

23

Für das Nachschlagewerk !
Für die Amtliche Sammlung !

Gesetz: § 14 GFG (Güterfernverkehrsges.);
§ 40 KVO (Kraftverkehrsordnung);
GFÄG (Güterfernverkehrs-Änderungsges.).

1. Rechtssatz: Zum wenigsten seit dem 25.6.1948 waren die Tarifbestimmungen des GFG und die dazu erlassenen Tarife rechtsverbindlich und unabdingbar. Die festgesetzten Preise waren Fest-, nicht Höchstpreise.
2. Rechtssatz: Die gleiche Regelung galt für das GFÄG.
3. Rechtssatz: Die Ansprüche auf Nachzahlung wegen nicht in Rechnung gestellter Teile des Festpreises standen nach Auflösung des Reichskraftwagenbetriebsverbands dem Unternehmer zu.
4. Rechtssatz: Seit der Auflösung des Kraftwagenbetriebsverbandes gilt für die Nachforderungsansprüche die Verjährungsfrist gemäss § 40 KVO.

Aktenzeichen: II ZR 293/51

Urteil des BGH vom 29. Oktober 1952 - OLG Hamm

Verkündet

am 29. Oktober 1952

Klett, 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 Firma Josef M [REDACTED] KG., Chemikalien Gross-
handlung, H [REDACTED] H [REDACTED]

Beklagten, Berufungs-
und Revisionsklägerin,

-Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

den Spediteur und Transportunternehmer Heinrich
O [REDACTED], H [REDACTED]-V [REDACTED], W [REDACTED]

Kläger, Berufungs- und
Revisionsbeklagten,

-Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 20. September 1952 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. Drost, Dr. Haidinger, Dr.
Fischer, Dr. Kuhn und Dr. Meyer für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden das
Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
in Hamm vom 9. Oktober 1951 und das Teilurteil
der Kammer für Handelssachen des Landgerichts in
Hagen vom 20. Februar 1951 aufgehoben. Die Sache
wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an
das Berufungsgericht zurückverwiesen, das auch über
die Kosten der Revision zu entscheiden hat.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin betreibt ein Güterfernverkehrsunternehmen. Sie hat während der Zeit von Januar 1949 bis Mai 1950 für die Beklagte eine grosse Anzahl von Transporten ausgeführt. Bei der Abrechnung dieser Transporte ist stets vereinbarungsgemäss die Berechnung so vorgenommen worden, als ob die einzelne Ladung entgegen den Tatsachen jeweils mindestens 15 to betragen hätte, was die für den Kunden günstigste Berechnungsart ist. Diese Berechnungsart der Klägerin ist von der Preisüberwachungsstelle des Regierungspräsidenten zu Arnsberg beanstandet worden und der Klägerin ist aufgegeben worden, von der Beklagten den Unterschiedsbetrag einzufordern, der sich aus den ursprünglichen Berechnungen und einer Berechnung entsprechend den tatsächlichen Ladegewichten ergibt. Die Klägerin hat die Differenz auf 7.550,51 DM errechnet und verlangt diesen Betrag mit der Klage.

Die Beklagte hat Klagabweisung verlangt. Sie bestreitet zunächst die Aktivlegitimation der Klägerin. Sie bestreitet weiter, dass zu der Zeit, in der die Lieferung erfolgt sei, das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (GFG) rechtswirksam gewesen sei. Auch für die Zeit nach Inkrafttreten des Güterfernverkehrsänderungsgesetzes vom 2. September 1949 (GFÄG) bestünden nach Ansicht der Beklagten keine Festpreise, sondern Höchstpreise, so dass eine Vereinbarung über niedrigere Preise oder Berechnungsgrundlagen zulässig gewesen sei. Weiter beruft sich die Beklagte auf Verzicht, auf Verjährung und Verwirkung des Klageanspruchs. Endlich behauptet die Beklagte, die neue Berechnung der Klägerin enthalte auch Beträge für die Anfuhr der Waren, die selbst bei Gültigkeit des Tarifs nicht unter die Festpreisregelung fielen, auf die also die Klägerin auf jeden Fall habe



rechtswirksam verzichten können.

