

Nachschlagewerk: ja

Antliche Sammlung: nein

2406 090

68

GüterkraftverkehrsG v. 17. Oktober 1952, BGBI I 697,  
§§ 32, 104 Abs. 2; AO PR 146/48 über Vergütungen für  
den Abfertigungsdienst des Güterfernverkehrs mit Kraft-  
fahrzeugen v. 29. Dezember 1948, VkB1 93, § 4 Abs. 1,  
§ 5 Nr. 2

- a) Die Zulässigkeit der Vermittlung von Ladegut und Lade-  
raum im Güterfernverkehr richtet sich nach § 32 GüKG.  
§ 5 Nr. 2 AO PR 146/48 ist insoweit nicht mehr anwend-  
bar.
- b) § 4 Abs. 1 AO PR 146/48 gilt nicht für das dem Fracht-  
vermittler durch den Transportunternehmer zu zahlende  
Entgelt.

BGH, Urt. v. 21. Dezember 1959 - II ZR 242/57

OLG Düsseldorf

LG Düsseldorf

68

Verkündet

am 21. Dezember 1959

Pfauz, Justizangestellter

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] N [REDACTED] e.G.m.b.H.,  
D [REDACTED], E [REDACTED] straße [REDACTED], vertreten durch den  
Vorstand,

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED]

gegen

den Kaufmann Heinz O [REDACTED], Inhaber einer  
Speditionsagentur, D [REDACTED], B [REDACTED] Str. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-  
liche Verhandlung vom 21. Dezember 1959 unter Mitwirkung des  
Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter  
Dr. Kuhn, Dr. Haager, Liesecke und Hill  
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des  
2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf  
vom 7. Juni 1957 wird auf Kosten der Klägerin zu-  
rückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte, der früher leitender Angestellter der Speditionsfirma S. & Co. in W. war, hat nach Beendigung dieser Tätigkeit im Sommer 1955 eine als Speditionsagentur bezeichnete Firma gegründet. Im Handelsregister ist als Zweck des Unternehmens u. a. die Vermittlung von Ladegut und Laderaum genannt. Der Beklagte hat sich nach Gründung der Firma zunächst als sog. Speditionsagent der Firma S. & Co. betätigt – nach Behauptung der Klägerin hat er diese Tätigkeit auch später nicht aufgegeben – und außerdem Ladegut, das die Firma S. & Co. nicht mit ihren eigenen Fahrzeugen befördern konnte, an Transportunternehmer und an die Bundesbahn vermittelt.

Die Klägerin, eine Genossenschaft von Transportunternehmern und Spediteuren, die auch eine Laderaumverteilungsstelle (LRV) unterhält, ist der Auffassung, der Beklagte dürfe nicht im Verhältnis zwischen Transportunternehmern und der Firma S. & Co. Ladegut und Laderaum vermitteln, soweit diese Firma als Abfertigungsspediteur tätig werde. Der Zulässigkeit einer solchen Vermittlungstätigkeit des Beklagten stehe einmal entgegen, daß der Beklagte die Voraussetzungen des § 32 GüKG nicht erfülle, da die Vermittlung von Ladegut und Laderaum in seinem Betrieb nicht üblich sei. Außerdem dürften nach § 5 Nr. 2 der Anordnung PR Nr. 146/48 über Vergütungen für den Abfertigungsdienst des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 29. Dezember 1948 (VKBl. 93) Abfertigungsspediteure Laderaum ausschließlich über die LRV anfordern. Der Beklagte dürfe vor allem von den Transportunternehmern kein Entgelt für die bezeichnete Vermittlungstätigkeit verlangen. Nach § 4 der Anordnung PR Nr. 146/48 hätten die Transportunternehmer lediglich an den Abfertigungsspediteur für dessen Werbetätigkeit eine Werbe- und Abfertigungsvergütung zu zahlen; sie dürften



nicht darüber hinaus noch mit Zahlungen für die Vermittlungstätigkeit des Beklagten belastet werden.

Der Beklagte hat geltend gemacht, er befasse sich als Makler allgemein mit der Vermittlung von Ladegut und Laderaum und sei dazu nach § 32 GüKG berechtigt. Durch diese Vorschrift in Verbindung mit § 104 Abs. 2 GüKG sei § 5 Nr. 2 der Anordnung PR Nr. 146/48 als entgegenstehendes Recht aufgehoben worden. Seine Vermittlungstätigkeit unterliege keinen preisrechtlichen Vorschriften. - Er dürfe sich für seine Vermittlungstätigkeit auch von den Transportunternehmern ein Entgelt zahlen lassen, mache davon aber keinen Gebrauch.

