

Für das Nachschlagewerk:

Nicht für die Amtliche Sammlung!

2395 004

Gesetz: HGB § 408 Abs 2; GüKG §§ 5, 21 Abs 2; Reichs-
kraftwagentarif (RKT) vom 30.3.36 (RVBl B S 71)
Nr 1; Nr 1a (Fassung vom 16.5.42, RVBl B S 62)

Rechtssatz: 1. Bei Tarifunterbietung hängt der Anspruch
des Spediteurs gegen den Versender auf Zahlung
des tariflichen Entgelts nicht davon ab, daß
der Spediteur dem Frachtführer die Tariffracht
gezahlt hat.

2. Kommt nach der übereinstimmenden Ansicht
von Versender und Spediteur wegen des geringen
Gewichtes des Beförderungsgutes (leere Blech-
dosen) eine Frachtberechnung nach dem wirklichen
Gewicht nicht in Frage, so ist die Fracht nach
der Nutzlast des Fahrzeugs zu berechnen.

Aktenzeichen: II ZR 329/55

Urt. des BGH v. 15. April 1957

LG Braunschweig
OLG Braunschweig

Verkündet
am 15. April 1957
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 Straßenverkehrsgenossenschaft N [REDACTED] eGmbH
H [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand Spediteur
Karl N [REDACTED] und Kaufmann Otto W [REDACTED], H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma I. A. S [REDACTED] AG, B [REDACTED], H [REDACTED]
Straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand Fabrik-
direktor von S [REDACTED] und Fabrikdirektor W [REDACTED],
B [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 11. April 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Canter und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Braunschweig
vom 24. Februar 1955 aufgehoben. Die Sache wird zur
anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über
die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zu-
rückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Im Jahre 1953 übernahm es der Spediteur W [REDACTED] für die Beklagte Blechemballagen, insbesondere leere Bierdosen, im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zu versenden. W [REDACTED] schloß die erforderlichen Frachtverträge mit den Frachtführern, den Unternehmern, die die Lastkraftwagen im Güterfernverkehr stellten, im eigenen Namen für Rechnung der Beklagten ab. Zwischen der Beklagten und W [REDACTED] war vereinbart worden, welche Frachtentgelte für die Frachtführer gezahlt werden sollten. Um dieses Entgelt mit den Bestimmungen des Reichskraftwagentarifs (RKT) in Einklang zu bringen, gab W [REDACTED] auf den meisten der von ihm ausgestellten Frachtbriefe ein Gewicht der Ladung an, das bei der Berechnung der Fracht nach dem RKT unter Zugrundelegung des Gewichts der Ladung zu dem von W [REDACTED] mit der Beklagten vereinbarten Beförderungsentgelt führte. Diese Maßnahme war erforderlich, weil im Hinblick auf das geringe Gewicht der Blechemballagen die Unterbringung der Aufträge bei den Frachtführern im Falle einer Berechnung nach dem tatsächlichen Ladungsgewicht auf Schwierigkeiten gestoßen wäre. Das so errechnete Gewicht der Ladung lag über dem tatsächlichen Gewicht der Ladung, aber unter 80 % der Nutzlast der Fahrzeuge.

Die Klägerin ist der Auffassung, diese Frachtberechnung stehe mit den nach §§ 22, 106 Abs 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GÜKG) vom 17. Oktober 1952 (BGBl I, 697) unabdingbaren Bestimmungen des RKT in Widerspruch; da die Beklagte das Gewicht der Ladung nicht angegeben habe, sei die Fracht nach Nr 1 a RKT für die gesamte Nutzlast des Fahrzeugs zu berechnen; da es sich um besonders leichtes Gut gehandelt habe, wolle sie jedoch aus Entgegenkommen den Frachtberechnungen statt 100 % nur 80 % der Nutzlast zugrunde legen. Bei dieser Berechnung ständen dem Spediteur W [REDACTED] noch Nachforderungen in Höhe von 5344,48 DM zu, die sie nebst Zinsen auf Grund Abtretung mit der Klage geltend macht.