Das Landgericht ist im wesentlichen dem Vortrage der Klägerin gefolgt. Es hat allerdings die Frage, ob Anfuhr gelder in der Neuberechnung enthalten seien und gegebenenfalls in welcher Höhe und ob in Bezug auf diese eine vertragliche Freistellung der Beklagten möglich sei, noch nicht entschieden. Unter Absetzung einer äusserstenfalls für die Anfuhr in Betracht kommende Summe hat das Landgericht durch Teilurteil die Beklagte zur Zahlung von 6.500 DM nebst Zinsen verurteilt. Die Berufung gegen dieses Urteil ist, abgesehen von einer Herabsetzung bezüglich der Zinsen und der Berücksichtigung einer zwischenzeitlich erfolgten Teilabtretung der Klageforderung zurückgewiesen worden. Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet.

Entscheidungsgründe:

I. Die Leistungen der Klägerin für die Beklagte sind teilweise vor, teilweise nach dem 6. September 1949, dem Tag des Inkrafttretens des GFÄG, erfolgt. Der Streit zwischen den Parteien geht in erster Linie darum, ob das GFG bis zur Einführung des GFÄG noch rechtswirksam gewesen ist und gegebenenfalls welche Rechtswirkungen aus diesem Gesetz herzuleiten sind und weiter darum, ob für den gesamten Zeitraum der Leistungen der Klägerin für die Beklagte die Tarife als Fest- oder als Höchstpreise zu gelten haben.

Es ist zunächst davon auszugehen, dass das GFG nicht typisch nationalsozialistisches Gedankengut in seinen Grundsätzen enthält, wenn auch einzelne organisationsmässige Vorschriften unter diesen Begriff fallen mögen. Das ergibt sich zunächst daraus, dass das GFG nur der Aus-

bau früherer Bestimmungen ist, die schon aus gleichen wirtschaftlichen Erwägungen in der VO betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24.1.1919, dem Kraftfahrzeugliniengesetz vom 26.8.1925 und der Überlandverkehrsordnung vom 6.10.1931 enthalten gewesen sind. Das GFG stellt, von einzelnen nationalsozialistischen Sondervorschriften abgesehen, nur eine Entwicklung entsprechend den wirtschaftlichen Gegebenheiten gegenüber den vorstehend erwähnten Bestimmungen dar und ist deshalb in seinen Grundzügen auch wiederum in das GFÄG übernommen worden. Die grundsätzlichen Bestimmungen des GFG, insbesondere die Tarifgebundenheit, entsprechen also durchaus einer rechtspolitischen Haltung, die vor und nach der Zeit des Nationalsozialismus als begründet angesehen worden ist. Die Entwicklung abschliessend, sind dieselben Gedankengänge nunmehr auch im Güterkraftverkehrsgesetz (GÜKG) vom 17. Oktober 1952 (BGBl 52, 697) zur Auswirkung gekommen.

II. Die Revision wendet sich weiter dagegen, dass es bei der Liberalisierung der Wirtschaft nach der Währungsreform überhaupt zulässig gewesen sei, Festpreise und nicht Höchstpreise in irgendeinem Gewerbebezweig anzuordnen und damit den sich aus dem Wettbewerb ergebenden Preisdruck auszuschalten. Die Revision beruft sich in diesem Zusammenhang auf das Gesetz über die Leitsätze für die Bewirtschaftung und Preispolitik nach der Währungsreform vom 24.6.1948 (GVBl VerWiGeb 1948, 59) nebst Anlagen. Die Revision verweist auf Anlage II, 4, wonach Preise, wenn sie behördlich gebunden werden, als Höchstpreise festzusetzen sind. Damit sei die Festsetzung von Festpreisen ausgeschlossen und die einen Tag nach dem erwähnten Gesetz über die Leitsätze erlassene Anordnung über Preisbildung und Preisüberwachung nach der Währungsreform vom 25.6.1948 (GVBl VerWiGeb 1948, 61), die ausdrücklich (§ 2 Nr 3) den Reichskraftwagentarif für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeu-