Das Landgericht hat den Antrag der Klägerin, dem Beklagten die Vermittlung von Laderaum an die Firma S. & Co. zu verbieten, soweit sie als Abfertigungsspediteur tätig werde, abgewiesen. Auf einen Hilfsantrag der Klägerin hin hat es dem Beklagten untersagt, von den an die Firma S. & Co. vermittelten Transportunternehmern eine Vergütung zu fordern oder entgegenzunehmen, die - der Vergütung der Firma S. & Co. hinzugerechnet - die in § 4 der Anordnung PR Nr. 146/48 festgesetzten Beträge übersteige. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen und auf die Berufung des Beklagten hin die Klage auch hinsichtlich des erwähnten Hilfsantrages abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Beklagte bittet, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

#### Entscheidungsgründe:

I. Zur Aktivlegitimation der Klägerin führt das Berufungsgericht aus, die Klägerin gehöre, soweit sie Laderaum vermittele, zu denen, deren Schutz durch die erwähnte Tarif-

regelung bezweckt werde. Durch eine Verletzung der Tarifvorschriften werde sie unmittelbar betroffen und sei mithin schon nach § 823 Abs. 2 BGB zu der erhobenen Unterlassungsklage aktiv legitimiert. Außerdem ergebe sich ihre Aktivlegitimation aus § 13 UWG. Diese Ausführungen lassen jedenfalls hinsichtlich der Anwendbarkeit des § 13 UWG - in Verbindung mit § 1 UWG - keinen Rechtsirrtum erkennen. Sie werden auch von der Revision nicht angegriffen.

II. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, der Beklagte sei nach § 32 GüKG zur Vermittlung von Ladegut und Laderaum im Güterfernverkehr berechtigt. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe sich nicht mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Vermittlung von Ladegut und Laderaum im Betrieb des Beklagten üblich sei und ob die Voraussetzungen des § 32 GüKG insoweit gegeben seien. Dieser Angriff der Revision geht fehl.

Nach § 32 GüKG ist die Vermittlung von Ladegut oder Laderaum im Güterfernverkehr nur solchen Personen gestattet, bei denen eine derartige Tätigkeit im Rahmen ihres Gewerbebetriebes üblich ist. Soll lediglich Ladegut vermittelt werden, so ist hiernach nicht erforderlich, daß in dem Betrieb außer der Vermittlung von Ladegut auch die Vermittlung von Laderaum üblich ist.

Der Antrag der Klägerin, über den in der Revisionsinstanz allein noch zu entscheiden ist, betrifft nur die Vermittlung von Ladegut, da Forderungen des Beklagten gegen die Transportunternehmer auf Zahlung eines Entgelts nur für die Vermittlung von Ladegut in Betracht kommen. Für die Revisionsinstanz ist deshalb nur noch die Feststellung des Berufungsgerichts von Bedeutung, die Vermittlung von Ladegut sei im Betrieb des Beklagten üblich, während es nicht mehr darauf ankommt, ob auch die Vermittlung von Laderaum

üblich ist. Es braucht hiernach nicht auf die Angriffe der Revision gegen die Schlußfolgerungen eingegangen zu werden, die das Berufungsgericht aus dem in den Vorinstanzen verfolgten Antrag der Klägerin gezogen hat, dem Beklagten die Vermittlung von Laderaum zu verbieten. Soweit die Revision weiter geltend macht, der Vortrag über die Vermittlungstätigkeit des Beklagten für die Firma S. & Co. besage entgegen der Annahme des Berufungsgerichts nichts über die Vermittlung von Laderaum, sondern nur über die Vermittlung von Ladegut, ist ihr Angriff unverständlich, da es hier gerade auf die Üblichkeit der Vermittlung von Ladegut ankommt.

Die Feststellung des Berufungsgerichts, die Vermittlung von Ladegut sei im Betrieb des Beklagten üblich, unterliegt ~~keinen~~ rechtlichen Bedenken. Die Revision führt zwar aus, es komme bei der Anwendung des § 32 GÜKG auf die praktische Ausübung der Vermittlungstätigkeit an; der erwähnten Eintragung im Handelsregister komme dafür lediglich ein gewisser Beweiswert zu. Hiervon ist jedoch auch das Berufungsgericht ausgegangen. Es nimmt nicht etwa an, daß es im Hinblick auf die Eintragung im Handelsregister unerheblich sei, ob der Beklagte eine Vermittlungstätigkeit tatsächlich ausübe. Es hat vielmehr eingehend dargelegt, auf Grund welcher Umstände es zu der Überzeugung gekommen ist, daß die Vermittlung von Ladegut und Laderaum im Betrieb des Beklagten üblich sei. In der Eintragung im Handelsregister hat es nicht mehr als lediglich eine Bestätigung seiner auf andere Umstände gegründeten Überzeugung gefunden. Seine tatrichterliche Würdigung ist für die Revisionsinstanz bindend.