Die Beklagte ist der Ansicht, W [REDACTED] könne nur die Fracht verlangen, die er selbst an die Frachtführer gezahlt habe. Nach Nutzlast der Fahrzeuge könne keinesfalls abgerechnet werden, da ausdrücklich bei der Versendung durch W [REDACTED] den Frachtführern Ladungsgewichte genannt worden seien; es müsse deshalb in jedem Fall von dem Gewicht der Ladung ausgegangen werden. W [REDACTED] könne auch deshalb keine Ansprüche gegen die Beklagte mehr erheben, weil er selbst den Tarifverstoß begangen habe; er sei es gewesen, der die unrichtigen Ladungsgewichte in den Frachtbriefen vermerkt habe. Er handle arglistig, wenn er nach diesem Verhalten nunmehr Nachforderungen auf Grund einer Berechnung der Fracht nach der Nutzlast der verwendeten Fahrzeuge stelle. Er handle auch deswegen arglistig, weil er ihren Angestellten Sch [REDACTED] bestochen habe, damit dieser ein höheres als das tatsächliche Gewicht in die Frachtbriefe einsetze. W [REDACTED] sei verpflichtet gewesen, die Versendung unter Frachtberechnung nach dem tatsächlichen Gewicht vorzunehmen. Da sich die Klägerin des Anspruchs berühme, sie könne die Fracht nach 100 % der Nutzlast berechnen, hat die Beklagte Widerklage mit dem Antrag erhoben festzustellen, daß der Klägerin über den Klageanspruch hinaus keine Ansprüche zustehen.

Die Klägerin bestreitet das Vorliegen einer Bestechung. Sch [REDACTED] sei nur Expedient der Beklagten und an die ihm von seinen Vorgesetzten vorgeschriebenen Pauschalfrachtsätze gebunden gewesen. Kein Transportunternehmer wäre bereit gewesen, zum reinen Gewichtstarif zu fahren, da er nicht auf seine Kosten gekommen wäre: es hätte auch keine Verpflichtung hierzu bestanden.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben und die Widerklage als unbegründet abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen und nach der Widerklage erkannt.

Die Revision der Klägerin erstrebt die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagte beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen und nach dem Widerklageantrag erkannt, weil der Spediteur W. [REDACTED] nach §§ 407 ff HGB, §§ 675, 670 BGB nur Anspruch auf Ersatz der Beträge habe, die er an die von ihm zugezogenen Frachtführer tatsächlich gezahlt habe; diese Beträge habe W. [REDACTED] auch nur mit den Frachtführern bedungen (§ 408 Abs 2 HGB); daran ändere § 21 Abs 2 GüKG nichts, der in diesem Zusammenhang nur die Bedeutung habe, daß der Auftraggeber sich dem Aufwendungsersatz verlangenden Spediteur gegenüber nicht darauf berufen könne, daß die Versendung zu niedrigeren als den tariflichen Frachtkosten vereinbart worden sei, wenn der Spediteur tatsächlich zu den tariflichen Frachtkosten versendet und das Tarifentgelt an den Frachtführer gezahlt hat.

Mit Recht greift die Revision diese Ansicht als rechtsirrig an.

Wie der Senat bereits in seinem Urteil vom 29. Oktober 1952 - II ZR 293/51 (BGHZ 8, 66 687) des näheren ausgeführt hat, sind die gesamten Regelungen bezüglich des Tarifwesens im Güterfernverkehr nicht wie die sonst zur Zeit der Warenverknappung erlassenen Preisbestimmungen zum Schutze des Verbrauchers getroffen worden, um diesen vor Überforderungen zu schützen; vielmehr ist der ausgesprochene Zweck der gesetzlichen Bestimmungen der Schutz der Eisenbahn gegen eine Unterbietung durch den freien Kraftwagenverkehr. Unter dieser Zweckbestimmung steht auch § 21 Abs 2 GüKG. Hiernach