gen als Festpreisvorschriften genannt hat, stehe im Widerspruch mit dem vorgenannten Gesetz. Es trifft zu, dass die erwähnte Anordnung sich sowohl auf das Leitsatzgesetz wie auf § 2 des Preisgesetzes vom 10.4.1948 bezieht und die Befugnis, eine derartige Anordnung zu erlassen, aus diesen Gesetzen abgeleitet ist, so dass also die Anordnung nicht im Widerspruch zu dem Leitsatzgesetz stehen darf. Ein solcher Widerspruch besteht aber auch nicht. Wenn auch die einzelnen Leitsätze Gesetzesinhalt sind und damit einen verbindlichen Charakter haben, so müssen sie doch im Zusammenhang des Gesamtgesetzes ausgelegt werden. Der wesentliche Teil des Leitsatzgesetzes besteht in dessen Einleitung, die ein Teil des Gesetzestextes ist und die die grundsätzlichen Erwägungen aufstellt, auf Grund deren das Gesetz erlassen worden ist. Gerade da der eigentliche gesetzestechnische Inhalt sich nur in Leitsätzen niedergeschlagen hat, die naturgemäss nicht ins einzelne gehen können, müssen die hier mit in den Text hineingenommenen gesetzlichen Motive eine besondere Beachtung finden. In diesem Zusammenhang ist entscheidend ein Satz aus der Einleitung:

Die Auflockerung des staatlichen Warenverteilungs- und Preisfestsetzungssystems findet ihre Grenze dort, wo es darauf ankommt,

1.)

2.) die Durchführung von Wirtschaftsprogrammen im öffentlichen Interesse sicherzustellen.

Nun sind die gesamten Regelungen bezüglich des Tarifwesens im Güterfernverkehr nicht wie die sonst zur Zeit von Knappheiten erlassenen Preisbestimmungen zum Schutz des Konsumenten getroffen worden, um diesen vor Überforderungen zu schützen. Der ausgesprochene Zweck der gesetzlichen Bestimmungen ist vielmehr der Schutz der Eisenbahn gegen eine Unterbietung durch den freien Kraftwagenfernverkehr. Hierbei wurde in Motiven und Lehre einhellig besonders

betont, dass die Eisenbahn deshalb gegebenenfalls nicht mit den Preisen des Kraftwagenverkehrs konkurrieren könne, weil sie im gesamtwirtschaftlichen Interesse unter Kontrahierungszwang stehe und insbesondere auch verlustbringende Linien und Verbindungen aufrecht erhalten müsse, während der freie Unternehmer des Güterverkehrs sich nur die günstigen Gelegenheiten aussuchen könne. Der Zweck der Tarifbindung im GFG ist deshalb gerade nicht der Schutz des Konsumenten vor Überforderungen, sondern im Gegenteil der Schutz eines allgemeinwirtschaftlich höchst wichtigen Unternehmens, der Reichsbahn und nunmehr der Bundesbahn, gegen einen ruinösen Wettbewerb durch den freien Unternehmer (vgl. die Präambel des GFG und dessen bei Müller, Strassenverkehrsrecht, 18. Aufl. S. 928 abgedruckte Begründung und Gülde, Gewerblicher Landverkehr, 1936, S. 60 und die dort Angeführten). Falls irgendwo "die Auflockerung des staatlichen Preisfestsetzungssystems ihre Grenzen dort finden muss, wo es darauf ankommt, die Durchführung von Wirtschaftsprogrammen im öffentlichen Interesse sicherzustellen", ist es hier der Fall. Wenn anlässlich der Liberalisierung der Wirtschaft die Möglichkeit für die Unternehmer des Güterfernverkehrs geschaffen worden wäre, durch Preisunterbietung die rentablen Teile des Transportwesens an sich zu reißen und die wenig rentablen der Eisenbahn zu überlassen, so hätte das gesamte Wirtschaftsprogramm, insbesondere der Wiederaufbau der Bahn selbst, aufs schwerste gefährdet werden müssen. Es kann daher nicht angenommen werden, dass die Anordnung vom 25.6.1948 insofern im Widerspruch zu dem Leitsatzgesetz steht, als sie die Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen als Festpreisvorschriften erklärt hat. Sie ist vielmehr durchaus dem Sinn und Wortlaut des Leitsatzgesetzes gerecht geworden.

