

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

KraftverkehrsO v. 30. März 1936, RVkBl B 151, §§ 17,
29, 31, 34; BGB § 254 B

- a) Obliegt dem Absender die Verladung, so gehen Schäden an dem Gut, die durch unsachgemäße Verstauerung und Befestigung auf dem Fahrzeug entstehen, zu seinen Lasten.
- b) Ist ein unter § 29 KVO fallender Schaden an dem Gut auf Verschulden sowohl des Absenders wie des Unternehmers zurückzuführen, so findet § 254 BGB Anwendung.
- c) Die Schadensersatzpflicht des Unternehmers nach § 31 Buchst. c KVO erstreckt sich nicht auf Vermögensschäden, die infolge einer unter § 29 KVO fallenden Beschädigung des Guts eingetreten sind.

KraftverkehrsO v. 30. März 1936, RVkBl B 151,
§ 29; BGB § 823 I

Sind auf einen Schaden die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung anzuwenden, so wird dadurch die Anwendbarkeit der Vorschriften über unerlaubte Handlungen nicht ausgeschlossen.

BGB § 823 A e

Der mittelbare Besitzer kann für Schäden, die der unmittelbare Besitzer verschuldet hat, von diesem keinen Schadensersatz nach § 823 Abs. 1 BGB unter dem Gesichtspunkt beanspruchen, daß der Besitz als sonstiges Recht im Sinn dieser Vorschrift anzusehen sei.

BGH, Urt. v. 21. April 1960 - II ZR 21/58

OLG Karlsruhe

LG Karlsruhe

Verkündet

am 21. April 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

der Firma G ■ Möbel-, Spedition- und
Transportunternehmen, P ■, E ■ Str. ■,

Beklagten, Revisionsklägerin und
Anschlußrevisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■-

gegen

die Firma Friedrich S ■, Bauunternehmung,
P ■, W ■,

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 22. Februar 1960 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Haager, Liesecke und Hill für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Karlsruhe vom 25. Oktober 1957 aufgehoben. Die Anschlußrevision der Klägerin wird zurückgewiesen.

Das Teilurteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts in Karlsruhe vom 1. Juni 1956 wird auf die Berufung der Beklagten unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung und der Anschlußberufung der Klägerin dahin abgeändert, daß der mit der Klage geltend gemachte Anspruch im Rahmen der §§ 29, 32, 35 und 36 KVO zu

drei Vierteln dem Grunde nach gerechtfertigt ist. Im übrigen wird die Klage abgewiesen. Die Sache wird an das Landgericht zurückverwiesen.

Die Klägerin hat von den Kosten des Revisionsverfahrens und des Berufungsverfahrens sieben Neuntel zu tragen. Im übrigen bleibt die Entscheidung über die Kosten einschließlich der weiteren Kosten des Berufungsverfahrens und des Revisionsverfahrens dem Schlußurteil vorbehalten.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin beauftragte im August 1952 die Beklagte mit dem Transport eines gemieteten Turmdrehkrans von Stuttgart nach einer Baustelle der Klägerin in Mannheim. Die Beklagte führte den Transport mit einem Lastzug durch, den der bei ihr beschäftigte Automechaniker G. [REDACTED] lenkte. Angestellte des Stuttgarter Bauunternehmens M. [REDACTED] & Co. luden das 4,5 to schwere Kranführerhaus, ohne es zu befestigen, auf die Zugmaschine, die Auslegerteile auf den Anhänger. Bei der Ankunft des Transports in Mannheim am 13. August 1952 gegen 16.45 Uhr konnte der Kran nicht abgeladen werden, weil die Baustelle wegen eines Unwetters unter Wasser stand. G. [REDACTED] stellte den Anhänger in einer Nebenstraße ab. Bei einer Fahrt mit der beladenen Zugmaschine durch Mannheim kippte das Kranführerhaus gegen 0.20 Uhr bei einer Wendung über die rechte Bordwand und wurde beschädigt.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Ersatz ihres auf insgesamt 25.665,60 DM bezifferten Schadens, den sie nach ihrer Behauptung durch Feststellung und Behebung der Beschädigung des Krans, sowie durch den Ausfall des Krans für die Bauarbeiten erlitten hat, abzüglich eines Betrages von 3.000 DM, die die Beklagte ihr unter Vorbehalt gezahlt hat. Die Klägerin macht geltend, die Beklagte habe es schuldhaft unterlassen, für die ordnungsmäßige Befestigung des Krans zu sorgen, und habe die Durchführung des Transports einem für eine solche Aufgabe zu jungen und unerfahrenen Fahrer überlassen. Dieser sei nach der Ankunft an der Baustelle der Aufforderung des bei der Klägerin beschäftigten Bautechnikers K. [REDACTED], den ganzen Lastzug bis zum nächsten Morgen in einer Nebenstraße abzustellen, nicht nachgekommen, sondern sei ohne sachlichen Anlaß nachts durch Mannheim gefahren und habe dabei den Unfall herbeigeführt, obwohl Kuhmert ihn ausdrücklich davor gewarnt habe.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und Widerklage auf Rückzahlung der erwähnten 3.000 DM erhoben. Sie macht geltend, die Parteien hätten ihren vertraglichen Beziehungen auch ohne ausdrückliche Vereinbarung die Kraftverkehrsordnung zugrunde gelegt, da die Klägerin als Inhaberin eines größeren Bauunternehmens beim Vertragsschluß mit der Beklagten von der Anwendbarkeit der Kraftverkehrsordnung habe ausgehen müssen. Die Klägerin sei daher für die ordnungsmäßige Vorladung des Krans, der als Ladegut, nicht als Stückgut anzusehen sei, verantwortlich gewesen. Ihren Fahrer, den sie im übrigen sorgfältig ausgesucht und überwacht habe, treffe an dem Unfall kein Verschulden.

