

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

VVG §§ 149 ff.; Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Art. 25

- a) Zum Trennungsprinzip im Haftpflichtversicherungsrecht.
- b) Im internationalen Straßengüterverkehr ist der Frachtführer bei einer Beschädigung des transportierten Gutes nur zum Ersatz der eingetretenen Wertminderung, nicht aber zur Zahlung der erforderlichen Reparaturkosten (§ 249 Satz 2 BGB) verpflichtet.

BGH, Urt. v. 13. Februar 1980 - IV ZR 39/78 - OLG München
LG München I

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV ZR 39/78

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
13. Februar 1980
H e l l m a n n ,
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der G [REDACTED]-V [REDACTED]-Aktiengesellschaft,
L [REDACTED]straße 83, M [REDACTED], gesetzlich vertreten durch
den Vorstand Ernst G. M [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Oskar S [REDACTED] KG, D [REDACTED] 21, B [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

23

- 2 -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes
hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Februar 1980
durch die Richter Dr. Hoegen, Knüfer, Rottmüller,
Dehner und Dr. Schmidt-Kessel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das
Urteil des 23. Zivilsenats des Oberlan-
desgerichts München vom 20. Januar 1978
aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung, auch über die Kosten
der Revision, an das Berufungsgericht zu-
rückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Firma M[REDACTED]-Werke B[REDACTED] & Sohn wollte Ma-
schinen und Zubehörteile nach Frankreich in ihr dorti-
ges Zweigwerk bringen lassen. Sie übertrug die Besor-
gung des Transports der Firma N[REDACTED]-Spedition GmbH in
Bremen. Diese Firma schloß durch Vermittlung der Kläge-
rin eine Transportversicherung bei der G[REDACTED] Versiche-
rungsbank ab. Mit der Ausführung des Transports beauf-
tragte sie den Transportunternehmer Hans H. M[REDACTED].
Der von M[REDACTED] für den Transport eingesetzte Sattelzug



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

mit dem Kennzeichen [REDACTED] kam auf der Landstraße 702 bei Melle von der Fahrbahn ab und stürzte die Böschung hinab. Hierbei wurde die Ladung beschädigt. Die Klägerin zahlte im Auftrage des Transportversicherers, der G [REDACTED] Versicherungsbank, an die Firma M [REDACTED] -Werke B [REDACTED] & Sohn eine Entschädigung von 80.052,19 DM.

Der Frachtführer M [REDACTED] hat mit der Beklagten einen Haftpflichtversicherungsvertrag abgeschlossen. Danach hat die Beklagte dem Versicherungsnehmer "Versicherungsschutz für sämtliche im gewerblichen Güterfernverkehr und grenzüberschreitenden Güterverkehr mit eigenen Kraftfahrzeugen abzuwickelnden Beförderungsleistungen" zu gewähren. Die Versicherungsbedingungen bestimmen in Ziffer 1:

"Die Versicherung umfaßt die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Entschädigungsansprüche, die nach der Kraftverkehrsordnung (KVO), nach den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB) oder nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) gegen die Versicherungsnehmerin erhoben werden."

Die Versicherungsbedingungen enthalten weder eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen (AHB) noch ein § 7 Nr. 3 AHB entsprechendes Abtretungsverbot.

Der Frachtführer M [REDACTED] hat seinen Deckungsanspruch aus dem mit der Beklagten abgeschlossenen Haftpflichtversicherungsvertrag an die Klägerin abgetreten. Die Firma

N[REDACTED]-Spedition GmbH hat die Ansprüche aus dem mit M[REDACTED] abgeschlossenen Beförderungsvertrag ebenfalls an die Klägerin abgetreten. Die G[REDACTED] Versicherungsbank hat die Klägerin beauftragt, den Schaden zu regulieren und die Rückgriffsansprüche im eigenen Namen geltend zu machen.

