

Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: nein

VVG §§ 59, 67; GüKG § 26; KVO §§ 27, 40

- a) Die KVO-Versicherung ist eine Haftpflichtversicherung.
- b) Sie steht zu einer für denselben Transport abgeschlossenen Güterschaden-Transportversicherung nicht im Verhältnis einer Doppelversicherung.
- c) Der Transportversicherer kann deshalb gegen den Güterfernverkehrsunternehmer, der nach den §§ 29 ff KVO haftet, gemäß § 67 VVG uneingeschränkt Rückgriff nehmen.
- d) Die Haftpflichtansprüche gegen den Güterfernverkehrsunternehmer und ihre Verjährung bestimmen sich auch dann nach den §§ 29 ff, 40 KVO, wenn sich die Parteien des Beförderungsvertrages den ADSp unterworfen haben.

BGH, Urt. v. 7. Dezember 1961 - II ZR 254/59

OLG Hamm
LG Dortmund

Verkündet

am 7. Dezember 1961

Schwingen, Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der I [REDACTED] S [REDACTED]-Gesellschaft mbH,
F [REDACTED], vertreten durch deren Geschäftsführer,
Beklagten und Revisionsklägerin,
-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

die Firma D [REDACTED] & J [REDACTED], H [REDACTED], T [REDACTED],
Klägerin und Revisionsbeklagte,
-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 7. Dezember 1961 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski, des Senatspräsidenten Dr. Haidinger und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke
für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom
20. August 1959 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte transportierte als Güterfernverkehrsunternehmer im November 1956 mit einem Lastzug Kraftpapier zur Herstellung von Milchtüten, das die Bezirksmolkerei in Ansbach bei einer schwedischen Firma bestellt hatte, von Hamburg nach Ansbach. Da der Lastzug nicht genügend gereinigt und die Ladung nicht sachgemäß verstaut war, wurde ein Teil des Papiers auf dem Transport unbrauchbar. Die schwedische Versicherungsgesellschaft A■■■■, bei der die Lieferfirma eine Güterschaden-Transportversicherung abgeschlossen hatte, zahlte eine Entschädigung in Höhe von 5.796,33 DM. Wegen dieses Betrages sowie wegen 420 DM Schadenfeststellungskosten nimmt sie gegen die Beklagte Rückgriff. Sie hat diese Rückgriffsforderung an die Klägerin abgetreten, die den Schadensfall für sie abwickelt. Die Klägerin hat ferner den ihr von der Molkerei zum Inkasso abgetretenen Anspruch auf Ersatz des von der A■■■■ nicht gedeckten Schadens der Molkerei in Höhe von 643,93 DM eingeklagt. Sie verlangt insoweit Zahlung an die Molkerei.

Die Beklagte, für die eine KVO-Versicherung besteht, wendet ein, daß eine Doppelversicherung nach § 59 VVG vorliege. Die A■■■■ müsse hiernach die Hälfte des von ihr ersetzten Schadens selbst tragen und könne deshalb insoweit nicht gegen sie, die Beklagte, Rückgriff nehmen. Die KVO-Versicherer hätten ihr auch den ihnen nach § 59 VVG zustehenden Ausgleichsanspruch gegen die A■■■■ abgetreten. Weiter erhebt die Beklagte gegenüber den mit der Klage geltend gemachten Haftpflichtansprüchen die Einrede der Verjährung.

Beide Vorinstanzen haben der Klage (unter Herabsetzung des an die Molkerei zu zahlenden Betrages auf 545,83 DM) im wesentlichen stattgegeben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, erstrebt die Beklagte weiter die Abweisung der Klage.



Entscheidungsgründe:

Unter den Parteien besteht kein Streit, daß die Beklagte nach den §§ 29 ff KVO grundsätzlich verpflichtet ist, die an dem Transportgut entstandenen Schäden sowie die Schadenfeststellungskosten zu ersetzen. Auch die Höhe der Klageforderung ist jetzt nicht mehr streitig. Gegen die Aktivlegitimation der Klägerin bestehen ebenfalls keine Bedenken. Die Klageansprüche sind der Klägerin von der Ä. und von der Bezirksmolkerei abgetreten. Die Ä. war auch Gläubigerin des von ihr abgetretenen Schadensersatzanspruchs. Es kann hierbei dahingestellt bleiben, ob für den Übergang dieses Anspruchs auf sie § 67 VVG oder § 25 des schwedischen VVG maßgebend ist, weil auch im letzteren Fall nach den bindenden Ausführungen des Berufungsgerichts der Rechtsübergang erfolgt ist. Der Streit der Parteien geht nunmehr nur noch darum, ob die Einwendungen, die die Beklagte unter dem Gesichtspunkt der Doppelversicherung gegen die Klageforderung geltend macht, sowie die von ihr erhobene Einrede der Verjährung gerechtfertigt sind.

