

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

FreistellungsVO GüKG vom 29. Juli 1969 BGBl I 1022 § 1 Nr. 12

Die Beförderung radioaktiver Stoffe ist auch von den unabdingbaren Haftungsvorschriften der KVO freigestellt, so daß diese einer wirksamen Vereinbarung der in den ADSp enthaltenen Haftungsbeschränkungen nicht entgegenstehen.

BGH, Urt. v. 30. Juni 1978 - I ZR 146/76 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 146/76

URTEIL

Verkündet am
30. Juni 1978
Z u g
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED] Versicherungs-Aktiengesellschaft, vertreten
durch die Vorstandsmitglieder Jobst v.d.M. [REDACTED], Hans-Dieter
S [REDACTED], B [REDACTED] 39, H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Firma S [REDACTED] & Co. GmbH, Bei den M [REDACTED] 5, H [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

18

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. Juni 1978 durch die Richter Alff, Dr. Schönberg, Dr. Frhr. v. Gamm, Schwerdtfeger und Rebitzki

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das den Parteien am 1. und 2. September 1976 an Verkündungs Statt zugestellte Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg, 9. Zivilsenat, wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

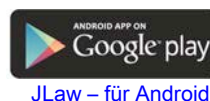
Tatbestand

Die Firma S [REDACTED] AG, deren Transportversicherer die Klägerin zusammen mit weiteren 13 Versicherungsgesellschaften ist, wurde im Jahre 1968 mit der Errichtung eines Kernkraftwerkes in Atucha/Argentinien beauftragt. Wegen der Verschiffung des Materials für das Kernkraftwerk traf sie mit der Beklagten als Spediteur die folgende, in einem Schreiben an die Beklagte vom 25. November 1968 niedergelegte Vereinbarung:

"Für die Verschiffungen im Zusammenhang mit der Errichtung des Kernkraftwerkes in Atucha gelten, sofern im Verschiffungsauftrag nichts Gegenteiliges erwähnt ist, bis auf weiteres folgende Weisungen:



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



1. Alle Verschiffungsaufträge und der gesamte Schriftwechsel geht ohne Berücksichtigung des Verladehafens zu Ihrem Hamburger Haus.
2. Sie erhalten von uns rechtzeitig vor Verschiffung den Verschiffungsauftrag, aus dem die anzuliefernden Kolli, das Schiff, das Abfahrtsdatum, der Abgangshafen, Bestimmungshafen und etwaige Besonderheiten hervorgehen.
3. Der Schiffsraum wird von ZKV 6 Hamburg reserviert. ...
4. Die Handelsrechnungen ... werden Ihnen nach Möglichkeit zusammen mit dem Verschiffungsauftrag übersandt.
5. Die Handelsrechnungen werden von Ihnen ergänzt.
6. Die konsularische Legalisierung der Handelsrechnungen wird von Ihnen veranlaßt. ...
7. Konnossementsanschrift ...
8. Konnossementsdeklaration ...
9. Die Sendungen sind cif abzufertigen.
10. Die Versicherung wird durch uns gedeckt ...
11. Fremdlieferanten werden die fob-Lieferung durch eigene fob-Spediteure veranlassen. Wir werden jedoch in jedem Falle darauf hinweisen, daß wir an einer fob-Lieferung durch Sie interessiert sind. Wir verweisen grundsätzlich auf Ihr Hamburger Haus.
12. Nach erfolgter Verladung sind die Dokumente wie folgt zu versenden ...
13. Ausfuhrbescheinigungen und Abrechnungen sind gem. den Ihnen bekannten ZKV 6-Richtlinien zu erstellen. ..."

Mit Schreiben vom 8. Februar 1972 unterbreitete die Beklagte der Firma S [REDACTED] unter Bezugnahme auf ihre Allgemeinen Angebots- und Übernahmebedingungen,

die den Hinweis enthalten, daß sie ausschließlich nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen arbeite, ein Angebot über die Verpackung und Beförderung von vier Kisten Brennelementen der Firma S. [REDACTED] mit Lastkraftwagen ab Lieferwerk W. [REDACTED]/Hanau fob Hamburg bei unmittelbarer Überladung vom Lastkraftwagen auf das ladebereite Seeschiff einschließlich Beschaffung der Beförderungsgenehmigungen bei der zuständigen Bundesanstalt in Braunschweig gegen eine Vergütung von 2.550,-- DM pro Kiste. Die Firma S. [REDACTED] nahm dieses Angebot an.