III. Nach § 5 Nr. 2 der Anordnung PR Nr. 146/48 hat "der Abfertigungsspediteur, soweit es sich nicht um eigene oder vertragliche Züge handelt, den Laderaum ausschließlich über die Laderaumverteilungsstellen (LRV) anzufordern". Das Be-

berufungsgericht ist der Auffassung, diese Vorschrift sei mit § 32 GüKG nicht vereinbar und deshalb als durch § 104 Abs. 2 GüKG aufgehoben anzusehen. Dies ergebe sich daraus, daß sie schon mit dem Wortlaut des § 32 GüKG in Widerspruch stehe, daß ferner der Zweck der Vorschrift - nämlich die Sicherung der Einhaltung des Tarifs - durch das GüKG auf andere Weise erreicht werde, und daß schließlich das GüKG die in § 5 Nr. 2 der Anordnung vorausgesetzte Organisation des Güterfernverkehrs nicht kenne. Die Revision greift diese Auffassung mit der Begründung an, daß die Zielsetzung des GüKG sich hinsichtlich der Tarifsicherung mit der Zielsetzung der Anordnung decke, daß die Aufrechterhaltung der Anordnung sich auch aus der Verordnung PR Nr. 16/54 zur Änderung der Anordnung PR Nr. 146/48 vom 30. Dezember 1954 (Bundesanzeiger Nr. 1 vom 4. Januar 1955) und weiteren Änderungsvorschriften ergebe und die im Güterfernverkehrsgesetz vorgesehene Organisation des Güterfernverkehrsgewerbes schon vor Erlass der Anordnung PR Nr. 146/48 aufgelöst worden sei.

Der Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Vorschrift durch das GüKG aufgehoben worden sei, ist beizutreten.

1.) Durch § 104 Abs. 2 GüKG sind alle mit dem GüKG in Widerspruch stehenden Bestimmungen außer Kraft gesetzt worden. Es mag zweifelhaft erscheinen, ob sich ein solcher Widerspruch schon aus dem Wortlaut des § 32 GüKG ergibt, da die in dieser Vorschrift normierte Beschränkung der Vermittlungstätigkeit und der Inanspruchnahme solcher Tätigkeit weitergehende aus anderen Vorschriften sich ergebende Beschränkungen nicht begriffsnotwendig ausschließt. Wie der Revision zuzugeben ist, kann ferner allein daraus, daß das GüKG ebenso wie § 5 Nr. 2 der Anordnung PR Nr. 146/48 die Einhaltung des Tarifs sichern will, dieses Ziel aber auf anderem Wege zu erreichen sucht, nicht zwingend auf

die Unvereinbarkeit der beiden Vorschriften geschlossen werden. Jedoch ergibt der Umstand, daß § 32 GÜKG die Vermittlungstätigkeit auf ganz andere Weise als die Anordnung PR Nr. 146/48 geregelt und einer Überwachung unterstellt hat, mindestens gewisse Anhaltspunkte dafür, daß der mit dieser Anordnung beschrittene Weg aufgegeben werden sollte.

2.) Entscheidend ist jedoch der auch vom Berufungsgericht hervorgehobene Gesichtspunkt, daß mit dem Inkrafttreten des GÜKG die organisatorischen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des § 5 Nr. 2 der Anordnung PR Nr. 146/48 endgültig entfallen sind. Die Vorschrift sieht vor, daß einerseits der Abfertigungsspediteur Laderaum nur über die Laderaumverteilungsstellen solle anfordern dürfen, andererseits aber ein Erfolg dieser Anforderungen dadurch sichergestellt wird, daß die Organisation des Güterfernverkehrs allen freien Laderaum der angeschlossenen Unternehmer über die Laderaumverteilungsstellen anzubieten hat. Sie basiert damit ersichtlich auf der Vorstellung, über die Laderaumverteilungsstellen könnten Angebot und Nachfrage so weitgehend erfaßt werden, daß daneben eine gewerbliche Vermittlung entbehrlich sei und deshalb zur Sicherung der Einhaltung des Tarifs insoweit überhaupt unterbunden werden solle.