gilt hinsichtlich der Beförderungsleistung der Tarif auch für den Speditionsvertrag zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber. Damit hat das Gesetz eine gesetzliche Sicherung gegen Tarifunterbietungen im Güterfernverkehr geschaffen. Nach § 14 des früheren Gesetzes über den Güterfernverkehr bestimmte der Tarif die Höhe des nach dem Beförderungsvertrag zu entrichtenden Beförderungsentgeltes. Der Beförderungsvertrag wird zwischen dem Absender, der bei Zwischenschaltung des Spediteurs in der Regel der Spediteur ist, und dem Frachtunternehmer geschlossen. Es bestand nun die Gefahr, daß der Spediteur, um Aufträge zu erhalten, mit seinem Auftraggeber ein Beförderungsentgelt vereinbarte, das unter dem Tarif lag. Dies führte dazu, daß der Spediteur seinerseits Frachtunternehmer suchte, die bereit waren, unter dem Tarif zu fahren. Um diesen Anreiz der Tarifunterbietung zu verhüten, bestimmt § 21 Abs 2 GüKG nunmehr ausdrücklich, daß der Tarif auch zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber gilt (vgl. Ruwe GüKG § 21 Anm 2). Die Vorschrift des § 21 Abs 2 GüKG dient nicht so sehr dem Schutz des Spediteurs oder des Frachtführers, sondern zielt auf den Auftraggeber, dessen Überlegungen und Handeln sie beeinflussen will: Seine Entscheidung darüber, ob er das Gut mit der Eisenbahn oder mit Kraftwagen befördern lassen will, soll nicht durch die Möglichkeit der Tarifunterbietung bei Beförderung durch Kraftwagen bestimmt werden. Daher sind die Tarifvorschriften auch auf das Entgelt für die Beförderungsleistung im Speditionsvertrag anzuwenden, wobei ein abweichender übereinstimmender Parteiwille von Spediteur und Auftraggeber unbeachtlich ist; denn die in § 22 Abs 3 GüKG ausgesprochene Unmittelbarkeitwirkung des Tarifs gilt auch im Falle des § 21 Abs 2 GüKG (Hein-Eichhoff-Pukall-Krien GüKG § 22 Anm 12). Sie ist, z.B. bei Angabe fingierten Gewichtes, ein Ausfluß des Grundsatzes, daß durch Schaffung von Scheintatbeständen die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes nicht umgangen werden dürfen (§ 5 GüKG).

Die Zweckbestimmung des § 21 Abs 2 GüKG hat den Vorrang gegenüber dem sich aus dem Wesen des Speditionsvertrages ergebenden Gedanken, daß der Spediteur für Rechnung seines Auftraggebers den Beförderungsvertrag abschließt und daher grundsätzlich nur Ersatz für von ihm aufgewendete Beträge verlangen kann. Nach § 408 Abs 2 HGB ist der Spediteur nicht berechtigt, dem Absender (Auftraggeber) eine höhere als die mit dem Frachtführer (Unternehmer) bedungene Fracht zu berechnen. Daraus hat die Rechtsprechung (OLG 28, 388) gefolgert, daß der Spediteur Frachtabschläge dem Auftraggeber hinauszugeben habe. Dies kann freilich für einen gesetzeswidrigen (§ 22 Abs 2 GüKG) Frachtnachlaß nicht gelten. Als "bedungene" Fracht im Sinne des § 408 Abs 2 HGB ist nicht die mit dem Frachtführer etwa vereinbarte untarifliche Fracht, sondern die tarifliche Fracht anzusehen, die nach § 22 Abs 3 Satz 2 GüKG auch entgegen dem abweichenden übereinstimmenden Parteiwillen von Spediteur und Frachtführer Bestandteil des zwischen ihnen geschlossen Beförderungsvertrages ist. Kommt der Frachtführer der ihm nach § 23 GüKG obliegenden Pflicht, bei untertariflicher Berechnung den Unterschiedsbetrag vom Spediteur nachzufordern, nicht nach, so darf diese Pflichtverletzung nicht dem Auftraggeber zugute kommen, da hierdurch die im Vordergrund stehende Zweckbestimmung des § 21 Abs 2 GüKG vereitelt würde. Selbstverständlich soll die Frachtnachforderung letzten Endes nicht dem Spediteur, sondern dem Frachtführer zugute kommen; jedoch hängt der Anspruch des Spediteurs gegen seinen Auftraggeber auf Frachtnachzahlung weder davon ab, daß der Spediteur dem Frachtführer den Unterschiedsbetrag bereits gezahlt hat, noch auch nur davon, daß der Frachtführer gegen den Spediteur die Frachtnachforderungen geltend macht (AA Schlegelberger-Schröder HGB 3. Aufl § 408 Anm 32, § 409 Anm 15). Es ist daher rechtsirrig, wenn das Berufungsgericht meint, die Klage sei nicht schlüssig begründet, weil die Klägerin nicht vorgetragen habe, daß W. den Unterschiedsbetrag an seinen Frachtführer gezahlt habe.