III. Damit steht fest, dass die Tarifbestimmungen des GFG schon allein auf Grund der erwähnten Anordnungen als Festsätze und nicht als Höchstsätze rechtsverbindlich waren.

Es kann deshalb nicht auf die von der Revision angeschnittene Frage ankommen, ob der Reichskraftwagentarif rechtlich gesehen als Satzung des von den Besatzungsmächten aufgelösten Reichskraftwagenbetriebsverbandes sich darstellt und deshalb mit der Auflösung seine Wirkung verloren hätte oder ob die VO zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 6. Dezember 1939 (RGBl 39, 2410) in dem hier in Betracht kommenden Zeitraum nicht obsolet war. Der Tarif des Reichskraftwagenbetriebsverbandes, ganz gleichgültig, ob er durch dessen Auflösung zeitweise seine Wirksamkeit verloren hatte oder nicht, ist spätestens durch die Anordnung vom 25. Juni 1948, aber nicht mehr rechtlich als Tarif dieses Betriebsverbandes, sondern als Anordnung der zuständigen Behörde auf Grund des Leitsatzgesetzes wieder wirksam geworden. Damit entfallen alle gegen die Bedeutung dieses Tarifs erhobenen Angriffe.

Es trifft allerdings zu, dass nach dem Kriegsende, wie in der amtlichen Begründung zum GFÄG gesagt ist, sich die Verhältnisse bezüglich des GFG erheblich in Unordnung befunden haben. Das ergab sich bereits aus der Tatsache, dass es zunächst jahrelang an einem Angebot von Transportmöglichkeiten fehlte und deshalb ein gegenseitiges Unterbieten nicht in Betracht kommen konnte, sondern Verkehrsmittel als Mangelware über die Festpreise hinaus angeboten wurden. Die Entwicklung ging weiter dahin, dass, als nach der Währungsreform Lastkraftwagen in verhältnismässig kurzer Zeit in grösserer Zahl zur Verfügung standen, sich Gegensätze zwischen dem tatsächlichen Besitz von Lastkraftwagen und der Berechtigung aus früheren Genehmigungen,

Güterfernverkehr zu betreiben, ergaben. Aber alle diese Dinge und Unklarheiten beeinflussten nicht die Notwendigkeit einer Nichtunterbietung der Bahn nach der Währungsreform und damit die Innehaltung von Festpreisen. Zwar war durch die Liquidierung des Reichskraftwagenbetriebsverbandes das im GFG vorgesehene Kontrollorgan, dem auch die Einziehung der tarifmässigen Beträge oblag, weggefallen; aber aus der Einsicht heraus, dass eine derartige Tarifüberwachung erforderlich sei, waren in der Nachkriegszeit in einzelnen Ländern Genossenschaften zur Abrechnung des Beförderungsentgelts entstanden, (Amtliche Begründung zum GFÄG, abgedruckt bei Hein, Das neue Recht des Güterfernverkehrs, S 14) wie sich übrigens auch besonders deutlich in dem Urteil des Oberlandesgerichts Braunschweig VRS III S 294 vom 28.11.1950 zeigt. Die Tätigkeitsbeendigung des Reichskraftwagenbetriebsverbandes hatte also weder materiell das Bestehen des Tarifes beeinflusst, noch war auf Grund des Wegfalls der Einziehungsbefugnis des Verbandes nunmehr ein völliger Fortfall der Einziehungsmöglichkeit und der Tarifüberwachungen entstanden. Grundsätzlich blieben die Unternehmer des Fernverkehrs und deren Kunden an die Innehaltung der Tarifvorschriften gebunden.