Die Beklagte führte den Auftrag aus. Die vierte und letzte Kiste wurde am 14. August 1972 von einem Sattelzug der Beklagten übernommen, der zunächst zur Durchführung der Verzollungsformalitäten zum Zollamt Hanau fuhr. Beim Verlassen des Zollamts kippte das Fahrzeug in einer Kurve nach Abriß der Triebwagenkuppelung um, was zu einer Beschädigung der Brennelemente führte. Den Schaden in Höhe von 680.043,27 DM erhielt die Firma S. [REDACTED] von den 14 Transportversicherern ersetzt.

Die Klägerin verlangt mit der Klage aus auf sie übergegangenem und an sie abgetretenem Recht sowie in Prozeßstandschaft der anderen 13 Transportversicherer von der Beklagten die Erstattung eines Teilbetrages von 50.000,-- DM. Sie ist der Auffassung, die Beklagte hafte für den der Firma S. [REDACTED] entstandenen Schaden, ohne sich auf die Haftungsbeschränkungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen berufen zu können. Maßgebend seien die Haftungsvorschriften der Kraftverkehrsordnung. Diese

seien zwar seit dem Inkrafttreten der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 29. Juli 1969 für die Beförderung radioaktiver Stoffe nicht mehr verbindlich, ihre Anwendung sei aber vertraglich vereinbart worden, wie sich daraus ergebe, daß die unabdingbare Haftung der Beklagten nach der Kraftverkehrsordnung Grundlage der Vereinbarung vom 25. November 1968 gewesen sei, der Auftrag über die Beförderung der Brennelemente vom November 1972 auf der Vereinbarung vom 25. November 1968 beruht habe, die Vertragsparteien bei Abschluß des Vertrages vom November 1972 beide von der Verbindlichkeit der Kraftverkehrsordnung auch für die Beförderung der Brennelemente ausgegangen seien, die Beklagte selbst KVO-Frachtbriefe über die Beförderung der Brennelemente ausgestellt und diese Frachtbriefe der Firma S [REDACTED] auf deren Anforderung vom 24. Oktober 1972 übersandt habe. In der Übersendung der Frachtbriefe liege zugleich das von der Firma S [REDACTED] angenommene Angebot der Beklagten, die Beförderung der Brennelemente den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung unterstellen zu wollen. Jedenfalls habe das Inkrafttreten der Freistellungsverordnung einen Fortfall der Geschäftsgrundlage bewirkt. Die nach § 242 BGB erforderliche Anpassung der Verträge an die veränderte Rechtslage müsse dazu führen, daß es der Beklagten versagt sei, sich von der Haftung freizuzeichnen. Die Berufung der Beklagten auf die Haftungsbeschränkungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen verstoße zudem gegen Treu und Glauben, weil sie den Unfall durch grobe Fahrlässigkeit leitender Angestellter verschuldet habe; diese hätten es unterlassen, den Fahrer des Lastzuges hinreichend zu unterrichten und zu überwachen.