Das Landgericht hat durch "Teilurteil" - in Wirklichkeit handelt es sich um ein Teil- und Zwischenurteil - den Klageanspruch für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt. In den Gründen hat es ausgeführt, die Klägerin könne nur im Rahmen der §§ 29, 32, 35 und 36 KVO für die unmittelbar an dem Kran verursachten Schäden Ersatz verlangen; weitere vertragliche Haftungsgrundlagen kämen nicht in Betracht. Auch lägen die Voraussetzungen für Schadensersatzansprüche auf Grund unerlaubter Handlung nicht vor. Auf die Berufung der Beklagten hin hat das Oberlandesgericht den Klageanspruch unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung und Abweisung der Klage im übrigen zu 3/4 für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt, und zwar nach den Entscheidungsgründen lediglich auf Grund der Vorschriften über unerlaubte Handlung unter Versagung von Ansprüchen auf Grund Vertrages.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagte Revision und die Klägerin unselbständige Anschlußrevision eingelegt. Die Beklagte verfolgt ihren Antrag auf Abweisung der Klage weiter, während die Klägerin bittet, den Klageanspruch in vollem Umfang für dem Grunde nach gerechtfertigt zu erklären. Beide

Parteien begchren überdies Zurückweisung des gegnerischen Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht prüft zunächst, in welchem Umfang es das erstinstanzliche Urteil auf die Berufung d e r B e k l a g t e n hin nachprüfen kann. Es führt dazu aus, die in den Gründen dieses Urteils ausgesprochene Beschränkung auf Ansprüche nach §§ 29, 32, 35 und 36 KVO unter Versagung weitergehender Ansprüche auf Grund Vertrages oder unerlaubter Handlung habe in der Urteilsformel keinen Ausdruck gefunden. Die Klägerin sei deshalb durch dieses Urteil nicht gehindert, im Vorfahren über die Höhe weitergehende Schadensersatzansprüche zu verfolgen. Der Klageanspruch sei daher auf die Berufung der Beklagten hin auch unter dem Gesichtspunkt zu prüfen, ob der Klägerin solche weitergehenden Schadensersatzansprüche auf Grund Vertrages oder unerlaubter Handlung zustünden.

Diese durch die Revision angegriffene Auffassung unterliegt rechtlichen Bedenken. Das Berufungsgericht durfte nicht auf die Berufung der Beklagten hin das erstinstanzliche Urteil zu deren Nachteil ändern. Wird im Tenor eines Zwischenurteils ein Anspruch d e m Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, so ist damit noch nicht die Frage beantwortet, ob die Voraussetzungen aller in Betracht kommenden Klagegrundlagen als vorliegend angesehen werden. Es bleibt mithin insoweit Raum für eine einschränkende Auslegung des Tenors unter Heranziehung der Gründe. Diese ergeben hier eindeutig, daß das Landgericht sein Zwischenurteil auf einen bestimmten Klagegrund unter Verneinung der Voraussetzungen anderer Klagegründe beschränken wollte. In einem solchen Fall liegt in einer Entscheidung des Rechtsmittelgerichts, wonach uneingeschränkt auch andere, weitergehende Schadensersatzansprüche rechtfertigende Klage-

gründe gegeben sind, eine Änderung zum Nachteil des Beklagten, soweit dadurch die Höchstgrenze entfällt, die für Ansprüche aus dem durch das erstinstanzliche Gericht bejahten Klagegrund besteht (vgl. dazu RG JW 1935, 3463; 1937, 232; RG HRR 1935, 965; BGH NJW 1951, 837; Urteil des Ersten Senats v. 9. März 1956 - I ZR 145/54; Wieczorek, ZPO § 304 Anm. B II b 1; Rosenberg, Zivilprozeßrecht 8. Aufl. § 55 III 3 c S. 246; z. T. anders RG Gruchot 41, 179, 181; RGZ 93, 156, 158; 97, 25; 131, 343; RG JW 1936, 1968). Eine solche Änderung war nur auf Anschlußberufung der Klägerin hin zulässig.

Sowohl das Berufungsgericht wie die Revision haben verkannt, daß die Klägerin, wie die Anschlußrevision mit Recht geltend macht, tatsächlich Anschlußberufung eingelegt hatte. Fast der gesamte Inhalt ihres Schriftsatzes vom 14. Januar 1957 - des einzigen, den sie in der Berufungsinstanz eingereicht hatte - richtet sich gegen den Teil der Gründe des erstinstanzlichen Urteils, in dem das Landgericht die Voraussetzungen weitergehender Ansprüche verneint hatte. Der Sinn dieser Ausführungen im Berufungsverfahren über den Grund des Anspruchs war offenbar der, daß die Klägerin insoweit eine Änderung des ergangenen erstinstanzlichen Grundurteils anstrebte und sich nicht auf die Verteidigung gegen die Berufung der Beklagten beschränken wollte. Demgegenüber kann es nicht entscheidend darauf ankommen, daß sie nicht ausdrücklich von Anschlußberufung sprach und auch keinen dementsprechenden Antrag formuliert hatte. Es genügt, daß sie den Willen, Anschlußberufung einzulegen und eine fest umgrenzte Änderung des erstinstanzlichen Urteils zu erreichen, durch Inhalt und Angriffsrichtung ihrer schriftsätzlichen Ausführungen hinlänglich klar zum Ausdruck gebracht hatte (RGZ 141, 347, 351; 142, 307, 311; 156, 291, 295; RG JW 1938, 895; BGH NJW 1954, 266). Diesen Anforderungen entsprach der genannte Schriftsatz. Der Auffassung des Berufungsgerichts, daß es das erstinstanzliche Urteil auch insoweit nachzuprüfen hatte, als dieses über den

Rahmen der genannten Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung hinausgehende Schadensersatzansprüche der Klägerin auf Grund Vertrages oder unerlaubter Handlung als nicht gegeben angesehen hatte, ist deshalb im Ergebnis beizutreten.

II. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, die Klägerin könne keine Ansprüche aus der Kraftverkehrsordnung herleiten.

