

16

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 149/69

URTEIL

Verkündet am

28. Mai 1971

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der Firma P [REDACTED] Welttransport GmbH vormals Otto K [REDACTED],
Internationale Speditionen-GmbH, N [REDACTED], Sandstraße 1,
vertreten durch den Geschäftsführer Jürgen M [REDACTED], S [REDACTED]-
W [REDACTED], Ma [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Ma [REDACTED] Versicherungsgesellschaft, Ma [REDACTED],
A [REDACTED]-Anlage [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr. v. [REDACTED] -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Mai 1971 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Alff, Dr. Merkel, Dr. Schönberg und Dr. Frhr. v. Gamm

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 26. September 1968 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte, die ein Speditionsgeschäft betreibt, aber auch eigene, im Nah- und Fernverkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge hält, erhielt Ende März 1966 von der Firma B[REDACTED] & S[REDACTED] den Auftrag, zwei Exzenterpressen von N[REDACTED] nach P[REDACTED] zu befördern.

Auf Grund dieses Auftrags holte die Beklagte die beiden Pressen mit einem zum Nahverkehr zugelassenen Lastkraftwagen vom Betriebsgelände der Firma B[REDACTED] & S[REDACTED] ab, um sie zu ihrer Umschlagstelle zu bringen.

Auf dieser Strecke kippten beide Maschinen in einer Kurve über die Seitenwand des Lastkraftwagens auf die Straße und wurden zerstört.

- 3 -

Die beschädigten Maschinen ließ die Beklagte mittels Kraftfahrzeug einer anderen Firma nach P [REDACTED] befördern.

Die Klägerin zahlte an die Eigentümerin in Pforzheim DM 32.918,65 und begehrt auf Grund übergegangenen Rechts von der Beklagten Ersatz.

Die Beklagte hat nach Klageerhebung an die Klägerin DM 1.500,-- gezahlt und eine weitere Ersatzleistung unter Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) abgelehnt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung führt das Landgericht aus, die Beklagte hafte nur nach §§ 413 HGB, 52, 41a, 54 ADSp bis zu DM 1.500,--. Die Klägerin habe nicht den Nachweis erbracht, daß sich die Beklagte verpflichtet habe, die Pressen in durchgehendem Transport mit eigenen Lastkraftwagen zu befördern. Eine Haftung der Beklagten nach § 429 HGB komme nicht in Betracht; das Abrollen vom Betriebsgelände sei ihr nach § 412 HGB gestattet gewesen; da dies im Rahmen der Speditionstätigkeit erfolgt sei, hafte sie auch insoweit nach § 52 c ADSp nur bis DM 1.500,--.

Das Oberlandesgericht hat der Klage stattgegeben. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag aus dem zweiten Rechtszug weiter. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.



Entscheidungsgründe:

I. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts ist der Anspruch der Klägerin nach § 823 Abs. 1 BGB begründet. Dazu führt das Berufungsgericht aus, die Beklagte habe ihre Pflicht zur sachgemäßen Verladung und Befestigung der beiden Pressen auf dem Lastwagen nicht erfüllt (BU 10). Aus den Gesamtumständen des Streitfalles ergebe sich, daß es Sache der Beklagten gewesen sei, die Art und Weise der Aufstellung auf dem Fahrzeug sowie die sachgemäße Befestigung zu veranlassen (BU 13). Die Vernehmung des Fahrers habe auch ergeben, daß dieser sich für die Verladung der Pressen verantwortlich gefühlt und deshalb auch die notwendigen Anordnungen getroffen habe (BU 14). Ursächlich für das Umkippen und Herabfallen der Maschinen während der Fahrt sei aber die mangelhafte Befestigung gewesen.

Der Fahrer der Beklagten habe entweder eine sichere Art der Befestigung beim Beladen wählen oder aber mit Rücksicht auf die von ihm veranlaßte und ihm daher bekannte Befestigung die Geschwindigkeit während der Fahrt und insbesondere in den Kurven den Erfordernissen entsprechend gering halten bzw. herabsetzen müssen (BU 15). Beides habe er nicht getan. Er sei deshalb für den Unfall verantwortlich. Dieses Fehlverhalten ihres Fahrers habe die Beklagte nach § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB zu verantworten. Der Entlastungsbeweis sei der Beklagten nicht gelungen (BU 16/17). Der Fahrer sei nicht für eine solche Aufgabe entsprechend ausgebildet gewesen, darin liege ein Organisationsmangel (BU 17).

