

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

HGB § 413; GüterkraftverkehrsG (GüKG) § 26;

KVO § 1 Abs. 5; EVO § 82

Der Spediteur-Frachtführer (§ 413 HGB), der das Ladungsgut mit der Eisenbahn im Sammelladungsverkehr befördern läßt, kann die gesetzliche Haftung nach §§ 429 ff. HGB für Schadensfälle, die vor oder nach dem Eisenbahntransport im speditionellen Bereich (im Speditionslager oder beim Zurollen bzw. Ausliefern im Güternahverkehr) eintreten, durch Vereinbarung der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) wirksam abbedingen.

BGH, Urt. v. 17. Oktober 1985 - I ZR 232/83 - OLG Karlsruhe
LG Offenburg

18

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 232/83

URTEIL

Verkündet am: 17. Oktober 1985

Wolf, Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Tr[REDACTED] Sa[REDACTED] AG, vertreten durch
den Vorstand J. G. Ge[REDACTED], Mathias von Bo[REDACTED],
Wolfgang H[REDACTED] und Wilfried A[REDACTED], Ha[REDACTED] - [REDACTED],
Ham[REDACTED] [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Georg Di[REDACTED] In[REDACTED] Sp[REDACTED] KG, vertreten
durch die persönlich haftende Gesellschafterin Georg
Di[REDACTED] GmbH, diese vertreten durch die Geschäfts-
führer Georg Di[REDACTED] und Maria Di[REDACTED] geb. F[REDACTED],
Am Gü[REDACTED], Of[REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

18

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes
hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Oktober 1985
durch die Richter Dr. Merkel, Dr. Piper, Dr. Erdmann,
Dr. Scholz-Hoppe und Dr. Mees

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Ober-
landesgerichts Karlsruhe, 14. Zivilsenat
in Freiburg, vom 11. November 1983 wird
auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin macht als Transportversicherer der
Firma Ho[REDACTED]-Maschinen-GmbH in Of[REDACTED] aus überge-
gangenem Recht Schadensersatzansprüche wegen des Ver-
lustes von Transportgut geltend.

Die Firma Ho[REDACTED] beauftragte die beklagte
Spedition im November 1979 mit der Versendung eines
Fleischwolfs von Of[REDACTED] zu einem Empfänger in
Sch[REDACTED]-G[REDACTED]; es wurde ein fester Beförderungs-
kostensatz vereinbart. Die Beklagte holte das Gut
von der Firma Ho[REDACTED] ab und transportierte es mit
einem eigenen Fahrzeug im Nahverkehr zum Bahnhof
Of[REDACTED]. Von dort ließ sie es im Bahnsammelladungs-
verkehr nach Stuttgart befördern. Vom Bestimmungsbahn-



hof Stuttgart wurde das Gut in das Zwischenlager eines Drittunternehmens in Stuttgart gebracht, von wo es im Nahverkehr an den Empfänger ausgeliefert werden sollte. Im Zwischenlager des Drittunternehmens ist das Transportgut abhanden gekommen.

Mit der Klage nimmt die Klägerin, die die Firma Hobart für den Verlust entschädigt hat, die Beklagte auf Schadensersatz in Höhe von [REDACTED] DM ([REDACTED] DM Gesamtwert des verloren gegangenen Gutes abzüglich erstatteter [REDACTED] DM) in Anspruch.

Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, zwischen der Firma Ho[REDACTED] und der Beklagten sei ein Fracht- und kein Speditionsvertrag abgeschlossen worden. Die Beklagte könne sich daher nicht auf die Haftungsbeschränkungen nach den ADSp berufen. Diese gelte im übrigen selbst bei Vorliegen eines Speditionsvertrages, da die ADSp in diesem Falle durch die zwingenden Vorschriften des Frachtrechts (§§ 412, 413, 429 HGB, § 26 GUKG, §§ 6, 29 KVO, § 82 EVO) verdrängt würden.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Sie hat ausgeführt, die Firma Ho[REDACTED] habe ihr nur einen Speditionsauftrag erteilt. Der Schadensersatzanspruch sei daher gemäß § 54 lit. a Ziff. 1 ADSp auf den von ihr gezahlten Betrag von 487,50 DM (= 130 kg x 3,75 DM) begrenzt. Im übrigen sei der Anspruch auch verjährt.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung der Beklagten hat zur Klageabweisung geführt.