IV. Diese Innehaltung des Festpreises ist im GFG in einer ganz besonderen Weise gesichert, und zwar nicht nur durch die Einschaltung des Kraftwagenbetriebsverbandes. Alle weiteren Sicherungen sind deshalb auch im vollen Umfang im GFÄG aufrecht erhalten und im GÜKG vom 17. Oktober 1952, insbesondere §§ 22, 23, nunmehr unter neuen organisatorischen Formen eher verstärkt worden. Ermässigungen des Beförderungsentgelts und andere Vergünstigungen, die nicht tarifmässig erfasst worden sind und nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind unzulässig. Unzulässig sind ferner Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des Tarifbeförderungsentgelts gleich-

kommen (§ 14 Abs 2). § 14 Abs 3 GFG (aufrechterhalten im GFAG § 15) bestimmt ausdrücklich, dass die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages durch tarifwidrige Abreden im Sinne des Abs 2 nicht berührt wird. Die Höhe des Beförderungsentgelts richtet sich in diesen Fällen stets nach den Bestimmungen des Tarifs. In § 17 ist vorgesehen, dass der Empfänger Zahlungen oder andere Zuwendungen im Sinne des § 14 Abs 2 Satz 2 zurückzugewähren oder in voller Höhe desjenigen Wertes zu erstatten habe, den die Zuwendungen beim Empfang hatten. Der Empfänger kann sich auch nicht darauf berufen, dass er nicht mehr bereichert sei. Auf Grund dieser zwingenden Vorschrift ist daher auch ein nachträglicher Verzicht auf das Beförderungsentgelt als Zuwendung im Sinne von §§ 14, II 2, 17 unzulässig, namentlich dann, wenn, wie es die Revision hier vorträgt, jeweils bei jeder Rechnung ein Verzicht enthalten gewesen sein soll, so dass gleichsam jede vorhergehende Abrechnung ein Versprechen des demnächstigen Verzichts auf den vollen Entgelt enthalten würde.

Die Revision führt aus, dass, wenn ein Verzicht zulässig ist, die Klägerin sich auch den Einwand der Verwirkung entgegenhalten lassen müsse. Da ein Verzicht unzulässig ist, kommt der Verwirkungseinwand schon deshalb nicht in Frage, weil die Beklagte nicht annehmen konnte, dass die Klägerin einen Anspruch nicht geltend machen würde, auf den sie nicht rechtswirksam und ohne sich strafbar zu machen verzichten kann.

V. Die Revision hat die Frage aufgeworfen, ob die Klägerin überhaupt zur Sache berechtigt sei, da für den Nachforderungsanspruch im GFG eine besondere Berechtigung des Kraftwagenbetriebsverbandes und nicht des Unternehmers bestand. Diese Bestimmung ist durch die Auflösung des Verbandes durch die Militärregierung seit 1945 unwirksam ge-

worden. Sie ist durch § 15 Abs 2 GFÄG mit Wirkung vom 3. September 1949 auch formell ausser Kraft gesetzt.

Der Verband ist also seit 1945 bezw 1949 nicht mehr forderungsberechtigt. Es bedarf keiner Erörterung, dass seither die Forderung nicht etwa, was rechtlich unmöglich wäre, ohne einen Gläubiger wäre, sondern dass sie nunmehr wieder, wie vor der Einführung des GFG und der Begründung des Verbandes, in der Person des Unternehmers entsteht.

Nun kann die Forderung praktisch und rechnerisch, wenn auch nicht rechtlich, dann in zwei Teile zerfallen, wenn entgegen den Bestimmungen des § 14 ein Minderpreis gefordert worden ist. Es entsteht dann eine Forderung in Höhe des gesetzlichen Preises auch entgegen etwaiger ausdrücklich entgegengesetzter Abrede der Parteien. Der nur durch das GFÄG aufgehobene § 16 GFG sah insoweit vor, der Verband sei verpflichtet, den Unterschied zwischen den nach § 13 Abs 1 massgebenden und einem niedrigeren Beförderungsentgelt nachzufordern. Es stand also dem Verband, solange er bestand, gegebenenfalls ein zweiteiliger Anspruch zu, nämlich der Anspruch auf den scheinbar mit Rechtswirkung vereinbarten Beförderungsentgelt und der Anspruch auf den Unterschiedsbetrag gegenüber dem gemäss § 14 Abs 3 Satz 2 sich ergebenden tatsächlichen Beförderungsentgelt. Ein Rechtsunterschied zwischen den beiden Beförderungsteilen, die beide dem Verband zustanden, beide von diesem gleichsam treuhänderisch für den Unternehmer eingezogen wurden, und die beide zusammen erst das wirkliche Beförderungsentgelt darstellten, bestand mit der Ausnahme eines Abweichens bezüglich der Verjährung nicht.

