

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Reichskraftwagentarif (RKT) Teil II/1 Nr. 15

Rundlaufverkehr

Zur Frage des Entstehens von Frachtansprüchen nach RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 und 2, wenn der Auftraggeber dem Transportunternehmer Sattelaufleger zur Verfügung stellt, die auf eigenen Rädern leer oder beladen durch den Transportunternehmer mit dessen Zugmaschinen gezogen werden sollen.

BGH, Urt. v. 27. Oktober 1983 - I ZR 137/81 - OLG Bremen
LG Bremen

17

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 137/81

URTEIL

Verkündet am

27. Oktober 1983

Roth

Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Firma S & U Transport S [REDACTED] & U [REDACTED] GmbH, gesetzlich
vertreten durch ihren Geschäftsführer, W [REDACTED]straße 39,
B [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, gesetzlich ver-
treten durch ihren Präsidenten, C [REDACTED]straße [REDACTED], K [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

114

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Oktober 1983 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Dr. Merkel, Dr. Piper, Dr. Teplitzky und Dr. Scholz-Hoppe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen, 1. Zivilsenat, vom 16. Juni 1981 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Beklagte, ein Speditionsunternehmen, befaßt sich mit der Versendung von Gütern im Warenverkehr zwischen der Bundesrepublik und Skandinavien. Die dabei anfallenden Gütertransporte läßt sie - soweit sie über Land führen - durch von ihr beauftragte deutsche und skandinavische Transportunternehmer mit Sattelkraftfahrzeugen im Güterfernverkehr ausführen. Vereinbarungsgemäß stellen die Transportunternehmer nur die Zugmaschinen, während die Sattelauflieder (Sattelanhänger, Trailer) von der Beklagten gestellt werden.

Die Beklagte koordiniert diese Transporte in der Weise, daß die eingesetzten Sattelauflieder von den beteiligten Transportunternehmern ständig in einem sog.



Rundlauf gehalten werden. Ein auf der einen Seite im Hafen (auf der Fähre) abgestellter Auflieger wird nach der Ankunft im Bestimmungshafen von dem dortigen Transportunternehmer weiter befördert und umgekehrt.

Diese von der Beklagten gewählte Transport-Organisation bringt es mit sich, daß die Sattelaufliieger - um im Rundlauf gehalten zu werden - auf Teilstrecken des Rundlaufs von den Transportunternehmern auch leer oder mit Zwischenladungen vom Empfangsort (Hafen) zum Absendeort (im Binnenland) gezogen werden müssen.

Die klagende Bundesanstalt hat die Fracht, die die deutschen Transportunternehmer für Leer- und Zwischen Transporte der Beklagten berechnet haben, als zu niedrig beanstandet: Die Fracht verstoße gegen den Tarif, weil sie die Beförderungsleistung der Transportunternehmer hinsichtlich der von der Beklagten gestellten Sattelaufliieger unberücksichtigt lasse. Nach Maßgabe der Vorschriften für die Frachtberechnung Reichskraftwagentarif (RKT) Teil II/1 Nr. 15 Abs. 1 und 2 sei aber Fracht auch für vom Auftraggeber gestellte - beladene oder unbeladene - Straßenfahrzeuge zu zahlen, wenn diese - wie hier - auf eigenen Rädern befördert werden.