1. Das Berufungsgericht geht davon aus, auf den im August 1952 geschlossenen Frachtvertrag der Parteien seien außer den Sonderbestimmungen des inzwischen aufgehobenen Gesetzes über den Güterfernverkehr vom 26. Juni 1935 (RGBl I 788, geändert durch Gesetz vom 2. September 1949, WiGBI 306) auch die Kraftverkehrsordnung anzuwenden. Die Parteien hätten sich nach den Feststellungen des Landgerichts, denen sich das Berufungsgericht anschließt, der Anwendung der Kraftverkehrsordnung stillschweigend unterworfen. Das Landgericht hat dazu ausgeführt, die Klägerin betreibe ein größeres Bauunternehmen und habe, da sie fast täglich mit Frachtführern zu tun habe, eine gewisse Kenntnis von deren Geschäftsbereich erlangt. Wenn sie im Rahmen ihres Handelsbetriebs mit einem Unternehmen des gewerblichen Güterfernverkehrs einen Frachtvertrag schließe, so unterwerfe sie sich damit stillschweigend auch den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung.

Diese Ausführungen, die die Anschlußrevision zur Nachprüfung stellt, sind rechtlich bedenkenfrei. Nach gefestigter Rechtsprechung (BGHZ 12, 136, 138; BGH VersR 1957, 505) muß bei einem Güterfernverkehrsunternehmer stets angenommen werden, er wolle seine Beförderungsverträge zu den Bedingungen der Kraftverkehrsordnung als der für sein Gewerbe maßgebenden Vertragsordnung abschließen, wenn er nicht klar etwas Abweichendes zu erkennen gibt. Nicht die Unterwerfung unter die Kraftverkehrsordnung, sondern der Ausschluß ihrer Anwendbarkeit hätte deshalb in dem hier vorliegenden Fall einer ausdrück-

lichen Vereinbarung bedurft, die jedoch nicht getroffen worden ist. Die Kraftverkehrsordnung ist damit Vertragsbestandteil geworden.

2. Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 KVO obliegt die Verladung dem Absender, falls es sich nicht um Stückgut handelt (§§ 4, 20 Abs. 3 KVO), was nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts hier nicht der Fall war. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, zur Verladung gehöre auch die sachgemäße Befestigung des Guts auf dem Fahrzeug, die hier unterblieben sei. Der Unternehmer sei zwar nach § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO für die betriebssichere Verladung verantwortlich. Das bedeute aber nur, er müsse dafür sorgen, daß durch die Art der Verladung nicht die Betriebssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt werde. Die Anschlußrevision der Klägerin erhebt dagegen das Bedenken, allein die Beklagte als Unternehmer habe übersehen können und entscheiden müssen, ob eine Befestigung erforderlich gewesen sei oder nicht. Die Verantwortung für die richtige Befestigung habe daher der Beklagten obgelogen.

Der Angriff der Anschlußrevision ist nicht begründet. Im Schrifttum ist die Frage, ob zu der durch den Absender durchzuführenden Verladung auch das Verstauen und gegebenenfalls das Befestigen des Guts auf dem Fahrzeug gehört, umstritten. Krien (in "Kraftverkehrsrecht von A bis Z" unter "Das Ladegeschäft im gewerblichen Güterfernverkehr") ist der Ansicht, unter "Verladen" im Sinne des § 17 Abs. 1 Satz 1 KVO sei nicht der ganze Beladevorgang zu verstehen. Aus der Verantwortlichkeit des Unternehmers für die Betriebssicherheit der Verladung nach § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO ergebe sich vielmehr die Verpflichtung des Unternehmers zum Verstauen und Befestigen des Guts. Nur er könne beurteilen, welche Art des Verstauens und der Befestigung erforderlich sei, um Schäden zu verhüten. Dieser Ansicht schließt sich Hein an (KVO § 17 Anm. 1). Dagegen beschränkt die in Rechtsprechung und Schrifttum herrschende Auffassung die Verantwortlichkeit des Unternehmers

nach § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO auf die Betriebssicherheit allein des Fahrzeugs (Guelde KVO § 17 Anm. 3; Rösch, VersR 1952, 339; OLG Köln NJW 1955, 1320, OLG Hamm, VersR 1957, 125, beide mit zustimmender Anm. von Heim). Die Vertreter dieser Auffassung berufen sich darauf, daß auch die Eisenbahnverkehrsordnung, an die die Kraftverkehrsordnung sich weitgehend anlehnt, in § 83 Abs. 1 Buchst. c die Haftung der Eisenbahn für Schäden ausschließt, die aus der mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die der Absender zu verladen hat, entstehen. Sie halten außerdem die entgegengesetzte Ansicht für unvereinbar mit § 17 Abs. 1 Satz 1 KVO.

Die Schwierigkeit der Auslegung des § 17 Abs. 1 KVO ergibt sich daraus, daß Satz 1 dem Absender die Pflicht zu einer bestimmten Tätigkeit auferlegt, Satz 3 aber für ein bestimmtes Ergebnis dieser Tätigkeit einen anderen, nämlich den Unternehmer, verantwortlich macht. Daraus kann aber nicht gefolgert werden, daß der Absender von jeder Verantwortlichkeit für Art und Ergebnis der Verladetätigkeit befreit ist und nur ü b e r h a u p t zu verladen hat. Es ist vielmehr davon auszugehen, daß er o r d n u n g s m ä ß i g zu verladen hat. Dazu gehört insbesondere auch, daß durch die Art der Verladung Schäden, die dem Gut während der Beförderung drohen, nach Möglichkeit vermieden werden. Mit Recht weist Guelde aaO in diesem Zusammenhang auf § 26 Abs. 3 Buchst. f KVO hin. Danach ruht die Lieferfrist auf die Dauer eines Aufenthalts, der ohne Verschulden des Unternehmers dadurch entsteht, daß die v o m A b s e n d e r v e r l a d e n e Sendung um- oder zurechtgeladen werden muß. Mängel der Verladung, die ein solches Umladen erforderlich machen, gehen hiernach hinsichtlich der Berechnung der Lieferfrist grundsätzlich dann zu Lasten des Absenders, wenn er verladen hat. Darin kommt zum Ausdruck, daß es im allgemeinen Sache des Verladenden ist, durch geeignetes Verstauen und notfalls Befestigen des Guts auf dem Fahrzeug von vornherein zu verhüten, daß umgo-