Es ist unzweifelhaft, dass das vereinbarte Beförderungsentgelt nach Wegfall des Verbandes dem Unternehmer zusteht.

Es fragt sich, ob sich dieser Anspruch des Unternehmers auch auf den Nachforderungsanspruch erstreckt. Dies ist zu bejahen.

Dass eine Forderung auf den vollen tariflichen Preis, d.h. also, insbesondere auf den Unterschiedsbetrag zwischen dem von den Parteien vereinbarten tarifmässigen Entgelt, besteht, ergibt sich ausdrücklich aus § 14 Abs 3 letzter Satz, der aufrecht erhalten ist. Diese Forderung muss naturgemäss einen Gläubiger haben. Nach Wegfall des Verbandes kann mangels Benennung irgend eines Gläubigers dies auch wieder nur der Unternehmer sein.

Ob es an sich wünschenswert ist, dass ein Unternehmer, der gesetzwidrig einen zu niedrigen Preis vereinbart hat, trotzdem den höheren Tarifpreis erhält, kann dahingestellt bleiben. § 23 GüKG sieht nunmehr eine verschiedene Behandlung vor, je nachdem, ob der Unternehmer vorsätzlich gehandelt hat oder auch binnen einer ihm gesetzten Frist die Nachforderung nicht vorgenommen hat, in welchen Fällen die Forderung auf die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr übergeht, während der Unternehmer sonst die Forderung für sich behält. Die Frage ist an sich für den im vorliegenden Fall in Betracht kommenden Zeitraum nicht im Gesetz geklärt, da es unterlassen worden ist, eine Ersatzvorschrift für § 16 GFG im GPÄG vorzusehen. Aber für jeden der Zeiträume, in denen die verschiedenen Gesetzesformulierungen galten und gelten, steht eindeutig fest, wie es in § 16 GFG und § 23 GüKG besonders zum Ausdruck gekommen ist, dass der Auftraggeber keinesfalls durch Zahlung des vereinbarten Minderpreises weiteren Zahlungsverpflichtungen entgehen und damit die Bestimmung, dass der tarifliche Preis als vereinbart gilt, umgehen kann. Damit steht der zivilrechtliche Anspruch der Klägerin auf den tarifwidrigerweise, wenn auch entsprechend der

Parteivereinbarung nicht gezahlten Unterschiedsbetrag fest. Ob Verwaltungsmassnahmen, so wie in § 23 GÜKG vorgesehen, dahin führen, dass der Nachzahlungsbetrag nicht bei der ebenfalls tarifuntreuen Klägerin verbleibt, steht in diesem Rechtsstreit nicht zur Frage. Der Beklagte geht in gewissem Umfang ja auch von dieser Rechtslage aus, wenn er es für möglich hält, dass die Klägerin auf die Nachforderung verzichtet hätte bzw. sie verwirkt habe, da dies nur bei einer Anspruchsberechtigung der Klägerin in Betracht kommt.

VI. Dagegen beruft sich die Revision teilweise nicht zu Unrecht auf den Eintritt der Verjährung. Sie stützt diesen Vortrag auf § 40 KVO; diese Vorschrift ist als eine dem Auftraggeber günstige und jedermann zugute kommende Vergünstigung im Sinne des § 14 GFG anzusehen.