I. Beide Vorinstanzen haben mit Recht den hier gegebenen Tatbestand, daß für den fraglichen Transport sowohl eine Güterschaden-Transportversicherung als auch eine KVO-Versicherung bestand, nicht als eine Doppelversicherung gewertet. Eine solche erfordert nach § 59 VVG eine Identität der versicherten Interessen und damit auch der Versicherten (Kisch, Die mehrfache Versicherung desselben Interesses S. 43) sowie der versicherten Gefahr. Hier ist keine dieser Voraussetzungen gegeben.

1. Die von der schwedischen Lieferfirma abgeschlossene Güterschaden-Transportversicherung ist eine reine Sachschadenversicherung. Mit ihr ist das Interesse der Ladungsbeteiligten daran versichert, daß sie nicht durch eine Zerstörung, Beschädigung, einen Verlust oder eine Entziehung des beförderten Gutes beim Transport einen Ver-

mögensschaden erleiden. Versicherte sind die Ladungsbeteiligten, die Träger dieses Interesses sind. Da die Beklagte als Güterfernverkehrsunternehmer nicht zu diesem Kreis gehört, war sie auch nicht Mitversicherte der Güterschaden-Transportversicherung. Was die versicherte Gefahr anlangt, so ist dieser Versicherungsart der Grundsatz der Universalität der versicherten Gefahr eigentümlich. Das bedeutet, daß sie grundsätzlich eine Versicherung gegen alle Gefahren der Beförderung ist. Sie deckt also nicht etwa nur die bei einer Beförderung entstehenden Sachschäden, für die ein Dritter, insbesondere der Gütertransportunternehmer haftpflichtig ist, sondern auch die Elementargefahren, die den beförderten Gütern außerhalb eines Haftungstatbestandes drohen.

2. Die für die Beklagte bestehende KVO-Versicherung unterscheidet sich hiervon grundlegend. Die Formulierung in dem früher geltenden § 10 Abs. 1 Ziff. 4 GFG und § 38 KVO, wo von einer Versicherung der beförderten Güter die Rede ist, wie auch Nr. 48 der KVO-Versicherungsbedingungen, die die Bezeichnung "Güterversicherung" verwendet, könnten allerdings auf den ersten Blick den Eindruck erwecken, als ob es sich auch bei dieser Versicherungsart um eine Sachschadenversicherung handle. Diese wenig glückliche, insbesondere nicht der Terminologie des Versicherungsrechts angepaßte und deshalb mißverständliche Ausdrucksweise ändert aber nichts daran, daß die KVO-Versicherung in Wahrheit nicht eine Sachschadenversicherung, sondern eine reine Haftpflichtversicherung ist, wie das heute im Schrifttum und in der Rechtsprechung auch allgemein anerkannt ist (BAA in VA 1952, 50; Bischoff, VersR 1952, 217; Baumbach-Duden, HGB 13. Aufl. S. 745; Guelde, KVO § 38 Vorbem. m. w. N.; Urt. des erkennenden Senats vom 9. November 1961 - II ZR 94/59). Die KVO-Versicherung hat ihre Grundlage in dem gesetzlichen Verbot des vertraglichen Ausschlusses der nach KVO-weitgehenden Haftung des Güterfernverkehrs-

unternehmers (§ 26 GüKG). Die dem Unternehmer in § 27 GüKG auferlegte Verpflichtung, sich gegen dieses Haftpflicht-risiko zu versichern, dient den Interessen sowohl der Unternehmer als auch der geschädigten Verfügungsberechtigten, denen damit der Schutz des § 158 c VVG zuteil wird. Durch die schon in § 10 GFÄG enthaltene und dann von § 27 GüKG übernommene Formulierung, daß der Unternehmer verpflichtet ist, "sich" gegen alle Schäden, für die "er" nach der KVO "haftet", zu versichern, sowie durch den Hinweis in § 27 Abs. 4 GüKG auf § 158 c VVG ist nunmehr klargestellt, daß es sich hierbei um eine Haftpflichtversicherung für den Unternehmer handelt. An dieser Beurteilung ändert sich auch dadurch nichts, daß in § 27 Abs. 1 Satz 2 GüKG auf die KVO-Versicherung § 148 VAG und § 187 VVG für entsprechend anwendbar erklärt sind. Diese technische Verweisung besagt nur, daß die KVO-Versicherung in gleicher Weise wie die Transportversicherung nicht der Versicherungsaufsicht unterliegt und daß für sie ebenso wie für die Transportversicherung und die laufenden Versicherungen die im VVG enthaltenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit nicht gelten. Hieraus kann aber nicht entnommen werden, daß auch die KVO-Versicherung eine Transportversicherung sei.