Die Beklagte macht demgegenüber geltend, die Vereinbarung vom 25. November 1968 enthalte im wesentlichen nur Verschiffungsanweisungen. Sie sei kein verbindlicher Rahmenvertrag für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen zum Verschiffungshafen. Der Inhalt des Vertrages vom November 1972 bestimme sich ausschließlich nach ihrem Angebot vom 8. November 1972 mit dem Hinweis auf die Geltung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen. Es treffe nicht zu, daß sie und die Firma S [REDACTED] bei Abschluß dieses Vertrages von einer unabdingbaren Frachtführerhaftung ausgegangen seien. Die Firma S [REDACTED] als Weltfirma sei über den Erlaß der Freistellungsverordnung und deren Bedeutung für die Beförderung radioaktiver Stoffe ebenso unterrichtet gewesen wie sie, die Beklagte. Die von ihr ausgestellten Frachtbriefe hätten ausschließlich internen Zwecken gedient, wie sich schon daraus ergebe, daß sie nicht vollständig ausgefüllt worden seien und sie, die Beklagte, in ihnen zugleich als Absender, Frachtunternehmer und Empfänger bezeichnet werde. Keinesfalls habe die Firma S [REDACTED] aus der Übersendung der Frachtbriefe auf ihre Anforderung entnehmen können, daß sich die Beklagte nachträglich den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung unterwerfen wolle. Die Beklagte ist auch der Auffassung entgegengetreten, daß Geschäftsgrundlage des Vertrages vom November 1972 die Anwendbarkeit der Kraftverkehrsordnung gewesen sei oder es gegen Treu und Glauben verstoße, daß sie sich auf die Haftungsbeschränkungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen berufe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist zurückgewiesen worden. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den Klageantrag weiter. Die Beklagte beantragt die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht führt aus, nach § 54 a Nr. 2 ADSp sei die Haftung der Beklagten auf den von ihr gezahlten Betrag von 1.500,-- DM beschränkt. Diese Haftungsbeschränkung gelte gem. § 52 c ADSp auch dann, wenn es sich, wie hier, um einen Fall der Spedition zu festen Kosten (§ 413 Abs. 1 HGB) und des Selbsteintritts des Spediteurs (§ 412 HGB) handele. Zwingende Vorschriften der Kraftverkehrsordnung stünden den vereinbarten Haftungsbeschränkungen nicht entgegen, weil die Kraftverkehrsordnung als allgemeinverbindliche Rechtsvorschrift auf die Beförderung der Brennelemente gem. § 1 Nr. 12 FreistellungsVO GüKG vom 29. Juli 1969 keine Anwendung finde. Das Berufungsgericht verneint weiter, daß die Beförderung der Brennelemente den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung durch vertragliche Vereinbarung unterstellt worden sei. Aus der vor dem Erlaß der Freistellungsverordnung getroffenen Vereinbarung vom 25. November 1968 ergebe sich in dieser Hinsicht nichts. Diese Vereinbarung sei kein Rahmenvertrag, der die Bedingungen des hier streitigen, erst im Jahre 1972 erteilten Auftrages regele. Für diesen seien neue Vereinbarungen erforderlich gewesen, die die Parteien auf der Grundlage des Angebots der Beklagten vom 8. Februar 1972 getroffen hätten. Dabei sei die Geltung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, aber nicht der Kraftverkehrsordnung vereinbart worden. Die Ausstellung von Frachtbriefen durch die Beklagte habe nur internen Zwecken der Beklagten gedient; die Frachtbriefe seien unvollständig ausgefüllt, die Beklagte sei in ihnen zugleich als Absender, Frachtunternehmer und Empfänger aufgeführt und die Firma S [REDACTED]

habe sie erst auf ihre Anforderung vom 24. Oktober 1972 am 10. November 1972 zur Verfügung gestellt erhalten. Die Berufung der Beklagten auf die Haftungsbeschränkung des § 54 a Nr. 2 ADSp verstoße nicht gegen Treu und Glauben.

II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg.

1. Nach § 1 Nr. 12 FreistellungsVO GüKG ist die Beförderung von radioaktiven Stoffen, zu denen die hier in Rede stehenden Brennelemente unstreitig gehören, von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes ausgenommen. Die Kraftverkehrsordnung ist Teil des Reichskraftwagentarifs und gilt gem. § 106 Abs. 2 GüKG als auf Grund des § 20 a GüKG (durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates) erlassen. Die Freistellung bezieht sich daher auch auf sie.

