstände der behaupteten Zusage der Reparaturwerkstätte vermissen; sie ergab insbesondere auch nicht, wann die Zusage gegeben sein sollte und ob die Reparaturwerkstätte sich dabei auf eigene Feststellungen an dem - erst am A b e n d des 23. August 1955 abgeschleppten - Lastzug stützte. Das Berufungsgericht, das

ersichtlich von einer hinreichenden eigenen Sachkunde der Fahrer der Beklagten ausging, brauchte sich deshalb damit nicht im einzelnen auseinanderzusetzen.

Davon abgesehen hätten die Fahrer der Beklagten aber auch dann, wenn ihnen hinsichtlich der für die Behebung des Schadens erforderlichen Zeit sehr weitreichende Zusagen gegeben worden wären und sie auf deren Richtigkeit zunächst hätten vertrauen dürfen, entgegen der Ansicht der Revision keinesfalls erst im Zeitpunkt des Ablaufs der Lieferfrist, nämlich am 24. August 1955 12 Uhr, sondern erheblich früher erkennen können und müssen, daß die Zusage nicht eingehalten wurde und daß sie den Transport von Nürnberg bis Regensburg nicht mehr fristgerecht durchführen konnten. Damit entfällt die Grundlage für die weiteren Angriffe der Revision, die sich darauf stützen, daß den Fahrern der Beklagten höchstens die Verzögerung der Benachrichtigung vom 24. August 1955 12 Uhr bis zum Abend desselben Tages zur Last gelegt werden könne.

6. Das Berufungsgericht hat auf Grund des Ergebnisses der Beweisaufnahme festgestellt, daß die Klägerin bei rechtzeitiger Benachrichtigung die Ware alsbald mit ihren eigenen Fahrzeugen oder denen einer anderen Firma hätte abholen und nach Regensburg bringen lassen. Es hat berücksichtigt, daß die Gurken auch dann längere Zeit der Sonnenhitze ausgesetzt gewesen wären, ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, daß es dann trotzdem nicht zum Verderb der Ware gekommen wäre.

Diese Feststellungen werden durch das tatrichterliche Ermessen gedeckt, lassen keinen Rechtsverstoß erkennen und sind damit für die Revisionsinstanz bindend. Die dagegen gerichteten Angriffe der Revision liegen auf tatsächlichem Gebiet und sind daher unzulässig. Das Berufungsgericht hat sich entgegen der Auffassung der Revision auch nicht über die Behauptung der Beklagten hinweggesetzt, daß die Gurken auch bei

normalem Verlauf des Transports bis Regensburg dort verdorben angekommen wären. Es hat vielmehr ausführlich dargelegt, weshalb nach seiner Überzeugung ein einwandfreier Zustand der Gurken zur Zeit der Verladung als erwiesen anzusehen sei, und daß im Hinblick auf diese Beschaffenheit der Ware der Schaden bei Einhaltung der Lieferfrist nicht eingetreten wäre. Daß es diese Frage ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens beurteilen zu können glaubte, läßt keinen Rechtsverstoß erkennen.

V. Die Klage ist nach den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung über den Ersatz von Güterschäden begründet, soweit die Klägerin Erstattung des Einkaufspreises der Gurken und der gezahlten Einkaufsprovision, der mit dem Transport in Zusammenhang stehenden Telefon- und Telegrammunkosten und der Gutachterkosten verlangt. Die Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz dieser Schäden ergibt sich aus § 35 KVO, wonach als Ersatzwert "der vom Verfügungsberechtigten nachzuweisende Fakturwert zuzüglich aller Spesen und Kosten bis zum Bestimmungsort" gilt, und aus § 32 KVO, wonach zu Lasten des Unternehmers außer den Kosten für - den Umständen nach gebotene - Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung eines zu ersetzenden Schadens auch die durch Ermittlung und Feststellung des Schadens entstehenden Kosten gehen. Dagegen ist der Anspruch auf Erstattung der Löhne, die der Klägerin durch die vergebliche Bereitstellung von Arbeitskräften am 23. August 1955 entstanden sind, schon deshalb nicht begründet, weil die Lieferfrist erst am 24. August 1955 ablief; die Klägerin hatte unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Anspruch darauf, daß die Beklagte zu 1) den Transport bis zum Abend des vorhergehenden Tages durchführte. Die entstandenen Lohnunkosten gehen deshalb zu ihren Lasten.

VI. Da das Berufungsurteil sonst keinen Rechtsirrtum erkennen läßt, war der Revision unter Abweisung im übrigen nur

hinsichtlich eines Teilbetrages von 50 DM stattzugeben. In Höhe dieses Teilbetrages war die Klage abzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 Abs. 4, 92 Abs. 2 ZP

Dr. Nastelski

Dr. Haidinger

Dr. Nörr

Liesecke

Hill