Dem entsprach die Stellung der Laderaumverteilungsstellen, wie sie sich nach dem Inkrafttreten des Güterfernverkehrsgesetzes vom 26. Juni 1935 (RGBl I, 788) entwickelt hatte. § 10 Abs. 1 Nr. 2 dieses Gesetzes verpflichtete den Reichskraftwagenbetriebsverband (RKB) - nach § 9 Abs. 1 ein öffentlichrechtlicher Verband, zu dem die Unternehmer zusammengeschlossen waren - zur Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen, deren Benutzung allen Mitgliedern des Verbandes gestattet sein mußte. Der RKB schloß

68

daraufhin am 7. April 1936 mit der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei (RVS) einen Rahmenvertrag, nach dessen § 5 der RKB den Spediteuren durch die Laderaumverteilungsstellen Laderaum zuzuteilen und Anforderungen für Laderaum "unverzüglich und möglichst vollständig" zu berücksichtigen hatte (vgl. Gülde, Gewerblicher Landverkehr S. 278). Nach §§ 1 und 2 dieses Rahmenvertrages hatte der RKB mit fachlich zuverlässigen, zur Übernahme der vertraglichen Pflichten bereiten Spediteuren einzelne Verträge nach Anlage 1 und 2 zu diesem Rahmenvertrag abzuschließen. § 6 der Anlage 1, die das Muster der zwischen dem RKB und den einzelnen Spediteuren abzuschließenden Verträge wiedergab, verpflichtete den Spediteur grundsätzlich, Laderaum für seine Kraftwagentransporte nur bei den Laderaumverteilungsstellen anzufordern. Durch Anordnung Nr. 8 vom 30. April 1936 erlegte der RKB dann seinen Mitgliedern die Verpflichtung auf, Speditionsfirmen, die nicht in einem Vertragsverhältnis zum RKB ständen, ab 1. Mai 1936 keinen Laderaum mehr zur Verfügung zu stellen. Beladungen sollten danach nur noch durch Vermittlung der Laderaumverteilungsstellen erfolgen.

Nun war zwar schon vor Erlass der Anordnung PR Nr. 146/48 der RKB aufgelöst worden. Private Verkehrsgenossenschaften hatten danach die Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen übernommen. Immerhin war aber das Güterfernverkehrsgesetz formell noch nicht aufgehoben. Die Einrichtung und Tätigkeit der Laderaumverteilungsstellen konnten sich deshalb vorerst noch, wenn nicht rechtlich so doch faktisch, bis zu einem gewissen Grade an den dem Güterfernverkehrsgesetz zugrunde liegenden Ordnungsvorstellungen ausrichten, solange die organisatorischen Fragen noch nicht durch eine gesetzliche Neuregelung geklärt waren.

Dies wurde jedoch mit dem Inkrafttreten des GÜKG anders. Das GÜKG sieht nicht vor, daß irgendeine Stelle

Laderaumverteilungsstellen errichten könnte, sie zu beaufsichtigen hätte oder auflösen könnte. Es läßt auch völlig offen, ob die Führung der Bezeichnung "Laderaumverteilungsstelle" an irgendwelche Voraussetzungen geknüpft ist und gegebenenfalls an welche. Es kennt den Begriff überhaupt nicht. Damit ist aber auch eine Regelung wie die des § 5 Nr. 2 der Anordnung PR Nr. 146/48, die den Laderaumverteilungsstellen weitgehende Sonderrechte einräumte, als überholt und aufgehoben anzusehen. Die Voraussetzungen ihrer Anwendbarkeit sind entfallen.

3.) An diesem Ergebnis ändert entgegen der Ansicht der Revision auch die nach dem GüKG erlassene Anordnung PR Nr. 16/54 vom 30. Dezember 1954 (Bundesanzeiger Nr. 1 vom 4. Januar 1954) nichts, durch deren § 2 "die Anordnung PR Nr. 146/48 .... auf das Gebiet der früheren Länder Baden-Württemberg-Hohenzollern erstreckt" wurde. Aus dem Erlaß einer Verordnung kann entgegen der Ansicht der Revision nicht ohne weiteres auf den Willen des dabei nicht beteiligten Gesetzgebers geschlossen werden. Hatte das GüKG einzelne Bestimmungen der Anordnung PR Nr. 146/48 aufgehoben, so konnte die Anordnung PR Nr. 16/54 sie nicht auf Grund der in der Präambel zu dieser Verordnung genannten Ermächtigungsgrundlage wieder in Kraft setzen. Es ist auch trotz des umfassenden Wortlauts des § 2 dieser Verordnung nicht anzunehmen, daß dies beabsichtigt gewesen wäre. - Das gleiche gilt für weitere nach dem Inkrafttreten des GüKG erlassene preisrechtliche Anordnungen, durch die die Anordnung PR Nr. 146/48 geändert worden ist.