Die Beklagte hat an die Klägerin, die die Ansprüche auf Zahlung der Minderfracht gem. § 23 Abs. 3 GUKG auf sich übergeleitet hat, den auf Leertransporte entfallenden Teil gezahlt. Hinsichtlich der noch offenen Minderfracht aus Anlaß von Zwischentransporten hat die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, 5.047,61 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 11. Dezember 1979 an sie zu zahlen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und dazu ausgeführt: Die Tarifvorschriften des RKT II/1 Nr. 15 Abs. 2, auf die die Klägerin ihre Nachforderung stütze, seien im Streitfall unanwendbar. Diese Vorschriften fänden nur dann Anwendung, wenn das auf eigenen Rädern beförderte Fahrzeug des Auftraggebers Transportgut sei. Vorliegend sei das aber nicht der Fall. Die von der Beklagten zur Verfügung gestellten Sattelaufleger seien lediglich Beförderungsmittel. Beförderungsgut sei ausschließlich die zum Versand gelangende Ware, die mit den Aufliegern befördert werde. Die entgegenstehende Ansicht der Klägerin würde zu unzumutbaren Ergebnissen für den Spediteur führen, da er als solcher die Mehrfracht nicht auf den Versender abwälzen könne. Im übrigen habe die Beklagte die Sattelaufleger den Transportunternehmern nur entgeltlich überlassen. Zwischen ihr und den Transportunternehmern habe Einigkeit darüber bestanden, daß Beträge in Höhe der Nachforderung der Klägerin das Entgelt seien für eine anteilige marktübliche Trailermiete.

Das Landgericht hat nach Beweiserhebung die Beklagte antragsgemäß zur Zahlung verurteilt. Die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die - zugelassene - Revision, mit der die Beklagte ihren bisherigen Antrag, die Klage abzuweisen, weiterverfolgt. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Der Klageanspruch auf Zahlung der Minderfracht, den die Klägerin

gem. § 23 Abs. 3 GÜKG rechtswirksam auf sich übergeleitet habe, sei begründet, weil es sich bei den streitigen Zwischentransporten hinsichtlich der von der Beklagten gestellten Sattelaufleger um tarifpflichtige Beförderungsvorgänge i.S. des RKT II/1 Nr. 15 Abs. 2 handele. Die Aufleger hätten nicht nur als Beförderungsmittel Verwendung gefunden. Sie seien auch Beförderungsgut gewesen. Eine andere Beurteilung wäre nur dann geboten gewesen, wenn die Sattelaufleger - beispielsweise aufgrund eines einwandfreien, die Tarifvorschriften nicht unterlaufenden Mietvertrages - in der rechtlichen Verfügungsgewalt der Transportunternehmer gestanden hätten. Davon habe aber nach dem Beweisergebnis des ersten Rechtszugs nicht ausgegangen werden können. Allerdings führe die Berücksichtigung der von der Beklagten zur Verfügung gestellten Aufleger als frachtpflichtiges Beförderungsgut zu einem erstaunlichen und für den Spediteur mißlichen Ergebnis. Denn während der Transportunternehmer für die regelmäßig von ihm selber zu stellenden Beförderungsmittel grundsätzlich keine Fracht berechnen könne, trage die Beklagte vorliegend nicht nur die Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung der von ihr gestellten Fahrzeuge, vielmehr müsse sie darüber hinaus auch noch Fracht bezahlen, die sie als nicht notwendige Aufwendung nicht einmal auf den Versender abwälzen könne. Angesichts der eindeutigen und einer Auslegung deshalb nicht zugänglichen Regelung des RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 und 2 könne jedoch daraus nichts zugunsten der Beklagten hergeleitet werden. Dabei müsse auch berücksichtigt werden, daß die Beklagte durch die Zwischentransporte, für die die Klägerin hinsichtlich der Sattelaufleger Nachzahlung verlange, Leerfahrten zum Absendeort hatte vermeiden wollen. Solche Leerfahrten wären aber tarifpflichtig gewesen, weil sie durch die Fracht für die

anschließenden Transporte vom Absendeort zum Ostseehafen nicht abgegolten worden wären.

II. Die Revision hat keinen Erfolg.

1. Die Beklagte ist zur Entrichtung der von der Klägerin geltend gemachten Minderfracht gem. RKT II/1 Nr. 15 Abs. 2 (Fracht für den Transport von auf eigenen Rädern beförderten beladenen Straßenfahrzeugen) verpflichtet.