§ 16 Abs 2 GFG sah vor, dass die - vom Kraftwagenbetriebsverband geltend zu machenden - Nachforderungsansprüche wegen nicht ursprünglich in Rechnung gestellter Beförderungsentgelte in zwei Jahren verjähren sollten. Diese Bestimmung ist ebenso wie § 16 Abs 1 schon mit Kriegsende durch den Fortfall des Kraftwagenbetriebsverbandes unanwendbar geworden. Formell ist sie auch, ohne Ersatz durch eine anderweitige Bestimmung, mit der Einführung des GFÄG abgeschafft worden. Damit ist an die Stelle der besonderen Verjährungsfrist für die Nachforderungsansprüche die einheitliche Verjährungsfrist von einem Jahr getreten, die § 40 KVO als Teil des Tarifs für alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag vorgesehen hat; denn der in § 40 KVO vorgesehene Vorbehalt wegen § 16 Abs 2 GFG ist gegenstandslos geworden, als die vorbehaltene Vorschrift selbst unwirksam geworden bzw. aufgehoben war. Angesichts der Bestimmung des Tarifs kommt eine Anwendung von § 196 Ziff 3 BGB gegenüber dieser Sondervorschrift nicht in Betracht.

VII. Die Zustellung des Zahlungsbefehls an die Beklagte ist am 15. Dezember 1950 erfolgt; das bedeutet, dass alle Ansprüche wegen Gütern, die bis zum Ablauf des 14. Dezember 1949 zur Beförderung angenommen worden sind (§ 40 Abs 2 a KVO), verjährt sind, während später entstandene Forderungen der Klägerin zustehen.

Eine einfache Trennung der Rechnungsbeträge, so wie sie aktenkundig sind, ist aus zwei Gründen in der Revisionsinstanz nicht möglich. Einmal sind nur die Rechnungsdaten angegeben, nicht aber die für die Verjährung allein massgebliche Annahme zur Beförderung, was für einige Beträge eine veränderte Beurteilung erforderlich machen kann. Darüber hinaus ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht eine für das Revisionsgericht bindende Feststellung zu erkennen, wie weit die einzelnen Rechnungsposten zum Teil solche Beträge enthalten, über die das Landgericht in seinem Teilurteil noch nicht erkannt hat, über die also im ersten Rechtszug noch nicht entschieden worden ist. Der Senat kann daher nicht zur Sache selbst entscheiden.

VIII. Die schliesslich noch von der Revision aufgeworfene Frage, ob die Entscheidung des I. Zivilsenats vom 19. Januar 1951, BGHZ 1, 85 ff. für den ganzen in diesem Rechtsstreit zu entscheidenden Fragenkomplex zu berücksichtigen sei, ist zu verneinen. Der I. Zivilsenat hat, wie es der damaligen Prozesslage entsprach, es dahingestellt gelassen, ob der Reichskraftwagentarif der KVO eine allgemein verbindliche Geltung beanspruchen konnte. Diese Frage ist also unentschieden geblieben, während sie im vorliegenden Fall entschieden werden musste. Auch die Entscheidung des I. Zivilsenats vom 29. April 1952 (BGHZ 6, 145) steht den hier gegebenen Ausführungen nicht entgegen.

Der I. Zivilsenat hat auf eine Anfrage des erkennenden Senats die Auffassung vertreten, dass die Entscheidung

Über die Unabdingbarkeit der Tarifsätze des Kraftwagen-tarifs nicht die Auffassung berühren würde, die in den vorerwähnten Urteilen hinsichtlich des Zustandekommens des Frachtvertrags sowie hinsichtlich der Haftung des Unternehmens niedergelegt sind. Damit ist klargestellt, dass der erkennende Senat durch die vorbezeichneten Entscheidungen des I. Senats nicht behindert war, sich für die Unabdingbarkeit der Tarifsätze zu entscheiden.

IX. Aus allen diesen Erwägungen war die Sache daher unter Aufhebung der vorinstanzlichen Urteile an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird bei der erneuten Verhandlung und Entscheidung im wesentlichen die Abgrenzung der verjährten und nichtverjährten Forderungen, soweit sie von dem Teilurteil des Landgerichts erfasst waren, vorzunehmen haben.

Die Kostenentscheidung war demgemäss dem Schlussurteil vorzubehalten.

Dr. Drost

Dr. Haidinger

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. K.E. Meyer