4.) Die Revision glaubt, ihre Auffassung, daß die in der Anordnung PR Nr. 146/48 vorgesehenen Beschränkungen der Tätigkeit eines Frachtvermittlers noch in Kraft seien, auch darauf stützen zu können, daß die Transportunternehmer einen Frachtvermittler nur wegen des Überangebots an Lade-

61

raum brauchten und daß seine Vermittlungstätigkeit anders als die Tätigkeit des Abfertigungsspediteurs die Ausführung des Transportauftrages nicht unmittelbar fördere. Dies ist indessen keine Besonderheit der Tätigkeit gerade des Frachtvermittlers. Vielmehr wird eine Vermittlungstätigkeit bei Überwiegen des Angebots immer in erster Linie durch die Anbieter in Anspruch genommen werden. Daraus ergibt sich jedoch nicht, daß die Forderung eines Entgelts für die Vermittlung ungerechtfertigt wäre.

IV. Nach § 4 der Anordnung PR Nr. 146/48 erhält der Abfertigungsspediteur von dem Transportunternehmer für seine Tätigkeit eine bestimmte Vergütung. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß daraus keine Regelung des Entgelts, das der Vermittler von dem Transportunternehmer beanspruchen dürfe, zu entnehmen sei, und daß der Vermittler entgegen der Auffassung des Landgerichts insbesondere nicht auf einen Anteil an der dem Abfertigungsspediteur nach § 4 zustehenden Vergütung beschränkt sei. Es geht dabei davon aus, daß die Vergütung nach § 4 allein die Tätigkeit des Abfertigungsspediteurs abgelte, wobei es nicht darauf ankomme, ob der Abfertigungsspediteur im einzelnen Fall für den betreffenden Unternehmer geworben habe. Dagegen erhalte der Vermittler ein Entgelt von dem Transportunternehmer, weil er gerade in dessen Auftrag Ladegut beschafft habe. Sei dem Transportunternehmer an der - gesetzlich erlaubten - Vermittlung gelegen, so dürfe die Tätigkeit des Vermittlers nicht zu Lasten des Abfertigungsspediteurs gehen; dessen Leistungen seien nicht geringer, wenn das Ladegut dem Transportunternehmer durch einen Vermittler zugeführt werde.

Diese Ausführungen lassen entgegen der Ansicht der Revision keinen Rechtsirrtum erkennen. Sie führen auch

nicht dazu, wie die Revision meint, daß die tarifliche Regelung außer acht gelassen oder umgangen werde; denn eine derartige Regelung besteht insoweit gar nicht. Daß die Beträge, die der Transportunternehmer an den Abfertigungsspediteur für dessen Leistung einschließlich der Werbung zu zahlen hat, tariflich festgesetzt sind, ergibt nicht, daß der Unternehmer nicht nach eigenem Ermessen weitere Ausgaben für die Werbung machen dürfte und daß dafür gezahlte Beträge nicht entgegengenommen werden dürften. Seine Vertragsfreiheit und die seiner Vertragspartner wird insoweit ebensowenig wie hinsichtlich sonstiger Unkosten seines Betriebes eingeschränkt. Eine Teilung der nach § 4 geschuldeten Vergütung braucht weder der Abfertigungsspediteur noch der Beklagte hinzunehmen.

V. Das Berufungsgericht führt schließlich aus, daß eine abweichende Beurteilung auch nicht deshalb geboten sei, weil der Beklagte sich eine wirtschaftliche Machtposition geschaffen habe, indem er einmal an der Beschaffung des Ladegutes für die Firma S. & Co., andererseits an der Vermittlung desselben Ladeguts an die Transportunternehmer verdiene. Der Beklagte schöpfe damit lediglich die nach dem Gesetz zulässigen Möglichkeiten aus. Auch diese Ausführungen, die von der Revision nicht angegriffen werden, unterliegen keinen rechtlichen Bedenken. Der in den Tatsacheninstanzen vorgetragene Sachverhalt ergibt keinen hinreichenden Anhaltspunkt dafür, daß der Beklagte seine geschäftlichen Beziehungen, insbesondere die zu der Firma S. & Co., in einer rechtlich zu mißbilligenden Weise ausgenutzt hätte.

68

Die Revision war nach allem zurückzuweisen. Die  
Kostenentscheidung folgt aus § 97 ZPO.

Dr. Nastelski

Dr. Kuhn

Dr. Haager

Liesecke

Hill