laden werden muß. Im Anwendungsbereich der Kraftverkehrsordnung gilt hiernach insofern das gleiche wie nach § 83 Abs. 1 Buchst. c LVO für Eisenbahntransporte (vgl. dazu Finger, EVO 2. Aufl. § 83 Anm. 14 und 15; Goltermann, EVO 2. Aufl. § 83 Anm. 6): Wer als Absender zu verladen hat, muß zur Vermeidung von Rechtsnachteilen dieser Verpflichtung so nachkommen, daß das Gut während der Beförderung nicht infolge mangelhafter Verladung beschädigt wird.

Die in § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO statuierte Verantwortlichkeit des Unternehmers für die betriebssichere Verladung steht dem nicht entgegen. Es erscheint in diesem Zusammenhang von Bedeutung, daß die Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934 (RGBl I 457), die zur Zeit des Erlasses der Kraftverkehrsordnung galt, den Begriff Betriebssicherheit ebenfalls in einer die Ladung des Fahrzeugs betreffenden Vorschrift verwandte. Nach § 30 RStrVO, der entsprechend dem jetzt geltenden § 19 StVO Vorschriften über die Beladung von Fahrzeugen enthält und von einem beladenen Fahrzeug möglicherweise ausgehende Verkehrsgefahren auszuschließen suchte, durfte "die Betriebssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung nicht leiden". Die Ladung war danach so zu verstauen, daß sie das ordnungsmäßige Arbeiten der Vorrichtungen des Fahrzeugs nicht beeinträchtigte und den Fahrer bei der Handhabung dieser Vorrichtungen nicht behinderte (Müller, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl. § 19 StVO Anm. 8). Dies legt den Schluß nahe, daß auch in der Kraftverkehrsordnung der Begriff "betriebssicher" eine ähnlich enge Bedeutung wie in § 30 RStrVO hat. Jedenfalls aber ist die Auffassung, die Verantwortlichkeit des Unternehmers für die "betriebssichere Verladung" im Sinne des § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO ergebe keine Verantwortlichkeit auch für eine solche Art der - dem Absender obliegenden - Verladung, die Beschädigungen des Guts während der Beförderung nach Möglichkeit ausschliesse, durchaus auch mit dem Wortlaut dieser Vorschrift vereinbar.

Die Erwägung, der Unternehmer könne im allgemeinen die mit einer Beförderung verbundenen Gefahren besser als der Absender überschauen und die Ordnungsmäßigkeit der Verladung am besten beurteilen, greift nicht durch. Es kann nicht allgemein gesagt werden, daß die bei dem Unternehmer vorauszusetzenden Kenntnisse und Erfahrungen für die richtige Art der Verladung grundsätzlich von größerer Bedeutung seien als die Kenntnisse der Eigenart des beförderten Guts, mit der der Absender in der Regel näher vertraut sein wird als der Unternehmer. Dies liegt gerade im vorliegenden Fall auf der Hand, da zwar das verladende Unternehmen, nicht aber die Beklagte Erfahrungen in der Beförderung von Turmdrehkränen hatte sammeln können.

3. Das Berufungsgericht stellt auf Grund des Ergebnisses von zwei Sachverständigengutachten fest, der Kran sei mangelhaft verladen worden, da er überhaupt nicht befestigt gewesen sei. Eine Befestigung - etwa durch Umspannen mit Draht oder Seilen - wäre geeignet und notwendig gewesen, um den Unfall zu verhüten. Die Anschlußrevision der Klägerin rügt, das Berufungsgericht habe nicht die Möglichkeit berücksichtigt, daß eine Befestigung des Krans mit Draht oder Seilen im Augenblick des Unfalls entweder hätte reißen oder den ganzen Lastkraftwagen hätte umwerfen können. Diese Rüge geht fehl. Mit dem Hinweis auf eine Befestigung durch Umspannen mit Draht oder Seilen hat das Berufungsgericht lediglich eine rechtlich bedenkenfreie Folgerung aus dem Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Kollmann gezogen, wonach "eine einfache Befestigung" genügt hätte, um den Unfall zu vermeiden. Zu der Annahme, das Kranführerhaus sei mit einer solchen Gewalt gekippt, daß es bei Vorhandensein einer genügend starken Befestigung den Lastkraftwagen im Fallen ebenfalls umgekippt hätte, bot der Sachverhalt keine hinreichenden Anhaltspunkte. Das Berufungsgericht brauchte sich deshalb mit dieser Möglichkeit nicht auseinanderzusetzen, nachdem beide Sachverständige die Ursächlichkeit der fehlenden Befestigung für den Unfall eindeutig bejaht hatten.

4. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, die Klägerin habe mit der Möglichkeit rechnen müssen, daß der Fahrer unterwegs zu einer scharfen Wendung gezwungen sein könnte und das Kranführerhaus dann mangels einer geeigneten Befestigung von dem Fahrzeug stürzen könnte. Ihr falle deshalb Verschulden zur Last. Diese Auffassung läßt entgegen der Ansicht der Anschlußrevision keine Überspannung der an die Sorgfaltspflicht des Absenders hinsichtlich der Verladung zu stellenden Anforderungen erkennen. Die Klägerin hat nach § 278 BGB auch für das Verschulden der bei der Verladung als Erfüllungsgehilfin tätig gewordenen Baufirma einzustehen.