Soweit die Revision geltend macht, die Freistellungsverordnung wolle Transporte, die wegen ihrer Seltenheit im Transportgewerbe eine völlig untergeordnete Rolle spielten und bei denen wegen ihrer Außergewöhnlichkeit und des häufig dadurch bedingten besonderen Aufwandes die freie Vereinbarung des Beförderungsentgeltes angemessen und gerechtfertigt erscheine, vom Tarifzwang ausnehmen, so ist darauf hinzuweisen, daß nicht angenommen werden kann, es sei nur eine Freistellung von den Bestimmungen über das Beförderungsentgelt (Tarifzwang) und nicht auch eine Freistellung von den sonstigen unabdingbaren Beförderungsbedingungen, wie den Haftungs Vorschriften der Kraftverkehrsordnung, beabsichtigt gewesen. Denn die in § 1 FreistellungsVO GüKG aufgeführten

Beförderungsfälle werden von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes ohne Einschränkung freigestellt. Das entspricht der Fassung des § 4 Abs. 2 GüKG, wonach der Bundesminister für Verkehr ermächtigt ist, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates - über den Ausnahmekatalog des § 4 Abs. 1 GüKG hinaus - weitere, im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht ins Gewicht fallende Beförderungsfälle **a l l g e m e i n** von den Bestimmungen dieses Gesetzes auszunehmen. Wenn die Ermächtigung auf die Bedeutung der Beförderungsfälle für den Gesamtverkehr abstellt, so hängt das ersichtlich damit zusammen, welchem Zweck die Beschränkungen der Vertragsfreiheit durch das Güterkraftverkehrsgesetz dienen. Sie sollen vor allem die Bundesbahn vor dem uneingeschränkten Wettbewerb des Güterkraftverkehrsgewerbes schützen und auch einen existenzgefährdenden Wettbewerb innerhalb des Güterkraftverkehrsgewerbes verhindern (vgl. BGH NJW 1970, 563, 564). Unter diesem Gesichtspunkt sind aber nicht nur die eigentlichen Tarife sondern auch die übrigen Beförderungsbedingungen von Bedeutung. Deshalb läßt sich auch aus diesem Zusammenhang nichts für die Annahme herleiten, die Freistellungsverordnung wolle nur eine freie Vereinbarung des Beförderungsentgeltes ermöglichen, lasse aber die Anwendbarkeit der unabdingbaren Haftungsvorschriften auf die in der Freistellungsverordnung aufgeführten Beförderungsfälle unberührt.

Der hohe Wert, den radioaktive Stoffe haben können (hier nach Behauptung der Klägerin etwa 4 Mio. DM je Sendung), und die besonderen Gefahren, die mit ihrem Transport verbunden sind, können es nicht rechtfertigen, § 1 Nr. 12 FreistellungsVO GüKG enger auszulegen, als

nach Wortlaut und Sinnzusammenhang geboten erscheint. Zieht man die Höhe des Beförderungsentgeltes in Betracht (hier 2.550,-- DM je Sendung), dann erscheint es jedenfalls nicht unangemessen, den Frachtführer bzw. den wie ein Frachtführer haftenden Spediteur gerade auch in Fällen, die zwar für den Gesamtverkehr keine erhebliche Bedeutung haben, aber doch mit einem hohen Risiko behaftet sind, von den unabdingbaren Haftungsvorschriften der Kraftverkehrsordnung freizustellen. Die Interessen des Auftraggebers bleiben dabei hinreichend gewahrt, weil er die Möglichkeit hat, eine Transportversicherung abzuschließen, und das in solchen Fällen auch unerläßlich erscheint. Blicke es bei der unabdingbaren Haftung des Frachtführers oder Spediteurs, müßte dieser eine entsprechend hohe KVO-Versicherung abschließen, was kostenmäßig letztlich ebenfalls zu Lasten des Auftraggebers ginge.

Muß somit davon ausgegangen werden, daß die Beförderung der Brennelemente von den unabdingbaren Haftungsvorschriften der Kraftverkehrsordnung freigestellt war, dann standen diese der wirksamen Vereinbarung der in den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen enthaltenen Haftungsbeschränkungen durch den Vertrag vom November 1972 nicht entgegen.

