

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 151/69

URTEIL

Verkündet am
29. Oktober 1971
Zug,
Justizsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

gegen

1.

2.

3.

-

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. Oktober 1971 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Alff, Dr. Sprenkmann, Dr. Merkel und Dr. Frhr. v. Gamm

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 4. September 1969 aufgehoben.

Der Rechtsstreit wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus abgetretenem Recht auf Schadensersatz wegen Beschädigung einer Maschine in Anspruch.

Die Beklagte zu 1 unterhält auf einer von der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA) gepachteten Kaianlage einen Kaibetrieb. Der Beklagte zu 2 ist als Lademeister, der Beklagte zu 3 als Gabelstaplerfahrer bei ihr angestellt.

- 3 -

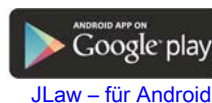
Am 10. Juni 1965 wurde von einem Spediteur eine zum Weiterversand bestimmte Abricht-, Füge- und Profiliermaschine bei der Beklagten zu 1 angeliefert und abgestellt. Die etwa 3300 kg schwere, rund 6 m lange und gut 1 m breite Maschine stand auf einem Holzschlitten, der auf einen Spezialanhänger für Schwerlasten so geladen war, daß die Längsträger des Holzschlittens etwas über den Anhänger hinausragten.

Um die Maschine seemäßig verpacken zu können, bat die von der Eigentümerin damit beauftragte Firma die Beklagte zu 1, die Maschine auf die wasserseitige Laderampe zu schaffen, da an ihrem Standort im Schuppen nicht genügend Platz war. Die Beklagte zu 1 gab entsprechende Weisungen. Der Beklagte zu 3 erhielt den Auftrag, den Anhänger mit der Maschine mit seinem Gabelstapler wegzuziehen. Dieser Gabelstapler war ein neues Modell und erst seit wenigen Tagen im Betrieb der Beklagten zu 1 eingesetzt. Die Lenkung dieses Fahrzeugs erfolgt über die größeren Hinterräder, die beim Einschlagen der Lenkung aus dem Chassis heraustreten. Als der Beklagte zu 3 beim Abschleppen den Gabelstapler nach rechts lenkte, drückte das rechte Hinterrad den rechten Längsträger des Holzschlittens weg. Dadurch geriet die Maschine ins Rutschen und stürzte vom Anhänger.

Die Maschine erlitt Totalschaden; nach Abzug des Wertes einiger noch verwendungsfähiger Restteile ergab sich ein Schadensbetrag von DM 34.900,--.



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



Der Spediteur hat seine Ansprüche an die Eigentümerin und diese hat wiederum alle Rechte an die Klägerin abgetreten. Die Klägerin nimmt die Beklagte zu 1 aus Vertrag und sämtliche Beklagten aus unerlaubter Handlung in Anspruch. Sie begehrt, nachdem sie im zweiten Rechtszug den Ersatz von Sachverständigenkosten in Höhe von DM 715,-- nicht mehr weiterverfolgt und die Beklagte zu 1 DM 250,-- freiwillig gezahlt hat, gesamtschuldnerische Verurteilung der Beklagten auf Zahlung von DM 34.650,-- nebst Zinsen.

Die Beklagten vertreten die Auffassung, der Klägerin ständen weder aus Vertrag noch aus Delikt Ansprüche zu. Jedenfalls sei aber nach § 34 Abs. 3 der Betriebsordnung für die öffentlichen Kaianlagen in Hamburg (KBO) die Haftung auf DM 250,-- beschränkt, die gezahlt worden seien.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihre Anträge aus den Vorinstanzen weiter; die Beklagten bitten, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht kommt zu dem Ergebnis, zwischen dem Spediteur und der Beklagten zu 1 sei ein Kaivertrag zustande gekommen, etwaige Schadensersatzansprüche seien daher durch Abtretung auf die Klägerin übergegangen. Ein Schadensersatzanspruch entfalle jedoch, weil die Haftung der Beklagten zu 1 nach § 34 Abs. 3 KBO auf DM 250,-- beschränkt sei, die Beklagte zu 1 diesen Betrag freiwillig gezahlt habe und deshalb offenbleiben könne, ob eine Verletzung der vertraglichen Sorgfaltspflicht vorliege und ob dieser Anspruch verjährt sei.