Ob sich die gleiche Rechtslage auch daraus ergibt, daß der Spediteur W [REDACTED] und die Beklagte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts Frachtpauschalsätze vereinbart, also sich über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt haben (§ 413 Abs 1 HGB), kann dahingestellt bleiben.

Der Nachforderungsanspruch der Klägerin ist auch nicht etwa deshalb unbegründet, weil der Tarif, wie die Beklagte meint, nicht unterboten, sondern überboten sei. Der RKT stellt den Parteien zur Wahl, ob sie der Frachtberechnung das wirkliche Gewicht des Beförderungsgutes (RKT Abschn I Nr 1, Nr 2) oder die Nutzlast des Fahrzeugs (RKT idF v 16.5.1942 RVBl B S 62 Abschn I Nr 1a) zugrunde legen wollen. Da nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wegen des geringen Gewichtes des Beförderungsguts eine Unterbringung der Frachtaufträge bei den Unternehmern des Kraftwagengüterfernverkehrs nicht möglich war und auch keine Beförderungspflicht des Unternehmers besteht (vgl § 7 Abs 1 KVO, Ausnahme § 90 GüKG), hat die Beklagte mit W [REDACTED] Pauschalsätze in Geld vereinbart, bei denen von der Angabe und Berücksichtigung des Gewichts bewußt abgesehen wurde. Daran, daß die Vertragsparteien das Gewicht der Sendung nicht zum Ausgangspunkt der Frachtberechnung machen wollten, ändert auch nichts die Tatsache, daß W [REDACTED] an Hand des RKT ein den Pauschalsätzen entsprechendes Gewicht errechnete und dieses fingierte Gewicht in den meisten, wenn auch nicht in allen Fällen, in den Frachtbrief einsetzte. Dieses Verhalten, das der Schaffung eines Scheintatbestandes (§ 5 GüKG) diene, schließt keine nach Nr 1a RKT beachtliche Gewichtsangabe in sich. Wollten aber die Vertragsparteien die Fracht nicht nach dem Gewicht berechnen, so hat die Berechnung nach der Nutzlast des Fahrzeugs zu erfolgen. Die Vereinbarung von Pauschalsätzen stellt sich daher als Unterbietung des nach den besonderen Umständen des Falles allein in Frage kommenden Nutzlast-Tarifs dar.

11

Der Umstand, daß der Unternehmer den Tarif vorsätzlich unterbietet, rechtfertigt nicht den Einwand der Arglist (vgl die Urteile des Ersten Zivilsenats vom 19. April 1955 I ZR 76/53 /NJW 1955, 17557 und vom 27. September 1955 I ZR 212/53: Hein usw GÜKG § 23 Anm 6 c).

Hiernach mußte das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben werden. Da im angefochtenen Urteil zur Einwendung der Beklagten, W. [REDACTED] habe in sittenwidriger Weise mit ihrem Angestellten Sch. [REDACTED] zusammengewirkt, um sie zu schädigen (§ 826 BGB), keine Stellung genommen ist und hierzu weitere tatsächliche Feststellungen notwendig sind, war die Sache zur weiteren Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dr. Canter Dr. Haidinger Dr. Fischer Dr. Nörr Dr. Haager