2. Gegen die von der Klägerin vertretene Auffassung, die Kraftverkehrsordnung sei als vertragliche Regelung vereinbart worden, spricht zunächst, daß die Beklagte in ihren Allgemeinen Angebots- und Übernahmebedingungen, die Teil ihres Angebots vom 8. Februar 1972 waren, auf die Geltung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen

hingewiesen und zum Ausdruck gebracht hat, daß sie ausschließlich nach diesen Bedingungen arbeite. Die Klägerin hat dieses Angebot ohne Einschränkung und ohne Hinweis darauf, daß sie die Kraftverkehrsordnung als vereinbart ansehe, angenommen. Die Beklagte hatte ersichtlich nicht den Willen, nach Maßgabe der Kraftverkehrsordnung abzuschließen, und konnte auch nicht annehmen, daß die Firma S [REDACTED] ihr Angebot so auffassen würde.

Aus der Vereinbarung vom 25. November 1968, mag sie als Rahmenvertrag anzusehen sein oder nicht, läßt sich nichts anderes herleiten. Sie enthält keine Regelung über von der Beklagten selbst im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeug auszuführende Beförderungen. Die Erklärung unter Ziffer 11 betrifft von Fremdlieferanten zu erteilende Versendungsaufträge. Die Firma S [REDACTED] hat sich bereit erklärt, die Fremdlieferanten darauf hinzuweisen, daß sie an fob-Lieferungen durch die Beklagte interessiert sei. Das Beförderungsmittel wird nicht genannt. Aber selbst wenn die Vertragsparteien bei Abschluß der Vereinbarung vom 25. November 1968 übereinstimmend davon ausgegangen sein sollten, die Beklagte werde für die Firma S [REDACTED] Beförderungen zum Verschiffungshafen mit eigenen Kraftfahrzeugen durchführen und sie sich bewußt gewesen seien, daß auf diese Transporte die unabdingbaren Haftungsvorschriften der Kraftverkehrsordnung trotz Vereinbarung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen anwendbar seien, könnte auch hieraus nicht hergeleitet werden, daß damals die Anwendung der Kraftverkehrsordnung vereinbart worden sei.

Zudem muß nach den Feststellungen des Berufungsgerichts davon ausgegangen werden, daß die Beförderung der Brennelemente durch den Vertrag vom November 1972 auf eine eigene vertragliche Grundlage gestellt worden ist, die abschließend regelte, nach welchen Bedingungen die Beklagte die Beförderung der Brennelemente auszuführen hatte. Das Berufungsgericht hatte deshalb auch keinen Anlaß, zum Inhalt der Vereinbarung vom 25. November 1968 weitere Feststellungen zu treffen. Die Rüge der Revision, es liege insoweit ein Begründungsmangel im Sinne des § 551 Nr. 7 ZPO vor, ist unbegründet.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Ausstellung des KVO-Frachtbriefes über die hier in Rede stehende Sendung lassen ebenfalls keinen Rechtsfehler erkennen. Handelte es sich dabei, wie das Berufungsgericht feststellt, um ein unvollständig ausgefülltes, nur internen Zwecken der Beklagten dienendes Papier, dann liegt in der Ausstellung selbst jedenfalls weder ein Indiz für die Vereinbarung der Kraftverkehrsordnung noch die rechtsgeschäftliche Willenserklärung, die Beförderung der Brennelemente den kraft Gesetzes nicht mehr geltenden Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung unterstellen zu wollen. Auf die Frage, ob eine Selbstadressierung des Frachtbriefes nach den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes (§ 28) oder der Kraftverkehrsordnung (§ 10 ff) zulässig ist, kommt es dabei nicht an. Wie das Berufungsgericht weiter rechtsfehlerfrei ausführt, hatte auch die Übersendung der Frachtbriefe an die Firma S [REDACTED] auf deren Anforderung vom 24. Oktober 1972 am 10. November 1972 nicht die Bedeutung einer Willenserklärung des Inhalts, daß sich die Beklagte den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung un-

terwerfen wolle. Die Beklagte hatte dazu nach Eintritt des Schadensfalles ersichtlich keinen Anlaß und hat dies der Firma S. [REDACTED] gegenüber mit der bloßen Übersendung von Fotokopien der Frachtbriefe mit einem kurzen Handzettel auch nicht zum Ausdruck gebracht. Insbesondere bestand nach dem Inhalt des Anforderungsschreibens der Firma S. [REDACTED] vom 24. Oktober 1972 kein Grund zu der Annahme, daß der Übersendung der Frachtbriefe rechtsgeschäftliche Bedeutung zukomme.