a) Ob der Transportunternehmer, der bei der Ausführung eines Transportauftrags ein auf eigenen Rädern laufendes Straßenfahrzeug des Auftraggebers von Ort zu Ort fortbewegt, dafür die tarifliche Vergütung nach RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 oder Abs. 2 verlangen kann, hängt davon ab, ob das Fahrzeug Beförderungsgut (Transportgut) oder Beförderungsmittel (Transportmittel) zum Transport des von ihm verschiedenen Beförderungsguts ist. Ist es Beförderungsgut, kann er die nach diesen Tarifvorschriften zu berechnende Fracht verlangen. Ist es Beförderungsmittel, erhält er für das eingesetzte Fahrzeug keine Vergütung. Das beruht darauf, daß es Sache des Transportunternehmers ist, die für die Durchführung eines Transportauftrags benötigten Fahrzeuge auf seine Kosten zur Verfügung zu stellen. Mit dem Frachtvertrag übernimmt es der Transportunternehmer, das Gut zu befördern (§ 425 HGB). Das kann er aber nur durch den Einsatz entsprechender Fahrzeuge. Davon geht der Reichskraftwagentarif in allen seinen Teilen aus (vgl. § 14 der Kraftverkehrsordnung (KVO) für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Beförderungsbedingungen) Reichskraftwagentarif (RKT) Teil I).

Neben dem - frachtpflichtigen - Gewicht der Sendung kann daher der Transportunternehmer seiner Frachtberechnung nicht auch noch das Gewicht des Beförderungsmittels (z.B. eines Lkw, Lkw-Anhängers, Sattelauflegers) zugrundelegen, wenn dieses nicht selber - wie in den Fällen der Nr. 15 Abs. 1 und Abs. 2 RKT II/1 - Beförderungsgut ist. Das bedeutet, daß durch die Fracht für das Beförderungsgut, zu dem nicht das Beförderungsmittel zählt, die Betriebskosten - d.h. auch die Kosten einer Fahrzeuggestellung durch den Unternehmer - mitabgedeckt werden. Ein Entgelt dafür, daß bei der Beförderung von Transportgut das davon verschiedene Beförderungsmittel notwendigerweise die gleiche Ortsveränderung durchmacht wie das Transportgut, ist deshalb - von bestimmten Sonderregelungen abgesehen - weder im Reichskraftwagentarif noch sonst tariflich vorgesehen.

b) Ob ein dem Transportunternehmer übergebenes Fahrzeug des Auftraggebers Transportgut oder Transportmittel ist, richtet sich nach dem Inhalt des Transportauftrags, d.h. nach dem Zweck, den der Auftraggeber damit verfolgt. Insoweit ist entscheidend, ob es dem Auftraggeber auf die Ortsveränderung gerade des leeren (RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1) oder des beladenen Fahrzeugs (RKT II/1 Nr. 15 Abs. 2) ankommt.

aa) Ist der Zweck des Transportauftrags (auch) auf die Beförderung des Fahrzeugs gerichtet, ist dieses nicht nur Hilfsmittel zwecks Beförderung eines anderen Gegenstands, des Transportguts, von Ort zu Ort, sondern selbst Gegenstand eines gem. RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 oder Abs. 2 frachtpflichtigen Transportvorgangs. Wie bei der Beförderung jedes anderen Transportguts ist auch in diesen Fällen für das als Transportgut beförderte Fahrzeug die Fracht nach Maßgabe des RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 oder Abs. 2 zu berechnen.

Insoweit spielt es entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts auch keine Rolle, ob der Auftraggeber dem Transportunternehmer vor der Ausführung des Transportauftrags das Fahrzeug mietweise oder sonst entgeltlich überlassen hat. Kommt es dem Auftraggeber mit dem Transportauftrag gerade (auch) auf die Beförderung des Fahrzeugs an, begründet die Ausführung dieses Auftrags durch den Transportunternehmer den tariflichen Frachtsanspruch gemäß RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 oder Abs. 2, ohne daß sich der Auftraggeber demgegenüber auf Mietzins- oder sonstige Zahlungsansprüche berufen könnte. Soweit der Transportunternehmer Fahrzeuge als Betriebsmittel auf seine Kosten vorzuhalten und einzusetzen hat, ist es ihm zwar freigestellt zu bestimmen, von wem und auf welche rechtlich zulässige Weise - z.B. durch Mietvertrag, Kaufvertrag oder Leasing-Geschäft - er sich die benötigten Fahrzeuge beschafft. Ein Mietvertrag zwischen Auftraggeber und Transportunternehmer über ein als Transportmittel benötigtes Fahrzeug, ist daher tarifrechtlich nicht zu beanstanden. Soweit aber ein Fahrzeug nach dem Transportauftrag und damit tarifrechtlich (auch) Beförderungsgut ist, ist ein Mietvertrag über das Fahrzeug oder ein sonstiger entgeltlicher Überlassungsvertrag, der den Transportunternehmer zur Zahlung von Mietzins verpflichtete und dadurch im wirtschaftlichen Endergebnis die Fracht nach RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 oder Abs. 2 entfallen ließe und möglicherweise - je nach der Höhe des Mietzinses - auch noch die Fracht für das sonstige Ladegut minderte, ein Scheintatbestand i.S. des § 5 Abs. 1 GüKG und als solcher nichtig.