Mit der - zugelassenen - Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht hat zur Begründung der Klageabweisung ausgeführt: Der Klageanspruch sei gemäß § 64 ADSp verjährt. Im übrigen könne sich die Beklagte auch mit Erfolg auf die Haftungsbegrenzungen nach §§ 52, 54 ADSp berufen. Die zwischen der Versenderin und der Beklagten vereinbarten ADSp seien nicht durch zwingende frachtrechtliche Bestimmungen ausgeschlossen. Zwischen beiden sei ein Speditionsvertrag zustande gekommen. Zwar sei die Beklagte als Fixkostenspediteur (§ 413 Abs. 1 HGB) und als Sammelladungsspediteur (§ 413 Abs. 2 HGB) tätig geworden. Nach § 1 Abs. 5 KVO, der wirksam erlassen sei, hafte aber der Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB nach den Vorschriften der KVO nur, so weit wie er das Gut mit eigenen Fahrzeugen im Güterfernverkehr befördere. Daran fehle es hier. Das Gut sei nach der Übergabe an einen Zwischenspediteur in dessen Lager abhanden gekommen. Die Beklagte hafte auch nicht nach der EVO. Zum einen sei der Schaden nicht auf der von der Bundesbahn übernommenen Teilstrecke eingetreten. Sodann sei die EVO auch durch die vereinbarten ADSp wirksam abbedungen worden. Dies gelte im übrigen auch für die gesetzliche Haftung nach §§ 429 ff. HGB.

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

Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsverstoß angenommen, daß der Klageanspruch gemäß § 64 ADSp verjährt ist, da die Klägerin erst nach Ablauf der 8-monatigen Verjährungsfrist, die mit der Schadensanmeldung der Versenderin vom 19. November 1979 zu laufen begann, Klage erhoben hat.

Es hat rechtsfehlerfrei festgestellt, daß die Versenderin und die Beklagte Speditionsverträge abgeschlossen haben. Gegen diese tatrichterliche Feststellung werden von der Revision keine durchgreifenden verfahrensrechtlichen Bedenken erhoben. Das Berufungsgericht ist weiter zutreffend davon ausgegangen, daß sich die Versenderin und die Beklagte auf einen festen Satz der Beförderungskosten geeinigt haben, und daß die Beklagte die Versendung des Gutes im Bahnsammelladungsverkehr bewirkt hat. Die Beklagte hat somit nach § 413 Abs. 1 und 2 HGB ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers nach §§ 425 ff. HGB.

Gleichwohl hat das Berufungsgericht auf den Streitfall zu Recht die Bestimmungen der ADSp angewendet. Dazu hat das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei festgestellt, daß sich die Versenderin der Geltung der ADSp stillschweigend unterworfen habe. Insoweit erhebt auch die Revision keine Bedenken. Sie meint jedoch, die ADSp mit ihrer kurzen Verjährungsfrist seien vorliegend durch zwingende Fracht-

rechtsbestimmungen mit längeren Verjährungsfristen ausgeschlossen. Diese Rüge hat keinen Erfolg.

1. Die zwingende KVO-Haftung des Spediteur-Frachtführers (§§ 412, 413 HGB) kommt nach der am 1. Oktober 1978 in Kraft getretenen und daher hier bereits anwendbaren Neuregelung des § 1 Abs. 5 KVO, die das Berufungsgericht zu Recht als wirksam angesehen hat (vgl. BGHZ 83, 87 ff.), nur in Betracht, "so weit wie der Spediteur das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördert". Danach scheitert die KVO-Haftung im Streitfall - wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat - bereits daran, daß hier kein Selbsteintritt der Beklagten auf der Fernverkehrsstrecke Offenburg/Stuttgart, auf der der Schaden zudem auch gar nicht eingetreten ist, vorliegt; vielmehr hat die Beklagte das Gut lediglich im Nahverkehr von der Versenderin in Offenburg zum Bahnhof Offenburg mit eigenen Fahrzeugen befördert und möglicherweise auch - wie sich dem Berufungsurteil nicht hinreichend sicher entnehmen läßt - vom Bestimmungsbahnhof Stuttgart zum Zwischenlager des Empfangsspediteurs in Stuttgart. Die KVO-Haftung würde im übrigen selbst dann nicht eingreifen, wenn die Beklagte auf der Fernverkehrsstrecke selbst eingetreten wäre; denn nach der Rechtsprechung des Senats endet die KVO-Haftung des mit eigenen Lastkraftwagen im Güterfernverkehr selbstausführenden Spediteurs mit Ablieferung des Gutes beim Empfangsspediteur, gleichviel ob es sich bei diesem um einen selbstausführenden Spediteur oder - wie hier - um einen Fremdspediteur handelt (vgl. BGH, Urt. v.