3. Nicht zugestimmt werden kann der Auffassung der Revision, die Beklagte könne sich deshalb nicht mit Erfolg auf § 54 a Nr. 2 ADSp berufen, weil ihre zwingende Haftung nach den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung Geschäftsgrundlage der Vereinbarung vom 25. November 1968 wie des Vertrages vom November 1972 gewesen sei und die nach § 242 BGB erforderliche Anpassung der Verträge an die durch den Erlaß der Freistellungsverordnung eingetretene Veränderung der Rechtslage dazu führen müsse, daß die Haftungsbeschränkung nicht mehr als vereinbart gelten könne. Hierbei kann zugunsten der Klägerin davon ausgegangen werden, daß die zwingende Haftung der Beklagten nach der Kraftverkehrsordnung Geschäftsgrundlage der Vereinbarung vom 25. November 1968 war. Für den Vertrag vom November 1972 trifft das jedenfalls nicht zu, da durch ihn, wie ausgeführt, die Beförderung der Brennelemente auf eine selbständige rechtliche Grundlage gestellt wurde und damals die Freistellungsverordnung bereits erlassen und in Kraft getreten war. Den Feststellungen des Berufungsgerichts kann nicht entnommen werden, daß die Vertragsparteien gleichwohl noch davon ausgegangen seien, die Beklagte hafte für Beschädigungen des Transportgutes

nach den zwingenden Vorschriften der Kraftverkehrsordnung. Damit entfällt die von der Revision für erforderlich gehaltene Vertragsanpassung aus dem Gesichtspunkt eines beiderseitigen oder der Beklagten erkennbaren Irrtums der Firma S. [REDACTED] über die Geschäftsgrundlage.

4. Das Berufungsgericht hat zu Recht verneint, daß die Berufung der Beklagten auf § 54 a Nr. 2 ADSp gegen Treu und Glauben verstoße. Wenn, wie das Berufungsgericht feststellt, die Ausstellung der KVO-Frachtbriefe lediglich internen Zwecken der Beklagten diene und keinerlei Außenwirkung hatte, so ist es wegen der Frachtbriefausstellung nicht treuwidrig, daß sich die Beklagte nach außen, hier gegenüber den Transportversicherern der Firma S. [REDACTED], auf die mit ihrer Auftraggeberin vereinbarten, nicht gegen zwingende gesetzliche Vorschriften verstoßenden Haftungsbeschränkungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen beruft. Nach den insoweit nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts scheidet auch aus, daß der Unfall auf grober Fahrlässigkeit der Beklagten selbst oder eines ihrer leitenden Angestellten beruhe und die Berufung auf die Haftungsbeschränkungen deshalb treuwidrig sei (vgl. Senatsurteil vom 2. Dezember 1977 = WM 1978, 303 = VersR 1978, 175). Es ist auch sonst kein Grund ersichtlich, der die Berufung der Beklagten auf § 54 a Nr. 2 ADSp unter den hier gegebenen Umständen als mit Treu und Glauben unvereinbar erscheinen lassen könnte. Die Firma S. [REDACTED] hat volle Deckung ihres Schadens von den Transportversicherern erhalten. Es entsprach auch den vertraglichen Vereinbarungen mit der Beklagten, daß sie selbst für entsprechenden Versicherungsschutz sorgte.

III. Das Berufungsgericht hat nach alledem ohne Rechtsverstoß verneint, daß die Klägerin mehr als die entrichteten 1.500,-- DM fordern könne. Die Revision war daher mit der Kostenfolge des § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Alff

Schönberg

v. Gamm

Schwerdtfeger

Rebitzki