Die Klägerin macht einen Schadensersatzanspruch in Höhe von 80.322,14 DM nebst 10 % Zinsen seit dem 30. Juli 1976 geltend. Sie gliedert diesen Anspruch wie folgt auf:

Reparaturkosten für 2 Spritzguß-	
maschinen	DM 33.619,68
und	DM 35.108,59
Zeitwert für 2 zerstörte Vor-	
trocken-Geräte	DM 4.900,--
Bergung u. Frachtkosten bis Minden	DM 2.752,08
Abladen in Minden	DM 231,75
Frachtkosten zur Reparatur	DM 977,30
Rückfracht	DM 940,80
Gutachtergebühren f. Gutachten	
Rachwitz	DM 1.026,31
u. für Gutachten E[REDACTED]	DM 765,93
	DM 80.322,44

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht ihr stattgegeben. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat in dem angefochtenen Urteil sowohl über die Haftpflichtfrage (Anspruch des Spediteurs gegen den Frachtführer) als auch über die Deckungsfrage (Anspruch des Frachtführers auf Haftpflichtversicherungsschutz) entschieden. Die Revision meint, hierin liege ein Verstoß gegen das im Haftpflichtversicherungsrecht geltende Trennungsprinzip. Diese Rüge ist unbegründet.

Daß die Haftpflichtfrage und die Deckungsfrage grundsätzlich in getrennten Prozessen zu verhandeln sind, ergibt sich bereits daraus, daß das Haftpflichtverhältnis einerseits und das Deckungsverhältnis andererseits zwischen verschiedenen Personen bestehen: das Haftpflichtverhältnis zwischen Geschädigten und Schädiger, das Deckungsverhältnis zwischen Schädiger (= Versicherungsnehmer) und Versicherer. Das Trennungsprinzip beruht demnach nicht auf einer bestimmten positiv-rechtlichen Bestimmung, sondern auf der Struktur des Haftpflichtversicherungsvertrages. Die Gründe, die gegen die Behandlung der Haftpflicht- und Deckungsfrage in einem einheitlichen Prozeß sprechen, greifen allerdings dann nicht durch, wenn der Schädiger seine Deckungsansprüche an den Geschädigten wirksam abgetreten hat. Eine solche Abtretung ist dogmatisch möglich (BGH VersR 1975, 655); sie kann jedoch durch positive Bestimmungen in Allgemeinen Versicherungsbedingungen

(z. B. § 7 Nr. 3 AHB, § 3 Nr. 4 AKB) ausgeschlossen werden. Das sogenannte Trennungsprinzip steht demnach einer gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung über die Haftpflicht- und Deckungsfrage dann nicht entgegen, wenn der Deckungsanspruch an den Geschädigten oder dessen Rechtsnachfolger abgetreten worden ist und die maßgeblichen Versicherungsbedingungen kein Verbot einer derartigen Abtretung enthalten. Dies gilt nicht nur in denjenigen Fällen, in denen sich die Haftung des Frachtführers nach der KVO richtet, in denen dieser also zu einer Abtretung des Deckungsanspruchs an den Befrachter verpflichtet ist (BGH VersR 1975, 655), sondern auch für die Haftung aus solchen Verträgen, die der CMR unterliegen.

II.

1. Das Berufungsgericht meint, die Bestimmungen der Allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen fänden auf alle Haftpflichtversicherungsverträge Anwendung, sofern ihre Geltung nicht ausdrücklich ausgeschlossen worden sei. Da der zwischen den Parteien abgeschlossene Versicherungsvertrag die Allgemeinen Haftpflichtbedingungen nicht erwähne, sei das Abtretungsverbot aus § 7 Nr. 3 AHB grundsätzlich auch im vorliegenden Fall zu beachten. Diese Ansicht ist unzutreffend. Die Allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen sind kein nachgiebiges Gesetzesrecht, sondern Allgemeine Geschäftsbedingungen, die für ein bestimmtes Versicherungsverhältnis nur dadurch Geltung erlangen können, daß die Parteien sie zum Bestandteil des Versicherungsvertrages machen.

