

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

AGNB § 5 Abs. 1

Zu den Anforderungen an die Übergabe des Gutes in beförderungsfähigem Zustand.

AGNB § 6 Abs. 3

Die Verpflichtung des Transportunternehmers zu betriebssicherer Verladung entfällt nicht deshalb, weil das Gut wegen seines Gewichts oder seiner Ausmaße besondere Schwierigkeiten bei der Verladung bietet und den Auftraggeber deshalb Mitwirkungspflichten an der Verladung treffen.

BGH, Urt. v. 12. November 1992 - I ZR 312/90 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF
IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 312/90

Verkündet am:
12. November 1992
Walz
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

T [REDACTED] F [REDACTED] GmbH F [REDACTED], vertreten durch
ihre Geschäftsführer Esa A [REDACTED] und Manfred R [REDACTED],
C [REDACTED]straße [REDACTED], M [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

1. H & H K [REDACTED] oHG, vertreten durch ihre Gesellschafter, die
Beklagten zu 2 und 3, H [REDACTED] Straße [REDACTED], D [REDACTED],

2. Kaufmann Hans K [REDACTED], ebenda,

3. Kaufmann Helmut K [REDACTED], ebenda,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. November 1992 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Piper und die Richter Dr. Teplitzky, Dr. Erdmann, Prof. Dr. Ullmann und Starck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 15. November 1990 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



Tatbestand:

Die Klägerin, die Fördergurte herstellt, beauftragte die DTG T [REDACTED] und H [REDACTED] gesellschaft mbH (nachfolgend: DTG), die Versendung eines Förderbandes von E [REDACTED] nach Kamp-Lintfort zu besorgen. Die DTG ihrerseits beauftragte die Beklagte unter Vereinbarung der Geltung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB) gegen eine Fracht von 400,-- DM mit dem Transport. Am 27. März 1987 übernahm die Beklagte auf dem Betriebsgelände der H [REDACTED] in E [REDACTED] das Transportgut, ein 4,5 t schweres, 81 m langes und 1 m breites Förderband. Es war von der Klägerin in einer Hilfskonstruktion auf zwei etwa 18 m langen Stahlträgern gelagert, die untereinander mit Traversen verschweißt waren. In den Endbereichen der Konstruktion waren mit U-Profilen je zwei Trommeln aufgeschweißt, um die das Förderband gelegt war, um Knickstellen im Band zu vermeiden. Zwischen den Trommeln lag das Band auf einer Länge von 10 bis 11 m in mehreren Lagen flach aufeinander auf den Stahllängsträgern auf. Das so gelagerte Förderband wurde durch die H [REDACTED] auf einen Sattelaufliiegerzug der Beklagten aufgeladen. Der Fahrer der Beklagten befestigte an der Hilfskonstruktion vier Kettenhubzüge, die er mit der Ladebrücke des Fahrzeugs verband. Während des Transports über die BAB 57 fiel das Förderband bei Windstärken um acht auf die Fahrbahn und wurde erheblich beschädigt.

Die DTG hat ihre Ansprüche gegen die Beklagten, nämlich das beklagte Transportunternehmen und deren Gesellschafter, an die Klägerin abgetreten.

Die Klägerin, die vor dem Schadenseintritt das Förderband mit der Transport-Hilfskonstruktion bereits dreimal durch von der DTG beauftragte Frachtführer hatte transportieren lassen, wobei in der Mitte des Gestells Zurrbänder über dem Förderband befestigt worden waren, hat geltend gemacht, die Beklagte habe es pflichtwidrig unterlassen, das Förderband in der Mitte mit Spanngurten gegen Hochschleudern zu sichern; die Stahlkonstruktion habe nur einer beschädigungsfreien Lagerung und einer vereinfachten Verladung des Förderbandes gedient, nicht einer Sicherung gegen mit dem eigentlichen Transport verbundene Risiken. Die Klägerin hat behauptet, der Sachschaden betrage 155.579,45 DM, der Bergungsaufwand 8.241,51 DM.