2. Das Berufungsgericht verneint auch Ansprüche aus unerlaubter Handlung nach den §§ 823, 831 BGB. Das Berufungsgericht führt insoweit aus (BU 38/39), nach § 33 KBO hafte die HHLA "nach den gesetzlichen Bestimmungen mit den Einschränkungen des § 34". Auch § 34 Abs. 3 KBO sei ganz allgemein gefaßt und lege seinem Wortlaut nach die Annahme nahe, es sei umfassend jedweder Schadensersatzanspruch gemeint. Die Bezugnahme auf § 430 HGB, der für die deliktische Haftung des Frachtführers nicht gelte, ändere nichts, denn die Norm werde in § 34 Abs. 3 KBO für alle Schadensersatzansprüche als Berechnungsmaßstab herangezogen. Die übrigen Bestimmungen der Kaibetriebsordnung gäben für die Frage nichts her. Als erkennbare Risikobeschränkung bezwecke die Klausel den Einschluß der deliktischen Haftung, denn die Haftungsbeschränkung würde weitgehend

ihre Bedeutung verlieren, wenn sie dem in der Regel mit dem Vertragsanspruch konkurrierenden Anspruch aus Delikt nicht entgegengehalten werden könnte. Aus diesem Grunde nehme auch die ganz überwiegende Auffassung in Rechtsprechung und Lehre an, daß sich Haftungsausschlüsse und -beschränkungen in allgemeinen Geschäftsbedingungen auch auf die Deliktsansprüche des vertraglich Berechtigten bezögen.

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

1. Dem Berufungsgericht ist allerdings insoweit zu folgen, als es annimmt, die Haftungsbeschränkung des § 34 Abs. 3 KBO sei nicht wegen Verstoßes gegen die §§ 85 Abs. 1, 26 GüKG unwirksam. Das Berufungsgericht führt hierzu aus, die Beförderung, sofern sie wie im Streitfall mit anderen Arbeitsvorgängen verbunden sei, falle nur dann unter die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes, wenn der Beförderungsvorgang überwiege oder sonst von übergeordneter Bedeutung sei. Im Streitfall spiele das Beförderungselement zwar eine bedeutsame Rolle, es überwiege aber nicht die übrigen Vertragselemente. Auch nach der Verkehrsauffassung stelle der Gütertransport durch den Kaischuppen keine Beförderung im Güternahverkehr dar, falle daher nicht unter das Güterkraftverkehrsgesetz.

Der Transport mit Gabelstaplern fällt weder unter § 4 GüKG noch unter die nach § 4 Abs. 2 GüKG erlassene Freistellungs-Verordnung GüKG. Es handelt sich bei dem

Gabelstapler auch nicht um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine im Sinne des § 18 Abs. 2 Nr. 1 StVZO, da es insoweit an der ausdrücklichen Anerkennung durch den Bundesminister für Verkehr fehlt (vgl. Jagusch, Straßenverkehrsrecht 1971 Anm. 5 zu § 18 StVZO). Demnach liegt eine Güterbeförderung im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes dann nicht vor, wenn die Arbeits- oder sonstige Leistung im Vordergrund steht und die Güterbewegung nur eine Nebenleistung darstellt (vgl. Hein/Eichhoff/Pukall/Krien Band 2 S. 2 zu § 1 GüKG). Diese Auffassung entspricht der Rechtsprechung des Reichsgerichts, wonach im Verhältnis von Fracht- zu Speditions- oder Lagergeschäften maßgeblich für die rechtliche Beurteilung das Hauptgeschäft ist (RG JW 1902, 79; LZ 1925 Nr. 1673; HRR 1929, 864). Das Berufungsgericht hat dem folgend ohne Rechtsverstoß festgestellt, daß die Beförderung in dem Kaischuppen nach der Verkehrsanschauung keine Beförderung im Güternahverkehr ist und infolgedessen die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes nicht anwendbar sind.

2. Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsverstoß unter Beachtung der von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs entwickelten Grundsätze (BGHZ 38, 183 m. w. N.) eine Haftung der Beklagten zu 1 aus dem Gesichtspunkt grober Fahrlässigkeit des Unternehmers selbst oder seiner leitenden Angestellten verneint, es hat auch nicht den Begriff der groben Fahrlässigkeit verkannt, und hat ausführlich dargelegt und

begründet, warum ein grob fahrlässiger Organisationsmangel nicht vorliege. Das ist tatrichterliche Würdigung und aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

3. Das Berufungsgericht nimmt aber rechtsirrig an, der Haftungsausschluß des § 34 Abs. 3 KBO beziehe sich auch auf Ansprüche, die auf die Vorschriften der §§ 823 ff BGB gestützt sind.

Die Vorschriften der Kaibetriebsordnung sind typische Geschäftsbedingungen der Kaianstalten, wie sie nicht nur in Hamburg, sondern auch in anderen Städten mit Seefrachtverkehr bestehen. Es kann im Streitfall offen bleiben, ob wegen der in wesentlichen Punkten übereinstimmenden Regelungen (vgl. dazu Jaeschke, Die Rechtsordnung der Kaianstalten im Seefrachtverkehr) schon aus diesem Grunde das Revisionsgericht die Auslegung des Berufungsgerichts in vollem Umfang nachprüfen darf. Denn das Berufungsgericht hat bei seiner Auslegung im Streitfall nicht die von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs für Fälle aus dem Bereich des Lager-, Fracht- und Speditionsrechts entwickelten und anerkannten Auslegungsgrundsätze beachtet. Wie der Bundesgerichtshof wiederholt unter Hinweis auf die Rechtslehre dargelegt hat (vgl. z. B. BGHZ 9, 301, 305; 46, 140, 144) ist bei unbeschränkter Zulassung des allein aus der Verletzung einer allgemeinen Rechtspflicht zu begründenden Deliktsanspruchs die Beschränkung des vertraglichen Anspruchs keineswegs bedeutungslos. Es ist auch für die hier zur

Erörterung stehenden Rechtsgebiete nicht zutreffend, daß eine weite Fassung von Geschäftsbedingungen ohne weiteres den Schluß rechtfertigt, der Haftungsausschluß beziehe sich auch auf Ansprüche, die auf Delikt gestützt sind. Denn im Zweifel ist eine enge Auslegung von Freizeichnungsklauseln in allgemeinen Geschäftsbedingungen geboten und jeder mögliche Zweifel an dem Umfang einer Freizeichnung führt zur Auslegung gegen den Benutzer derartiger Formularerklärungen, da dieser ohne Schwierigkeit durch eine entsprechende Klarstellung den Umfang der Haftungsbeschränkung eindeutig zum Ausdruck bringen kann (vgl. BGHZ 5, 111, 115; 24, 39, 45; 47, 207, 216). Zu der Frage, ob im vertraglichen Bereich wirksame Haftungsbeschränkungen auch ohne besonderen Hinweis, daß sie auch gegenüber Ansprüchen aus unerlaubter Handlung gelten sollen, insoweit wirksam sind, hat der erkennende Senat in seiner Entscheidung vom 19. Februar 1971 (VersR 1971, 617) im Hinblick auf den auch hier zur Erörterung stehenden § 34 Abs. 3 KBO die maßgeblichen Grundsätze zusammengefaßt. Maßgebend für die Auslegung sind die Grundsätze, die im Bereich des Lager-, des allgemeinen und des besonders für Schiene und Straße geregelten Frachtrechts entwickelt worden sind (BGHZ 9, 301; 24, 188; 32, 194; 46, 140). Danach finden die vertraglichen Haftungsbeschränkungen in den für Verträge geltenden Haftungserweiterungen (Kausalitäts-Schuldvermutungen, Exculpationspflichten) ihre Rechtfertigung; die Haftungsbeschränkungen kommen ohne ausdrücklichen Hinweis dann nicht zur Anwendung, wenn ein nach

den §§ 823 ff BGB zum Schadensersatz verpflichtendes Verhalten feststeht. Die gleiche Auffassung wird von einem beachtlichen Teil des Schrifttums auch zu § 660 HGB vertreten; auch dort ist, wie in § 34 KBO, der Ersatzanspruch auf einen Höchstbetrag beschränkt, sogar mit der Möglichkeit, die Haftungsgrenze durch Wertdeklaration des Abladers zu beseitigen; ein weiterer Gesichtspunkt, der es rechtfertigt, die Haftungsbeschränkung des § 34 KBO nicht auf Ansprüche aus unerlaubter Handlung anzuwenden.