Das Berufungsgericht geht ersichtlich davon aus, daß die dem Versicherungsschein beigehefteten Allgemeinen Versicherungsbedingungen weder eine ausdrückliche noch eine stillschweigende Bezugnahme auf die Allgemeinen Haftpflichtbedingungen enthalten. Diese Ansicht ist zutreffend. Obwohl es sich hier um eine Auslegungsfrage handelt, ist das Revisionsgericht in vollem Umfang zu einer Nachprüfung der Auffassung des Berufungsgerichts befugt. Die Klauseln des Versicherungsvertrages zwischen den Parteien sind typische Vertragsbedingungen, die die Beklagte allgemein, d. h. ohne Beschränkung auf einen bestimmten Oberlandesgerichtsbezirk, den von ihr abgeschlossenen Versicherungsverträgen zugrunde zu legen pflegt. Ohne ausschlaggebende Bedeutung ist es in diesem Zusammenhang, daß nach Ziff. 13 der Versicherungsbedingungen der Sitz des Versicherers als Gerichtsstand für Klagen aus dem Versicherungsvertrag vereinbart ist. Selbst wenn dies dahin zu verstehen wäre, daß sämtliche anderen Gerichtsstände ausgeschlossen sein sollen, würde daraus noch nicht notwendigerweise folgen, daß mit der Auslegung der Versicherungsbedingungen kein anderes Oberlandesgericht als das in München befaßt werden könnte. Denn es muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß sich unter den Versicherungsnehmern der Beklagten auch Minderkaufleute befinden, für die eine solche Gerichtsstandsklausel nach § 38 ZPO unverbindlich ist.

Die Versicherungsbedingungen der Beklagten enthalten eine eigenständige, in sich geschlossene und lückenlose Regelung des Versicherungsverhältnisses. Es fehlt daher jeder Anhaltspunkt dafür, daß nach dem Willen der Verfasser der Bedingungen die AHB zu ihrer Ergänzung herangezogen werden sollten. Daß die Bedingungen kein

Verbot der Abtretung des Versicherungsanspruchs an den Gläubiger des Haftpflichtanspruchs enthalten, hat seinen guten Grund: Nach Ziff. 1 umfaßt der Haftpflichtversicherungsschutz nicht nur die Haftung nach der CMR, sondern u. a. auch die nach der KVO. Im innerdeutschen Güterfernverkehr ist der Unternehmer gemäß § 38 KVO seinem Vertragspartner gegenüber privatrechtlich zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung verpflichtet (Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, Güterkraftverkehrsrecht, 3. Aufl. P 110 S. 242); er hat auf Verlangen des Verfügungsberechtigten diesem den Deckungsanspruch abzutreten. Eine Haftpflichtversicherung, für die ein Abtretungsverbot wie nach § 7 Nr. 3 AHB gilt, würde demnach nicht den Erfordernissen des § 38 KVO genügen und wäre für einen Unternehmer, der aufgrund der KVO Beförderungsverträge abschließt, ungeeignet.

2. Wenn das Berufungsgericht auf S. 12 seines Urteils annimmt, abweichend vom Wortlaut der Versicherungspolice seien nicht die jeweils nach § 4 zu meldenden Fahrzeuge versichert, sondern sämtliche von der Firma M[REDACTED] zum grenzüberschreitenden Verkehr benutzten Fahrzeuge, so beruht dies auf einer Auslegung von Individualwillenserklärungen, die nur in beschränktem Umfang der Nachprüfung durch das Revisionsgericht unterliegt und keinen Rechtsfehler erkennen läßt.

3. Ohne Erfolg rügt die Beklagte, daß das Berufungsgericht den von ihr benannten Zeugen P[REDACTED] nicht vernommen hatte. Die Klägerin hatte die Zeugen O[REDACTED] und B[REDACTED] dafür benannt, daß "bei Abschluß des Versicherungsvertrages und bei seiner Handhabung ... sich die

Firma M [REDACTED] und die Beklagte darüber einig" gewesen seien, "daß der Versicherungsschutz sich auf den jeweiligen Fahrzeugbestand beziehen sollte". Dieser Beweis- antritt war unsubstantiiert; mit ihm wurde nicht be- hauptet, daß bei Abschluß des Versicherungsvertrages oder später zwischen den Parteien konkrete Äußerungen gemacht worden seien, die eine Auslegung des Versiche- rungsvertrages in diesem Sinne rechtfertigen konnten. Die Beklagte ist diesem Beweisantritt mit der Benennung des Zeugen Pinnow entgegengetreten; dieser sollte bekun- den, daß im Fall der Firma M [REDACTED] keine von der Police abweichende Absprachen getroffen worden seien. Da solche Absprachen von der Klägerin nicht in genügend konkretisierter Form behauptet worden waren, mußte es als unstreitig angesehen werden, daß solche Absprachen nicht getroffen waren. Zu diesem Punkt bedurfte es da- her der Vernehmung des Zeugen P [REDACTED] nicht.