5. Unter Hinweis auf das daraus sich ergebende, durch die Klägerin zu vertretende Verschulden verneint das Berufungsgericht Schadensersatzansprüche der Klägerin nach §§ 29, 32, 35 und 36 KVO. Schäden, die durch Verschulden des Absenders entstehen, seien nach § 34 Satz 1 Buchst. c KVO von der Ersatzpflicht ausgeschlossen. Dieser Haftungsausschlußgrund gelte unabhängig davon, ob auch den Unternehmer Verschulden treffe. - Die gleiche Auffassung wird überwiegend auch im Schrifttum vertreten (Guelde, KVO § 34 Vorbem.; Heim, ZVersWes 1956, 227 und NJW 1954, 1892; Rösch, BB 1952, 391; Krien aaO unter "Die Schadenshaftung des Kraftwagengüterfernverkehrs" C. 2. a V; Voigt, RdK 1954, 68; Buthke, VP 1958, 157; Preyer, VersR 1958, 737; a.A. Weimar, ZVersWes 1956, 8), während in der Rechtsprechung die Ansicht vorherrscht, der Unternehmer könne sich bei eigenem Verschulden auf die Haftungsausschlußgründe des § 34 Satz 1 entweder überhaupt nicht berufen (OLG Hamm, VersR 1955, 689; OLG Stuttgart, NJW 1954, 1892; OLG Düsseldorf, NJW 1958, 305) oder - im Falle des § 34 Satz 1 Buchst. c - nur mit der Wirkung, daß § 254 BGB anzuwenden sei (OLG Stuttgart, VRS 6, 410).

Der Senat tritt für den Anwendungsbereich des § 34 Satz 1 Buchst. c der zuletzt erwähnten Auffassung bei. Die Kraftverkehrsordnung unterwirft den Unternehmer für bestimmte Schäden einer strengen Gefährdungshaftung, begrenzt jedoch seine Schadensersatzpflicht der Höhe nach. Es ist kein -----

sachlicher Grund ersichtlich, der es rechtfertigen könnte, diese Ersatzpflicht selbst bei erheblichem Verschulden des Unternehmers völlig entfallen zu lassen, wenn nur auch den Verfügungsberechtigten ein Verschulden trifft, sei es auch denkbar gering. Die Pflicht des Unternehmers zum Ersatz der hier in Rede stehenden Schäden geht hinsichtlich ihrer Voraussetzungen weiter als bei Anwendung des Verschuldensprinzips. Damit stünde es im Widerspruch, wenn er in den Fällen, in denen dem Verfügungsberechtigten Mitverschulden zur Last fällt, günstiger als bei Anwendung des Verschuldensprinzips auch auf sein Verhalten gestellt wäre. Andererseits kann aus § 34 KVO auch nicht der Grundsatz entnommen werden, daß bei Verschulden des Unternehmers eine Einschränkung oder ein Ausschluß einer Haftung überhaupt nicht in Betracht käme. Es erscheint vielmehr geboten, eine Abwägung der beiderseitigen Verantwortlichkeit nach den Grundsätzen des § 254 BGB jedenfalls dann vorzunehmen, wenn der Schaden durch beide Seiten schuldhaft verursacht worden ist.

Der Wortlaut des § 34 KVO zwingt nicht im Gegensatz zu dieser Auffassung zu der Auslegung, jedwedes für die Entstehung des Schadens ursächliche schuldhafte Verhalten des Verfügungsberechtigten schließe auch dann eine Ersatzpflicht des Unternehmers aus, wenn der Schaden auch auf dessen Verschulden zurückzuführen ist. Auch andere Vorschriften - auch solche der KVO - sprechen in anderer Formulierung vom Fortfall der Ersatzpflicht, wenn dem Ersatzberechtigten Verschulden zur Last fällt, ohne daß Rechtsprechung und Schrifttum sich dadurch an der Anwendung des einem allgemeinen Rechtsgrundsatz entsprechenden § 254 BGB gehindert gesehen hätten (vgl. z.B. zu § 12 Abs. 1 Satz 4 KVO Urteil des I. Senats vom 29. September 1953 - LM KVO Nr. 4 = BB 1953, 902 -, sowie Urteil desselben Senats vom 22. Januar 1954 - BB 1954, 301 - und Guelde, KVO § 12 Anm. 4; ferner zu § 1 HpflG BGH NJW 1951, 757 m.w.Nachw.). Ebensowenig überzeugt der im Schrifttum vielfach aus § 83 Abs. 3 LVO und

ähnlich gefaßten Vorschriften wie z.B. § 59 Abs. 3 BinnSchG gezogene Umkehrschluß. Nach § 83 Abs. 3 EVO kann die Bahn eine Befreiung von der Haftung nicht geltend machen, "wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist". Daß die Kraftverkehrsordnung keine ausdrückliche Vorschrift dieses Inhalts enthält, obwohl sie sich sonst vielfach an die Eisenbahnverkehrsordnung anlehnt, rechtfertigt noch nicht den Schluß, daß es im Anwendungsbereich des § 34 KVO auf ein Verschulden des Unternehmers überhaupt nicht ankommen solle. Die Übereinstimmung der Kraftverkehrsordnung und der Eisenbahnverkehrsordnung geht gerade auch in den Bestimmungen über die Schadensersatzpflicht und ihren Ausschluß nicht so weit, daß Abweichungen in der Formulierung einen Umkehrschluß, wie er selbst bei sehr viel sorgfältiger formulierten Vorschriften als der Kraftverkehrsordnung nur mit großer Vorsicht gezogen werden könnte, nahelegten. Im übrigen ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß Rechtsprechung und Schrifttum bei den durch § 83 Abs. 3 EVO erfaßten Fällen von der Anwendbarkeit des § 254 BGB ausgehen (RGZ 112, 284; RG EE 42, 92; Goltermann, EVO 2. Aufl. § 83 Anm. 18, Finger, EVO 2. Aufl. § 83 Anm. 46 c), obwohl auch hier bei reiner Wortinterpretation angenommen werden könnte, für eine Abwägung nach § 254 BGB sei kein Raum, da ja Verschulden der Eisenbahn ihre Befreiung von der Haftung schlechthin entfallen lasse.