15. 11. 1984 - I ZR 110/82, VersR 1985, 157 f.; BGH, Urt. v. 15. 5. 1985 - I ZR 126/83 -; BGH, Urt. v. 11. 7. 1985 - I ZR 36/83 -). Vorliegend ist der Verlust nach der Ablieferung an den Drittunternehmer in dessen Zwischenlager eingetreten.

Da die Beklagte somit auch bei einem Selbsteintritt auf der Fernverkehrsstrecke nicht nach der KVO haften würde, kann offenbleiben, ob - wie die Revision vorbringt - ein solcher Selbsteintritt zwischen der Versenderin und der Beklagten abgesprochen worden sei und ob die Versenderin insoweit mit einer KVO-Haftung habe rechnen können. Auf die Senatsentscheidung vom 13. Oktober 1983 - I ZR 157/81 (LM HGB § 413 Nr. 14 = VersR 1984, 680) kann sich die Klägerin in diesem Zusammenhang nicht mit Erfolg berufen. Dort ging es um die Frage, ob der Spediteur-Frachtführer, der die Beförderung des Gutes abredewidrig mit einem anderen als dem vorgesehenen Transportmittel besorgt, gleichwohl nach dem Recht der Beförderungsart haftet, die vereinbart worden ist.

2. Das Berufungsgericht hat auch eine Haftung nach § 82 EVO zu Recht verneint. Dabei kann dahinstehen, ob § 413 HGB im Falle der Eisenbahn-Fixkostenspedition und des Eisenbahn-Sammelladungsverkehrs anwendbar ist, und eine EVO-Haftung somit überhaupt in Betracht kommt (verneinend BGH, Urt. v. 27. 5. 1957 - II ZR 319/55, LM HGB § 413 Nr. 1 = NJW 1957, 1314; BGH, Urt. v. 29. 10. 1969 - I ZR 1/68, LM ADSP § 20 Nr. 1). Denn die Haftung des Spediteur-Frachtführers würde in keinem Falle weiter reichen als die des Eisenbahnfrachtführers.

Dieser haftet nach § 82 Abs. 1 EVO für einen Verlust aber nur von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung. Im Streitfall würde daher eine transportunternehmerische EVO-Haftung mit der Übergabe des Gutes an den Empfangsspediteur zur Auslieferung an den Endempfänger geendet haben.

3. Die an sich in Betracht kommende gesetzliche Haftung des Spediteur-Frachtführers nach §§ 429 ff. HGB ist durch die hier vereinbarten ADSp wirksam abbedungen worden. Der Auffassung der Revision, die transportunternehmerische Haftung nach HGB sei in Fällen der vorliegenden Art zwingend, steht § 26 GüKG n. F. entgegen. Nach der am 10. Juli 1979 in Kraft getretenen und daher hier anwendbaren Neufassung des § 26 GüKG kann der Spediteur die gesetzliche Haftung nach §§ 412, 413, 429 ff. HGB wirksam ausschließen oder beschränken, soweit er - wie vorliegend - bei der Beförderung des Transportgutes nicht eigene Kraftfahrzeuge im Güterfernverkehr einsetzt (BGHZ 87, 4, 7, 8).

4. Das Berufungsgericht ist nach alledem zu Recht davon ausgegangen, daß sich die Beklagte im Streitfall mit Erfolg auf die Verjährung nach § 64 ADSp berufen kann. Hinzu kommt, daß die Beklagte ihre Schadensersatzverpflichtung im Rahmen der ADSp auch erfüllt hat, indem sie entsprechend § 54 lit. a Ziff. 1 ADSp je kg brutto der in Verlust geratenen Sendung 3,75 DM an die Klägerin gezahlt hat.

III. Danach war die Revision der Klägerin mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Merkel

Piper

Erdmann

Scholz-Hoppe

Mees