Die Haftung der Beklagten sei auch nicht durch § 63 ADSp ausgeschlossen oder auf das in den Allgemeinen Spediteurbedingungen vorgesehene Maß beschränkt (BU 17), denn auf den Streitfall seien nicht die Allgemeinen Spediteurbedingungen, sondern die Regeln des Güterkraftverkehrsgesetzes anzuwenden, es handele sich um Güterkraftverkehr im Nahverkehr, bei dem nach §§ 85, 26 GüKG eine Beschränkung der Haftung ausgeschlossen sei (BU 21/22).

Eine Beschränkung aus § 17 KVO komme nicht in Betracht, weil es sich bei den beiden Maschinen um Stückgut im Sinne des § 4 Buchst. a KVO gehandelt habe.

II. Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision haben im Ergebnis keinen Erfolg.

1. a) Die Revision vertritt die Auffassung, zu Unrecht habe das Berufungsgericht eine Pflicht der Beklagten zur Verladung und Befestigung angenommen und die für die Behauptung der Beklagten, es bestehe im Geschäftsverkehr mit der Absenderin eine auf Grund langjähriger Übung entstandene Vereinbarung, daß Güter dieser Art von der Versenderin verladen und befestigt würden, angetretenen Beweise nicht erhoben. Schließlich habe das Berufungsgericht die hinsichtlich Auswahl, Ausbildung, Belohnung und Überwachung des Fahrers Jaeger angebotenen Beweise nicht erhoben.

b) Entgegen der Ansicht der Revision hat das Berufungsgericht im Ergebnis mit Recht angenommen, die Verladung und Befestigung der Maschinen sei Sache der Beklagten gewesen. Dabei kann offen bleiben, ob die Fest-

16

stellung des Berufungsgerichts, die Absenderin habe für die Beklagte erkennbar kein für die Verladung solcher Güter hinreichend geschultes Personal gehabt und mit ihrem Frachtauftrag zugleich auch die Durchführung der Verladung durch die Beklagte in Auftrag gegeben, den dagegen gerichteten Angriffen der Revision standhält; denn die Pflicht der Beklagten zur Verladung ergibt sich schon aus § 17 KVO in Verbindung mit § 4 a KVO.

Bereits der hier in Frage stehende Teilabschnitt der Beförderungsstrecke ist als Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den zwingenden Regeln der Kraftverkehrsordnung zu behandeln. Dazu führen folgende Erwägungen: Die Absenderin hatte der Beklagten den Auftrag zur Beförderung der Güter von Nürnberg nach Pforzheim erteilt und einen entsprechend lautenden Frachtbrief übergeben. Der Beklagten war freigestellt, ob sie den Transport mit eigenen oder fremden Kraftfahrzeugen oder mit der Bundesbahn durchführen würde. Hätte sie die Beförderung auf der ganzen Strecke mit eigenen oder fremden Kraftfahrzeugen durchführen lassen, dann unterläge es keinem Zweifel, daß die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung Anwendung zu finden hätten. Gleiches würde auch dann gelten, wenn die Beklagte oder der dritte Unternehmer sich die Güter hätten anrollen lassen, um sie dann weiterzubefördern. Die Beklagte hält nur deshalb die Kraftverkehrsordnung für nicht anwendbar, weil noch offen gewesen sei, wer die Weiterbeförderung zu übernehmen habe, ob sie selbst oder ein dritter Unternehmer, und sie insofern nur als Spediteur tätig geworden sei, der das Gut nur bis zum Sammelplatz zwecks Entscheidung über den Weitertransport befördert habe. Dem kann nicht gefolgt werden.

Erteilt der Absender einen Auftrag zu einem Transport im Fernverkehr ohne nähere Weisungen, dann sind bei der gegebenen Sachlage die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung anzuwenden. Denn der Absender braucht nicht damit zu rechnen, daß der nach dem Inhalt des Auftrags gewöhnliche Ablauf des Transports und die darauf anzuwendenden Vorschriften über Rechte und Pflichten willkürlich durch Maßnahmen des beauftragten Unternehmers geändert werden, so im Streitfall, daß die Pflicht zur Verladung von dem Unternehmer auf den Absender übergeht oder die nach der Kraftverkehrsordnung angeordnete Haftung durch Anwendbarkeit der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen ausgeschlossen wird. Es gilt auch hier der Grundsatz, daß bei Bestehen mehrerer Vertragsordnungen der beauftragte Unternehmer die gegen sich gelten lassen muß, mit der der Auftraggeber nach dem Inhalt seines Auftrags rechnet und rechnen darf. Dieser Gedanke liegt letztlich auch den Vorschriften der §§ 5 Abs. 2 GüKG, 5 KVO zugrunde.