Die Auffassung, daß es im Rahmen des § 34 KVO auf ein Verschulden des Unternehmers in keinem Fall ankomme, läßt sich auch nicht durch den im Schrifttum gegebenen Hinweis auf § 34 Satz 2 KVO rechtfertigen. Nach dieser Vorschrift sind die in § 34 Satz 1 Buchst. g - n genannten Schäden, die nach Satz 1 von der Ersatzpflicht grundsätzlich ausgenommen sind, dann zu ersetzen, wenn sie durch Transportmittelunfälle oder Betriebsunfälle verursacht sind. Daß durch diese Ausnahme von der Ausnahme die Gefährdungshaftung des Unternehmers in beschränktem Umfang wiederhergestellt wird, besagt nicht, daß

nur insoweit Einschränkungen des durch Satz 1 statuierten Ausschlusses von der Ersatzpflicht in Betracht kämen und daß es insbesondere auf Verschulden des Unternehmers auch insoweit nicht ankäme, als das Verschulden des Verfügungsberechtigten zu dessen Lasten in Satz 1 berücksichtigt wird.

6. Nach § 6 KVO haftet der Unternehmer für die Personen, deren er sich zur Erfüllung und bei Ausführung seiner Aufgaben bedient. Die Beklagte hat hiernach ohne Exkulpationsmöglichkeit auch für das Verschulden ihres Fahrers Großmann einzustehen. Das Berufungsgericht hat in anderem Zusammenhang festgestellt, Großmann sei nach Erreichen der Baustelle durch einen Angestellten der Klägerin ausdrücklich gewarnt worden, mit dem Lastzug durch Mannheim zu fahren. Trotzdem habe er die den Kran gefährdende Fahrt unternommen, und zwar noch dazu zur Nachtzeit. Die auf diese Feststellung gegründete Auffassung des Berufungsgerichts, Großmann habe den Schaden schuldhaft verursacht, unterliegt entgegen der Auffassung der Revision keinen rechtlichen Bedenken. Daß auch die Klägerin dadurch, daß sie nicht für eine ordnungsmäßige Verladung des Krans gesorgt hatte, den Schaden mitverursacht hatte, steht nicht der Auffassung entgegen, daß es ohne die Fahrt des Großmann durch Mannheim nicht zu dem Schaden gekommen wäre und daß Großmann die mit der Fahrt verbundene Gefährdung des Lastzugs vor allem nach der erhaltenen Warnung erkennen konnte und mußte. Großmann handelte auch "zur Erfüllung und bei Ausführung" von Aufgaben der Beklagten (§ 6 KVO), da es deren Sache war, bis zur Ablieferung für eine ordnungsmäßige Abstellung des Krans zu sorgen und eine vermeidbare Gefährdung zu unterlassen.

7. Das Berufungsgericht hat - ebenfalls in anderem Zusammenhang, nämlich im Rahmen der Prüfung von Ansprüchen auf Grund unerlaubter Handlung - ausgeführt, bei einer Abwägung der beiderseitigen Verantwortlichkeit nach § 254 BGB sei in erster Linie die U r s ä c h l i c h k e i t des Ver-

haltens von Schädiger und Geschädigtem zu berücksichtigen. Insofern könne nicht festgestellt werden, daß das Verhalten einer der Parteien schwerer ins Gewicht falle als das der anderen. Dagegen führe die Abwägung des nach der Ursächlichkeit zu berücksichtigenden beiderseitigen Verschuldens zu dem Ergebnis, daß das Verschulden des Großmann, für das die Beklagte einzustehen habe, weit schwerer wiege. Davon ausgehend erklärt das Berufungsgericht den Klageanspruch in Höhe von drei Vierteln dem Grunde nach für gerechtfertigt.

Die durch die Tatsacheninstanz vorgenommene Abwägung der beiderseitigen Verantwortlichkeit für einen Schaden kann, wenn alle Unterlagen berücksichtigt sind, vom Revisionsgericht nur darauf nachgeprüft werden, ob sie gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstößt (BGH MDR 1953, 159; BGH NJW 1952, 1329). Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen keinen Irrtum dieser Art erkennen. Es bestehen keine durchgreifenden Bedenken dagegen, von dem bezeichneten Ergebnis der Abwägung auch insoweit auszugehen, als die Ansprüche der Klägerin sich auf die Kraftverkehrsordnung statt auf die Vorschriften über unerlaubte Handlung stützen lassen.

8. Soweit die Klägerin nach § 29 KVO Ersatz für die Behebung der an dem Kran entstandenen Sachschäden verlangt, steht ihrem Anspruch nicht entgegen, daß der Kran ihr nicht gehört. Entscheidend ist, daß der Beklagten auf Grund des Vertrags mit der Klägerin hinsichtlich des Krans Sorgfaltspflichten oblagen, zu deren Erfüllung sie der Klägerin gegenüber ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse verpflichtet war (BGHZ 15, 224, 229). Der auf § 29 KVO gestützte Anspruch der Klägerin wird durch die §§ 32, 35 und 36 KVO näher umschrieben und begrenzt.

Für die darüber hinaus geltend gemachten Schäden kann die Klägerin aus folgenden Gründen keinen Ersatz auf Grund der Vorschriften der Kraftverkehrsordnung verlangen:

Aus § 29 KVO ergibt sich eine Ersatzpflicht der Beklagten nur hinsichtlich der "an den beförderten Gütern ... entstandenen direkten Schäden und Verluste durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle ... sowie (der) Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Guts in der Zeit zwischen Annahme und Auslieferung entstehen." Alle Alternativen dieser Vorschrift erfassen nur unmittelbar "an den beförderten Gütern" entstandene Sachschäden, nicht dagegen mittelbar erlittene Vermögensschäden, soweit sie nicht unter die §§ 32 und 35 KVO fallen (Guelde, KVO § 29 Anm. 2; Hein, KVO § 29 Anm. 1; Roesch BB 1952, 391; Voigt, RdK 1954, 51). Daneben statuiert § 31 c KVO unter der Überschrift "Ersatz für andere als Güterschäden" eine Ersatzpflicht des Unternehmers hinsichtlich der "im Zuge der Beförderung des Guts" entstandenen Schäden, die auf "schuldhaft, nicht ordnungsmäßige Ausführung des Beförderungsvertrags" zurückzuführen sind. Im Schrifttum wird ganz überwiegend die Auffassung vertreten, § 31 KVO gelte nur für Vermögensschäden, die unabhängig von einem Güterschaden eingetreten seien. Habe ein Güterschaden auch einen weiteren Vermögensschaden zur Folge, so sei nur der unmittelbare Güterschaden zu ersetzen, und zwar nach § 29 KVO (Guelde, KVO § 29 Anm. 2; Hein, KVO § 29 Anm. 1; Voigt aaO; a.A. OLG Stuttgart, VersR 1952, 147).