Die Klägerin hat - im Hinblick auf die Höchstgrenzenregelung in § 17 Abs. 2 Buchst. a AGNB - beantragt,

die Beklagten zu verurteilen, an sie als Gesamtschuldner 108.241,51 DM nebst 6,25 % Zinsen seit dem 25. August 1987 zu zahlen.

Die Beklagten sind dem entgegengetreten. Sie haben vorgetragen, die Klägerin habe als Auftraggeberin den Schaden mangels ausreichender Sicherung des Förderbandes in der Hilfskonstruktion allein zu vertreten; als fachkundige Versenderin habe sie zumindest auf notwendige und geeignete Si-

cherungsmaßnahmen hinweisen müssen. Im übrigen sei die verwendete Hilfskonstruktion weder ausreichend stabil noch fachgerecht hergestellt gewesen.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme die Klage abgewiesen. Die Berufung ist erfolglos geblieben.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin den geltend gemachten Anspruch weiter; die Beklagten beantragen die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Nach § 14 Buchst. b, § 17 Nr. 2 Buchst. a und § 20 AGBN, die aufgrund Vereinbarung zwischen der DTG und der Beklagten anzuwenden seien, hafte der Unternehmer für Schäden am Transportgut bis zur Höchstgrenze von 100.000,-- DM sowie für Bergungskosten, soweit die Ersatzpflicht nicht gemäß § 15 Nr. 1 Buchst. c AGBN infolge Verschuldens des Auftraggebers, Absenders, Empfängers oder deren Erfüllungsgehilfen ausgeschlossen sei. Letzteres sei hier der Fall, weil die Hebelwerke das Förderband mangels angemessener Verpackung in nicht beförderungsfähigem Zustand übergeben (§ 5 Abs. 1 AGBN) und darüber hinaus das Transportfahrzeug nicht ordnungsgemäß beladen hätten (§ 6 Abs. 1 AGBN). Zwar obliege die betriebssichere Verladung auf dem Fahrzeug dem Unternehmer, diese Obliegenheit könne jedoch dann entfallen, wenn im Einzelfall die Ladung und Befestigung des zu befördernden Gutes besondere Schwierigkeiten

rigkeiten bereite. Hiernach habe der Klägerin auch die zusätzliche Befestigung des Förderbandes in seiner lose aufliegenden Mitte obliegen. Schon aus der Lagerung des Bandes an den Enden über Trommeln sei erkennbar gewesen, daß es sich um knick- und bruchempfindliche Ware gehandelt habe. Diese habe deshalb nicht ohne weiteres nach Gutdünken des Fahrers des beklagten Transportunternehmens durch Kettenhübe oder straff gezogene Zurrbänder weiter mit der Stahlkonstruktion oder der Ladebrücke des Fahrzeugs fest verbunden werden können. Insoweit habe der Fahrer befürchten müssen, daß Schäden an dem Förderband verursacht werden könnten, die Schadensersatzansprüche auslösen würden. Zu entsprechender Vorsicht und Zurückhaltung sei der Fahrer schon deshalb veranlaßt gewesen, weil die Klägerin für ihn erkennbar eigene druckausübende Sicherungsmaßnahmen hinsichtlich des Förderbandes, insbesondere dessen enge Verbindung mit der Stahlkonstruktion, unterlassen gehabt habe. Danach wäre es Aufgabe der Klägerin gewesen, für die ordnungsgemäße Befestigung des Förderbandes auf dem Transportfahrzeug zu sorgen, zumal die Klägerin nicht nur Auftraggeberin, sondern auch Herstellerin des Förderbandes und als solche mit dessen Eigenarten besonders vertraut gewesen sei. Hieraus ergebe sich eine so überwiegende Schadensverursachung durch die Klägerin, daß eine Haftung der Beklagten demgegenüber vollkommen zurücktrete (§ 254 Abs. 1 BGB).