bb) Ist dagegen der Zweck des Transportauftrags allein die Beförderung von Ladegut und nicht (auch) des dabei benutzten Fahrzeugs, löst hinsichtlich dieses Fahrzeugs der

Transportvorgang keine Vergütungspflichten nach RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 und Abs. 2 aus. Auch in diesen Fällen spielen die Eigentums- und Besitzverhältnisse am Fahrzeug keine Rolle. Mit Sinn und Zweck der Vorschriften des RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 und Abs. 2 wäre es nicht zu vereinbaren, dem Transportunternehmer, der das Transportmittel vorzuhalten und die Kosten dafür zu tragen hat, den Frachtauspruch nach RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 und Abs. 2 zuzusprechen.

Die Ausnahmetarife 965, 966 und 992 (See-Ein- und Ausfuhr Güter in Containern usw.) stehen dem nicht entgegen. Im Anwendungsbereich dieser Tarife kann der Transportunternehmer dem Auftraggeber - ausnahmsweise - auch den Aufwand für von ihm, dem Transportunternehmer, gestellte Fahrzeuge in Höhe der ortsüblichen Miete in Rechnung stellen, während bei der Gestellung von Fahrzeugen durch den Auftraggeber diese Möglichkeit nicht besteht. Daraus kann aber nicht hergeleitet werden, daß außerhalb des Anwendungsbereichs der Ausnahmetarife die Möglichkeit einer Frachtberechnung für vom Auftraggeber gestellte Transportfahrzeuge bestünde, ohne Unterschied, ob es sich dabei um Transportmittel oder Transportgut handelte. Die Ausnahmetarife 965, 966 und 992 regeln insoweit allein die Möglichkeit zur Berechnung von Fracht für Transportmittel des Transportunternehmers, berühren jedoch im übrigen die Frage der Fracht für vom Auftraggeber gestellte Fahrzeuge nicht.

Aus RKT II/1 Nr. 15 Abs. 3 können ebenfalls keine entgegenstehenden Schlüsse gezogen werden. Aus dieser Bestimmung ergibt sich, daß es sich - trotz eines Transports von Fahrzeugen auf eigenen Rädern wie in den Fällen des Abs. 1 und Abs. 2 - bei der Beförderung beladener oder

unbeladener Container oder Wechselaufbauten auf Fahrge-
stellen hinsichtlich dieser Fahrzeuge (Fahrgestelle)
nicht um Beförderungsgut, sondern um Beförderungsmittel
handelt, für die - wie regelmäßig beim Einsatz von
Beförderungsmitteln - keine besondere Fracht zu Lasten
des Auftraggebers anfällt. Eine unzulässige Benachteiligung
der Auftraggeber, die Ladegut mit Sattelaufliegern zur
Beförderung übergeben, insbesondere eine grundrechtswi-
drige Ungleichbehandlung oder sonst ein Verstoß gegen den
Gleichheitsgrundsatz des Art. 3 GG, folgt - entgegen der
Ansicht der Beklagten - daraus nicht. Sind die Fahrge-
stelle von Containern oder Wechselaufbauten Beförderungsg-
gut, sind auch sie nach Maßgabe des RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1
oder Abs. 2 frachtpflichtig. Abs. 3 dieser Regelung macht
davon keine Ausnahme. Beim Einsatz von Sattelaufliegern
des Auftraggebers ist dessen Tarifpflicht nicht anders
gestaltet. Auch in diesen Fällen besteht, wie dargelegt,
keine Tarifpflicht, wenn nicht der Auflieger, sondern
lediglich die mit ihm zu befördernde Ware Transportgut
ist.

c) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts und
dem eigenen Vortrag der Beklagten ist davon auszugehen,
daß es der Beklagten im Streitfall neben der Beförderung
des sonstigen Ladeguts auch auf die Beförderung der
Sattelaufliieger, die sie den Transportunternehmern überlassen
hatte, angekommen war. Das ergibt sich aus der besonderen
Organisation und Koordination der von ihr veranlaßten
Transporte. Kennzeichnend insoweit war eine bestimmte,
von der Beklagten gewählte Art des Warenumschlages, der
sog. Rundlaufverkehr zwischen der Bundesrepublik und
Skandinavien. Dieser verlangte die Verwendung von Sattel-

aufliegern der Beklagten und schloß den Einsatz solcher Fahrzeuge der Transportunternehmer aus. Denn eine Verwendung von Fahrzeugen der jeweils auf deutscher und skandinavischer Seite beschäftigten Transportunternehmer hätte das Auf- bzw. Abladen des Transportguts in den deutschen und skandinavischen Häfen erfordert, was aber durch die von der Beklagten eingerichtete Art des Warenumschlages, den Rundlaufverkehr, ersichtlich ausgeschlossen werden sollte. Aus dieser Situation, die den Einsatz von Transportfahrzeugen der Beklagten erforderlich machte, ergab sich die Notwendigkeit, in Ausführung des Transportauftrags und damit zur Erreichung der von der Beklagten damit verfolgten Zwecke die von ihr gestellten Sattelaufleger - sei es durch Leertransporte, für die die Beklagte die von der Klägerin verlangte Minderfracht nachtrichtet hat, sei es durch Zwischentransporte - zum Absendeort zurückzutransportieren, weil sie der Beklagten sonst an dieser Stelle gefehlt hätten.

Demgegenüber kann die Beklagte nicht mit Erfolg darauf verweisen, daß sie zu dem Versender in einem Speditionsverhältnis stehe, in dem sie ihrerseits Auftragnehmerin sei und Kosten für den Einsatz eigener Transportfahrzeuge nicht auf den Auftraggeber abwälzen könne. Nach § 20 Abs. 2 Satz 1 GUKG hat ein Spediteur wie die Beklagte dem Versender seinerseits eine Vergütung zu berechnen, die dem an den Transportunternehmer zu zahlenden Tarif entspricht. Es mag zwar sein, daß dieses unter Einbeziehung der Fracht gemäß RKT II/1 Nr. 15 Abs. 1 und 2 zu berechnende Entgelt der Höhe nach von einer tariflichen Vergütung abweicht, die bei der Verwendung eigener Transportfahrzeuge des Unternehmers zu erheben wäre. Für die tarifliche Beurteilung der Fahrzeuge des Auftraggebers als Transportgut kommt es aber vorliegend darauf nicht an.

2. Nach der Ansicht des Berufungsgericht ist die Klägerin zur Geltendmachung der streitigen Frachtansprüche gem. § 23 Abs. 3 GüKG befugt, weil die zunächst forderungsberechtigten Transportunternehmer in Kenntnis der die Tariffpflicht hinsichtlich der Sattelaufleger der Beklagten auslösenden Umstände, also vorsätzlich, eine zu niedrige Fracht berechnet hätten. Diese Ausführungen und Feststellungen des Berufungsgerichts geben zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Sie werden von der Revision auch nicht angegriffen. Der Höhe nach ist die nachzuzahlende Fracht ebenfalls außer Streit.

III. Demgemäß war die Revision der Beklagten als unbegründet zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

v. Gamm

Merkel

Piper

Teplitzky

Scholz-Hoppe