Versicherter ist bei der KVO-Versicherung der jeweilige Güterfernverkehrsunternehmer. Dies und nichts anderes besagt auch Nr. 1 der KVO-Versicherungsbedingungen, wonach die Versicherung für Rechnung, wen es angeht, gilt. Daß die Rechte aus der KVO-Versicherung dem Unternehmer zustehen, ergibt sich auch unzweideutig aus § 38 Abs. 3 KVO. Versichert ist sein Interesse, nicht auf Grund der KVO-Haftungsbestimmungen mit Haftpflichtverbindlichkeiten belastet zu werden. Demgemäß ist auch die dem Unternehmer drohende Gefahr, auf Grund der KVO haftpflichtig zu werden, hier als versichert anzusehen.

3. Da also bei den beiden Versicherungsarten weder eine Identität der versicherten Interessen, noch der Versicherten, noch der versicherten Gefahr gegeben ist, stehen sie zueinander auch nicht im Verhältnis einer Doppelversicherung im Sinn von § 59 VVG. Schon aus diesem Grunde entfallen auch alle rechtlichen Folgerungen, die die Beklagte aus einer solchen Annahme herleiten und mit denen sie sich ihrer vollen Inanspruchnahme aus den §§ 29 ff KVO entziehen will. Insbesondere kann auch keine Rede davon sein, daß durch das Bestehen der KVO-Versicherung dem Güterschaden-Transportversicherer als Sachversicherer die Möglichkeit, sich in Höhe seiner Versicherungsleistungen an dem Haftpflichtigen, hier also der Beklagten, schadlos zu halten, entzogen oder eingeschränkt sei. Zwischen der Güterschaden-Transportversicherung und der KVO-Versicherung besteht insoweit vielmehr das gleiche Verhältnis wie zwischen der Kfz-Kasko-Versicherung und der Kfz-Haftpflichtversicherung (vgl. BGHZ 22, 109, 114; 30, 40, 42). Hier wie dort ist eine scharfe Trennung zwischen Sach- und Haftpflichtversicherung, von der auch § 67 VVG ausgeht, unerläßlich. Könnte der Sachversicherer des Geschädigten nicht auf den Haftpflichtigen Rückgriff nehmen, so würde ihm damit im Ergebnis zugleich die Rolle eines (insoweit unentgeltlich tätigen) Haftpflichtversicherers für den Haftpflichtigen aufgedrängt. § 67 VVG beruht aber gerade auf dem auch rechtspolitisch wichtigen Grundgedanken, daß derjenige, der einen Haftpflichttatbestand setzt, auch dann, wenn der Geschädigte sachversichert ist, hieraus verpflichtet bleibt und daß er sich selbst gegen die ihm drohenden Haftpflichtverbindlichkeiten durch eine Haftpflichtversicherung decken muß (vgl. Haidinger in LM § 67 VVG Nr. 13). Anders ist es, wenn die Haftung auf Grund eines Haftungsausschlusses entfällt, wie das bei § 57 Nr. 5 ADSp der Fall ist (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 16. November 1961 - II ZR 23/60). Eine solche

Haftungsbeschränkung war hier aber gar nicht möglich.

II. Zu der von der Beklagten erhobenen Einrede der Verjährung hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß zwar die sechsmonatige Verjährungsfrist des § 64 ADSp gelte, weil die Beklagte den Transportauftrag unter Zugrundelegung der ADSp angenommen und ihr Auftraggeber nicht widersprochen habe. Die Beklagte verstoße jedoch gegen Treu und Glauben, wenn sie sich auf § 64 ADSp berufe, weil sie die Klägerin vor Ablauf der Verjährungsfrist davon abgehalten habe, die Verjährung durch Klageerhebung zu unterbrechen.

Es bedarf keines Eingehens auf diese von der Revision bekämpfte Auffassung, weil der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts, daß für die Verjährung der mit der Klage geltend gemachten Haftpflichtansprüche § 64 ADSp maßgebend sei, unrichtig ist. Wie der erkennende Senat bereits entschieden hat, sind die allgemein verbindlichen Bestimmungen der KVO über die Haftung des Güterfernverkehrsunternehmers nach § 26 GüKG unabdingbar (BGH, VersR 1959, 502). Zu diesen Bestimmungen gehört auch § 40 KVO über die Verjährung der Haftpflichtansprüche gegen den Unternehmer aus dem Beförderungsvertrag. Infolgedessen richtet sich die Verjährung der Haftpflichtansprüche auch dann, wenn sich die Parteien des Beförderungsvertrages den ADSp unterworfen haben sollten, nach § 40 KVO und nicht nach § 64 ADSp. Für diesen Fall hat aber auch die Revision keine Einwendungen gegen die Auffassung des Berufungsgerichts erhoben, daß dann die Klageansprüche in keinem Fall verjährt sind.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus
§ 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Nastelski

Dr. Haidinger

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Reinicke