Dies hinderte jedoch das Berufungsgericht nicht daran, in dem seinem Inhalt nach unstreitigen Schreiben vom 24. Januar 1975 und der diesem Schreiben ent- sprechenden späteren Handhabung eine schlüssige Ände- rung des ursprünglichen Versicherungsvertrages zu sehen.

Die Ansicht des Berufungsgerichts, daß die Be- klagte zur Gewährung von Deckungsschutz verpflichtet ist, hält demnach im Ergebnis einer rechtlichen Nach- prüfung stand.

III.

Dagegen beruht die Entscheidung des Berufungsgerichts über die Höhe des Anspruchs auf Rechtsirrtum. Es meint, daß die Firma M[REDACTED]-Werke B[REDACTED] & Sohn gemäß § 249 Satz 2 BGB Ersatz der Reparaturkosten verlangen könne; dies gelte auch dann, wenn die veranschlagten Reparaturkosten höher seien als der Zeitwert der Maschinen vor dem Schadensfall. Hierbei hat das Berufungsgericht nicht beachtet, daß bei Einschaltung eines Spediteurs nur dieser Vertragspartner des Frachtführers ist (vgl. § 407 HGB); die (allein durch den Versicherungsvertrag gedeckten) vertraglichen Schadensersatzansprüche können daher nur der Firma N[REDACTED]-Spedition GmbH zustehen. Für das Vertragsverhältnis zwischen Spediteur und Frachtführer ist das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) maßgeblich; dieses regelt die Haftung für Beschädigung des beförderten Gutes in einer von § 249 BGB abweichenden Weise. Art. 25 CMR sieht in weitgehender Übereinstimmung mit dem innerdeutschen Recht (§ 430 Abs. 2 HGB, § 35 Abs. 3 KVO) vor, daß der Frachtführer weder zur Naturalherstellung (§ 249 Satz 1 BGB) noch zur Zahlung der erforderlichen Reparaturkosten (§ 249 Satz 2 BGB), sondern lediglich zur Erstattung der durch die Beschädigung verursachten Wertminderung verpflichtet ist. Daß § 430 Abs. 2 HGB die Anwendung des § 249 BGB ausschließt, ist allgemein anerkannt (Helm in GroßKomm. z. HGB, 3. Aufl. § 430 Anm. 5; Schlegelberger, HGB, 5. Aufl. § 430 Rdn. 9 Abs. 2; Düringer/Hachenburg, HGB, 3. Aufl. § 430 Anm. 6, 7; vgl. auch BGH VersR 1967, 897). Für Art. 25 CMR kann nichts anderes gelten (vgl. dazu Helm a.a.O. Anh. III zu