Der Senat schließt sich dieser Auffassung an. Zwar läßt die erwähnte Überschrift des § 31 KVO, auf die die herrschende Meinung sich beruft, für sich allein gesehen auch die Auslegung zu, § 31 sei auch in den Fällen, in denen ein und dasselbe schadenverursachende Ereignis außer Güterschäden weitere damit in Zusammenhang stehende Schäden verursacht hat, mindestens hinsichtlich dieser anderen Schäden anwendbar. Eine solche Auslegung stünde jedoch, wie die herrschende Meinung zutreffend hervorhebt, mit der Systematik der Kraftverkehrsordnung in Widerspruch und ließe die durch sie angestrebte Gleichstellung von Schiene und Straße außer Betracht.

§ 29 KVO wird ergänzt durch § 35 KVO, wonach "als Ersatzwert bei den einzelnen Gütern der vom Verfügungsberechtigten nachzuweisende Fakturenwert zuzüglich aller Spesen und Kosten bis zum Bestimmungsort und zuzüglich des nachweisbaren entgangenen Gewinns bis höchstens 10 % des Fakturenwerts" gilt. Die darin liegende Beschränkung insbesondere des Ersatzes von entgangenem Gewinn bei Güterschäden würde ausgehöhlt, wenn der auf Güterschäden zurückzuführende Gewinnentgang nach § 31 Abs. 1 Buchst. c zu erstatten wäre und mithin an die Stelle der Höchstgrenze des § 35 diejenige des § 31 Abs. 2 träte (bei Ladungsgütern 30.000 DM je Lastzug, bei Stückgütern 5.000 DM je Absender und Lastzug). § 35 KVO erscheint nur dann sinnvoll, wenn § 31 KVO auf solche Schäden, die nicht auf Güterschäden zurückgehen, nicht angewendet wird. Die hier in Rede stehenden Ansprüche der Klägerin lassen sich hiernach weder aus § 31 KVO noch aus einer sonstigen Vorschrift der Kraftverkehrsordnung herleiten.

9. Die Klägerin kann nach alledem von der Beklagten in den Grenzen der §§ 29, 32, 35 und 36 KVO Schadensersatz in Höhe von drei Vierteln verlangen.

III. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist für eine Schadensersatzpflicht der Beklagten unter dem Gesichtspunkt der positiven Vertragsverletzung im Hinblick darauf, daß die Parteien die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung zum Vertragsinhalt gemacht haben, kein Raum. Diese auch im Schrifttum einheitlich vertretene und durch die Revision nicht angegriffene Auffassung unterliegt keinen rechtlichen Bedenken. Die Regelung des § 31 Abs. 1 Buchst. c KVO über den Ersatz von Schäden "durch schuldhaft nicht ordnungsmäßige Ausführung des Beförderungsvertrags" ist als Spezialregelung anzusehen, die der Anwendung der allgemeinen Grundsätze über die Schadensersatzpflicht auf Grund positiver Vertragsverletzung auch in den Fällen entgegensteht, in denen ihre Anwendung aus den oben erörterten Gründen nicht in Betracht kommt.

IV. 1. Nach Auffassung des Berufungsgerichts schließt die Anwendbarkeit der Kraftverkehrsordnung die der Vorschriften über unerlaubte Handlung nicht aus.

Der Senat tritt dieser auch im Schrifttum einmütig vertretenen Auffassung bei (Guelde, KVO § 29 Vorbem.; Hein, KVO § 29 Anm. 4; Roesch, BB 52, 391; Voigt, RdK 1954, 68; Heim, ZVersWes 1956, 227; Preyer, VersR 1958, 737; Buthke, VP 1958, 157; hinsichtlich der Parallelvorschrift des § 82 EVO a.A. Finger, EVO 2. Aufl. § 82 Anm. 1 e).aa)). Im Anschluß an die Urteile des I. Senats vom 28. April 1953 (BGHZ 9, 301) und vom 13. Mai 1955 (BGHZ 17, 214) hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 9. Mai 1957 (BGHZ 24, 188) den Grundsatz aufgestellt, die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahnverkehrsordnung über die Haftung der Eisenbahn aus einem Reisegepäckvertrag schließen weder die Anwendung der §§ 823, 831 BGB aus noch beschränkten sie den Umfang der Haftung aus unerlaubter Handlung. Das Zusammentreffen von Ansprüchen aus Vertragsverletzung und aus unerlaubter Handlung stelle eine echte Anspruchskonkurrenz dar, die sich aus dem gleichen Rangverhältnis von Deliktsrecht und Vertragsrecht ergebe. - Für Schadensersatzansprüche, die sowohl in den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung wie in den Vorschriften über unerlaubte Handlung eine Grundlage finden, gilt das gleiche. Die Kraftverkehrsordnung ist als Teil des Reichskraftwagentarifs auf Grund des inzwischen aufgehobenen § 13 GFG erlassen worden, wonach der Reichskraftwagenbetriebsverband im Einvernehmen mit der Reichsbahn Tarife für den Güterfernverkehr aufzustellen hatte, die alle zur Berechnung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben sowie alle anderen für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen enthielten. Zur Einschränkung der Vorschriften über unerlaubte Handlung ermächtigte diese Vorschrift nicht, und die Kraftverkehrsordnung hat diese Grenze auch nicht überschritten. Die Anwendbarkeit der Kraftverkehrsordnung auf das Vertrags-

verhältnis der Parteien steht daher der Anwendbarkeit der Vorschriften über unerlaubte Handlung, die eine nach Voraussetzungen und Inhalt anders geartete Schadensregelung enthalten, nicht entgegen.

2. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, durch die Beschädigung des Krans sei ein "sonstiges Recht" der Beklagten im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB verletzt worden, da sie zwar nicht Eigentum, jedoch mittelbaren Besitz an dem Kran gehabt habe. Die Revision stellt diese Auffassung zur Nachprüfung.

Der Senat kann sich der Auffassung des Berufungsgerichts nicht anschließen. Soweit der Besitz in Rechtsprechung und Schrifttum den durch § 823 Abs. 1 BGB geschützten "sonstigen Rechten" zugerechnet wird, geschieht dies im wesentlichen auf Grund der Erwägung, daß er zwar kein Recht sei, jedoch gleich einem ausschließlichen Recht gegen jedermann geschützt sei (RGZ 59, 326; 91, 60, 65; 102, 344, 347; 170, 1, 6; RG JW 1931, 2904; BGB-RGRK 11. Aufl. § 823 Anm. 24; Soergel-Lindonmaier, BGB 8. Aufl. § 823 Anm. 6 b) aa)). Die Anwendbarkeit des § 823 Abs. 1 BGB begegnet Bedenken, soweit diese Erwägung nicht Platz greift, d.h. soweit der in anderen Vorschriften normierte Schutz des Besitzes in bestimmter Richtung relativiert ist.

Der mittelbare Besitzer - als solcher ist auch die Klägerin auf Grund ihres mit der Beklagten abgeschlossenen Frachtvertrages anzusehen - wird zwar durch § 868 BGB dem unmittelbaren Besitzer weitgehend gleichgestellt. Ihm stehen auch die in §§ 861, 862 BGB geregelten Besitzschutzrechte zu, wenn ein Dritter verbotene Eigenmacht gegen den unmittelbaren Besitzer verübt. Dagegen sehen die den Besitz regelnden Vorschriften des bürgerlichen Gesetzbuchs keinen Schutz des mittelbaren Besitzers gegen Beeinträchtigungen seiner Rechtsstellung durch den unmittelbaren Besitzer vor, während auf

der anderen Seite dieser auch gegenüber dem mittelbaren Besitzer Besitzschutz genießt. Die ungleich nähere Beziehung des unmittelbaren Besitzers zur Sache hat damit eine Zurückdrängung der Interessen des mittelbaren Besitzers zur Folge (vgl. dazu Westermann, Sachenrecht 3. Aufl. § 26 II 1; Heck, Sachenrecht § 8 Nr. 2). Dieser Regelung liegt die Erwägung zugrunde, daß der mittelbare Besitzer gegen Übergriffe des unmittelbaren Besitzers bereits durch die schuldrechtlichen Beziehungen und die daraus sich ergebenden Ansprüche hinreichend geschützt sei (vgl. dazu Prot III 226 und 332).

Nach alledem kann nicht aus den Vorschriften über die Rechtsstellung des mittelbaren Besitzers der Schluß gezogen werden, es ergebe sich daraus ein auch gegen den unmittelbaren Besitzer sich auswirkendes absolutes Recht oder eine ihm gleichzusetzende Position. Es kann deshalb auch nicht auf dem Wege über § 823 Abs. 1 BGB ein Schutz des mittelbaren Besitzers gegen den unmittelbaren Besitzer aus jenen Vorschriften hergeleitet werden, die einen solchen Schutz gerade nicht schaffen wollten und nicht geschaffen haben (vgl. im übrigen Urt. v. 22. April 1958 - VI ZR 65/57, wonach auch bei Schadensersatzansprüchen, die aus § 823 Abs. 1 BGB hergeleitet werden, zunächst zu prüfen ist, ob die Tatfolge, für die Ersatz begehrt wird, in den Schutzbereich des Gesetzes fällt). - Zur Prüfung der Frage, ob und gegebenenfalls inwieweit auch auf dem Gebiet des Rechts der unerlaubten Handlungen der sogenannte indirekte Stellvertreter ein Drittinteresse geltend machen kann (vgl. dazu Soergel-Lindenmaier, § 823 Anm. 9; RG JW 1934, 1277), bietet der vorliegende Fall keinen Anlaß, da die Klägerin nicht Ersatz fremden, sondern eigenen Schaden begehrt.

Die Ansprüche der Klägerin lassen sich somit nicht auf § 823 Abs. 1 BGB stützen.

3. Das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, daß G... den Unfall durch schuldhafte Verletzung von Verkehrsvorschriften verursacht habe. Damit scheidet auch die Anwendbarkeit des § 823 Abs. 2 BGB aus.

IV. Nach alledem war unter Zurückweisung der Anschlußrevision der Klägerin auf die Revision der Beklagten das angefochtene Urteil aufzuheben. Der Rechtsstreit ist hinsichtlich des Grundes zur Entscheidung reif. Auf die Berufung der Beklagten war das Urteil des Landgerichts unter Zurückweisung der weitergehenden Berufung der Beklagten und der Anschlußberufung der Klägerin und Abweisung der Klage im übrigen dahin abzuändern, daß die Klage innerhalb des Rahmens der §§ 29, 32, 35 und 36 KVO dem Grunde nach zu drei Vierteln gerechtfertigt ist. Die Kosten der Rechtsmittelverfahren waren nach § 97 ZPO zu sieben Neunteln der Klägerin aufzuerlegen, während die Kostenentscheidung im übrigen dem Schlußurteil vorzubehalten war.

Dr. Nastolski Dr. Kuhn Dr. Haager Liesecke Hill