Nach § 17 KVO sind Stückgüter vom Unternehmer zu verladen. Die Feststellung des Berufungsgerichts, es habe sich im Streitfall um Stückgüter im Sinne des § 4 a KVO gehandelt, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Die Bestimmung der Abfertigungsart ist Sache des Absenders (§ 4 KVO). Das Berufungsgericht folgert ohne Rechtsirrtum aus dem Auftrag des Absenders, zwei Pressen von N[REDACTED] nach P[REDACTED] zu befördern, daß es sich um eine Aufgabe als Stückgut gehandelt habe; dem entspricht die Angabe auf dem Frachtbrief.

Dem Berufungsgericht ist entgegen der Auffassung der Revision auch insoweit zu folgen, als es annimmt,

die Beklagte habe nicht den Beweis für eine andere, vertraglich getroffene Regelung bezüglich der Ladepflicht erbracht; die angetretenen Beweise seien nicht zu erheben gewesen, weil die in das Wissen der Zeugen gestellten Tatsachen nicht geeignet gewesen seien, eine solche anderweitige vertragliche Regelung zu bestätigen (BU 11). Daß Hilfspersonen des Absenders bei der Verladung tätig werden, ist kein Anhalt für die Annahme, der Absender sei rechtlich zur Verladung verpflichtet gewesen, ebenso ist in Rechtsprechung und Schrifttum anerkannt, daß eine Mitwirkung von Personal des Unternehmers nicht den Absender von einer diesem obliegenden Ladepflicht befreit. Mehr als eine solche tatsächliche Hilfe von Personal des Absenders war auch von der Beklagten nicht unter Beweis gestellt.

Das Berufungsgericht hat sich ausführlich mit den Kenntnissen des von der Beklagten beauftragten Fahrers auseinandergesetzt und kommt zu dem Ergebnis, die mangelhafte Ausbildung in Richtung auf den hier in Betracht kommenden Güterverkehr sei ursächlich gewesen und als Organisationsmangel der Beklagten zur Last zu legen (BU 16/17).

Damit ist die Schadensersatzpflicht der Beklagten nach § 823 Abs. 1 BGB in Verbindung mit § 831 begründet. Eines Eingehens auf die Angriffe der Revision, das Berufungsgericht habe für den Entlastungsbeweis wesentliche Beweisantritte übergangen, bedarf es bei dieser Sachlage nicht.

2. a) Da, wie bereits dargelegt, auf den hier streitigen Transport die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung Anwendung zu finden haben, sind insoweit die Regeln der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen ausgeschlossen (vgl. BGHZ 38, 150); die von der Beklagten geltend gemachte Haftungsbeschränkung (§§ 52, 54 ADSp) kommt daher nicht in Betracht.

b) Daß Ansprüche nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen durch die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung nicht ausgeschlossen werden, entspricht ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 32, 194).

3. Entgegen der Auffassung der Revision hatte das Berufungsgericht keine Veranlassung, den Umstand, daß der Absender bei der fernmündlichen Anmeldung des Transports keine näheren Angaben über die Maschinen gemacht hat, unter dem Gesichtspunkt des mitwirkenden Verschuldens zu prüfen. Es kann hier unentschieden bleiben, ob dem Eigentümer in Fällen der hier gegebenen Art Einwendungen aus der Pflichtverletzung Dritter entgegengehalten werden können, jedenfalls ist nicht einmal vorgetragen worden, daß der beauftragte Fahrer sich nicht alle erforderlichen Kenntnisse durch Besichtigung der Maschinen oder durch Befragen der Angestellten des Absenders hätte beschaffen können.

III. Da das Berufungsurteil auch im übrigen keine Rechtsfehler zum Nachteil der Beklagten erkennen läßt, war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Krüger-Nieland

Alff

Merkel

Schönberg Frhr. v. Gamm