4. Da die Haftungsbeschränkung des § 34 Abs. 3 KBO demnach gegenüber den auf § 823, 831 BGB gestützten Ansprüchen der Klägerin nicht durchgreift, kommt es darauf an, ob die Voraussetzungen dieser Anspruchsgrundlagen vorliegen.

a) Das Berufungsgericht hat bezüglich der Beklagten zu 1 ausdrücklich offen gelassen, ob die Anspruchsvoraussetzungen der §§ 823, 831 BGB gegeben sind (BU 38). Das Berufungsgericht wird diese Prüfung in der erneuten Verhandlung nachzuholen haben.

b) Hinsichtlich des Beklagten zu 2 verneint das Berufungsgericht einen Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB, weil dieser den Gabelstapler nicht gefahren und auch im übrigen keine ihm obliegende Obhutspflicht gegenüber dem Eigentümer der Maschine verletzt habe (BU 41/42). Das Berufungsgericht übergeht dabei, daß nach seinen

eigenen Feststellungen (BU 6) der Beklagte zu 2 die Kontrolle hinter dem Anhänger übernommen hatte, jedoch nicht bemerkte, wie das Rad des Gabelstaplers den Längsträger wegdrückte. Es wird zu prüfen sein, ob dem Beklagten zu 2 nicht der Vorwurf zu machen ist, bei seiner Kontrolle nicht das Verhalten des Gabelstaplers genügend beobachtet zu haben.

c) Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts liegen bei dem Beklagten zu 3 die Voraussetzungen des § 823 Abs. 1 BGB vor. Er habe, so legt das Berufungsgericht dar, das Eigentum der Firma G. KG verletzt. Er habe die Führung des ihm anvertrauten Gabelstaplers übernommen und die Lenkung so weit eingeschlagen, daß die Hinterräder aus dem Chassis getreten seien, die die Maschine über die Holme vom Anhänger drückten und so deren Zerstörung herbeiführten. Der Beklagte zu 3 habe rechtswidrig und fahrlässig gehandelt, denn es gehöre zur Sorgfalt eines ordentlichen Gabelstaplerfahrers, sich vor dem Fahren genau über die Funktionen des übernommenen Fahrzeugs zu orientieren und sich bei einem Abschleppvorgang genügend umzuschauen.

Diese Erwägungen können aus Rechtsgründen keinen Bestand haben. Das Berufungsgericht ist an anderer Stelle der Auffassung (BU 29), es gehöre zu einer ordentlichen Betriebsorganisation, daß der Unternehmer die Arbeitnehmer über den Mechanismus und die Verwendbarkeit des ihnen anvertrauten Arbeitsgerätes aufkläre,

weiter, eine Überprüfung des neuen Gabelstaplers habe nicht stattgefunden. Schließlich stellt das Berufungsgericht fest (BU 6), seit dem Vorfall werde das Gabelstaplermodell bei der Beklagten zu 1 nicht mehr zum Abschleppen schwerer Kolli benutzt. Bei dieser Sachlage durfte aber das Berufungsgericht nicht ohne weiteres davon ausgehen, es sei Sache des Beklagten zu 3 gewesen, sich mit den Funktionen des neuen Gabelstaplers vertraut zu machen, und diesem die fehlerhafte Handhabung des Geräts als Verschulden anzulasten. Die gleichen Bedenken bestehen auch hinsichtlich der vom Berufungsgericht angenommenen Pflicht des Beklagten zu 3, sich bei dem Abschleppvorgang genügend umzuschauen; denn andererseits hatte, wie bereits erwähnt, der Beklagte zu 2 die Kontrolle hinter dem Anhänger übernommen und sich durch Rufe und Pfiffe mit dem Beklagten zu 3 verständigt (BU 6); infolgedessen war zu erwägen, inwieweit der Beklagte zu 3 seinerseits sein besonderes Augenmerk auf das Fahrverhalten des Gabelstaplers zu richten hatte.

III. Nach alledem war das Berufungsurteil insgesamt aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens zu übertragen war.

Krüger-Nieland

Alff

Sprenkman

Merkel

v. Gamm