§ 452 HGB, Art. 25 CMR Anm. 1, wo auf Anm. 16 zu § 430 verwiesen wird). Ein Anspruch auf Erstattung der Reparaturkosten kann auch nicht aus der in Art. 25 CMR enthaltenen Verweisung auf Art. 23 Abs. 4 CMR hergeleitet werden. Nach der letztgenannten Vorschrift sind zwar "Frachtzölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Gutes entstandene Kosten" zurückzuerstatten. Unter "Kosten" im Sinne dieser Bestimmung sind lediglich die mit dem Transport selbst verbundenen, nicht aber die durch den Verlust oder die Beschädigung entstandenen zusätzlichen Kosten zu verstehen. Kosten im Sinne von § 23 Abs. 4 CMR sind demnach z. B. Wiege-, Siegel- und Nachnahmegebühren, Rollgelder, Import- und Exportsteuern und die Prämie für eine abgeschlossene Transportversicherung (vgl. BGH VersR 1974, 1013 - in LM CMR Nr. 5 nicht vollständig abgedruckt - unter II 3 c; Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr - CMR -, S. 122; Muth, Leitfaden zum CMR, 4. Aufl. S. 107 ff.). Im Rahmen des Art. 25 CMR bedeutet die Verweisung auf Art. 23 Abs. 4 CMR lediglich, daß bei der Berechnung der Wertminderung als Wert der unbeschädigten Sendung nicht etwa bloß der Wert des beförderten Gutes am Übernahmeort (Art. 23 Abs. 1 CMR) anzusetzen ist, sondern daß zu diesem Wert die durch den Transport veranlaßten Kosten hinzuzurechnen sind. Teilweise wird zwar eine Auslegung des Art. 25 Abs. 4 CMR vertreten, nach der auch solche Kosten umfaßt sein sollen, die bei ordnungsmäßiger Ausführung des Transports nicht angefallen wären (so insbesondere der Court of Appeals in der Sache Buchanan & Co. v. Babco, The Weekly Law Report 1977, Bd. 2 S. 107 ff.).

Selbst vom Standpunkt dieser Auffassung aus kann jedoch dem Verfrachter kein Anspruch auf Ersatz der Kosten der Reparatur des beschädigten Gutes zustehen. Denn da Art. 25 CMR ebenso wie § 430 HGB von dem Grundsatz ausgeht, daß die Differenz zwischen dem Wert der Ladung im unbeschädigten und dem Wert im beschädigten Zustand zu ersetzen ist (vgl. hierzu insbesondere Helm a.a.O. Anh. III zu § 452 HGB, Art. 25 CMR Anm. 2), und beide Vorschriften nur in der näheren Ausgestaltung dieses Prinzips voneinander abweichen, würde die Zubilligung eines Anspruchs auf Zahlung der erforderlichen Reparaturkosten neben dem in Art. 25 CMR vorgesehenen Anspruch auf Erstattung der Wertminderung dazu führen, daß derselbe Schaden doppelt vergütet wird.

Ob der Firma M[REDACTED]-Werke B[REDACTED] & Co. gemäß § 823 BGB ein weitergehender Anspruch gegen den Frachtführer zustand und ob dieser Anspruch auf die Klägerin übergegangen ist, kann dahingestellt bleiben; denn nach den insoweit eindeutigen Vertragsbedingungen hat die Beklagte nur vertragliche, nicht aber auf § 823 BGB beruhende deliktische Ansprüche zu decken. Das gleiche würde für etwaige Ansprüche aus § 7 StVG gelten; derartige Ansprüche kommen im übrigen schon nach § 8 a Abs. 1 Satz 2 StVG nicht in Betracht. Die von der Beklagten in der mündlichen Verhandlung erörterte Frage, ob ein Kfz-Haftpflichtversicherer auf § 823 BGB gestützte Ansprüche wegen Beschädigung des Frachtgutes zu decken hat, braucht nicht entschieden zu werden, da in den Tatsacheninstanzen nicht behauptet worden ist, daß die Beklagte der Kfz-Haftpflichtversicherer des Fahr-

zeugs des Frachtführers M [REDACTED] sei; wenn dies geschehen wäre, wäre die Frage nach § 11 Nr. 3 AKB zu verneinen.

Die Höhe der eingetretenen Wertminderung ist bisher tatrichterlich nicht festgestellt. Damit dies nachgeholt werden kann, muß die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Die Zurückweisung kann nicht etwa deshalb, wie die Klägerin meint, unterbleiben, weil die Klageforderung von 80.322,44 DM noch unter der Differenz zwischen dem vom Sachverständigen E [REDACTED] ermittelten Zeitwert von 107.706,-- DM und dem Restwert von 11.115,-- DM liegt. Der Tatrichter ist an dieses Gutachten nicht gebunden, zumal ein weiteres Gutachten des Havariekommissars Rachwitz vorliegt, nach dem der Zeitwert des unbeschädigten Frachtguts nur 67.610,-- DM betrug.

Dr. Hoegen

Knüfer

Rottmüller

Dehner

Dr. Schmidt-Kessel