Dieser Beurteilung kann nicht in allen Punkten beigetreten werden. Die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts tragen die Annahme der alleinigen Verantwortlichkeit der Klägerin nicht.

II. 1. Das Berufungsgericht ist rechtsfehlerfrei von der Anwendbarkeit der AGNB infolge Vereinbarung zwischen der DTG und der Beklagten ausgegangen.

Es hat angenommen, daß die Firma H [REDACTED] als Erfüllungsgehilfin der Klägerin das Förderband nicht uneingeschränkt beförderungsfähig im Sinne von § 5 Abs. 1 AGNB übergeben habe. Das kann nicht beanstandet werden.

Zwar hat die Klägerin (die Firma Hebelwerke) den Beladevorgang als solchen (Bewegung des Gutes bis zum Wagenboden) einwandfrei ausgeführt. Zutreffend ist aber das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß zur Beförderungsfähigkeit des Förderbandes nicht nur eine schadensfreie Lagerung (Verhinderung von Bruch- und Knickstellen) und leichte Verladbarkeit auf das Transportmittel gehörte, sondern daß das Transportgut sich auch in einem Zustand befinden mußte, der es gestattete, die vertragsgemäß zu erwartende Beförderung unter den normalen vorhersehbaren Transportbedingungen zu überstehen, ohne Schaden zu nehmen (§ 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 AGNB). Das wird von der Revision, die die Verpflichtung der Klägerin zur Übergabe des Transportgutes in beförderungsfähigem Zustand nicht in Abrede stellt, auch nicht mit stichhaltigen Gründen in Frage gezogen.

Vergeblich wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Klägerin (die Firma H [REDACTED]) habe das Transportgut diesen Erfordernissen nicht ausreichend angepaßt. Das Berufungsgericht hat seine Beurteilung darauf gestützt, daß es die Klägerin unterlassen habe, das Förderband schon vor dem Verladen auf den Lastzug in der

Mitte zwischen den Trommeln gegen Hochschleudern durch Fahrbahnerschütterungen oder Aufblähungen durch Wind ausreichend zu fixieren. Der Meinung der Revision, daß solche Risiken aus der Sphäre des Unternehmers stammten und damit dessen Fachkenntnisse und nicht die des Auftraggebers betreffen, kann in dieser Allgemeinheit nicht beigetreten werden. Fahrbahnerschütterungen, wie auch Einwirkungen von Wind oder Sturm gehören zu den vorhersehbaren Transportbedingungen, die auch die Klägerin hätte in Rechnung stellen müssen. Daß unter diesen Bedingungen das etwa 4,5 t schwere Förderband bei 81 m Länge, mithin einem Gewicht von (lediglich) mehr als 55 kg pro Meter Bandlänge einer besonderen Sicherung gegen seitliches Abrutschen oder Aufblähen durch Wind unter Berücksichtigung der Fahrerschütterungen nicht bedurfte, wie die Revision meint, kann nicht anerkannt werden, zumal das Förderband zuvor bereits dreimal mittels der in Rede stehenden Stahlkonstruktion befördert worden war, bei diesen Beförderungen jedoch die im Mittelteil des Förderbandes unmittelbar übereinandergeschichteten Lagen jedesmal festgezurret worden waren. Demgemäß wäre es auch bei dem hier in Rede stehenden Transport erforderlich gewesen, das Förderband mittels Gurten zu unterfangen, die übereinandergeschichteten Lagen festzuzurren und an der stählernen Hilfskonstruktion zu befestigen, um das Band in einen beförderungsfähigen Zustand zu bringen. Jedenfalls wäre es, um den Anforderungen des § 5 Abs. 1 Satz 1 AGNB zu genügen, Aufgabe der Klägerin gewesen, dafür Sorge zu tragen, zumindest durch Hinweise an die Beklagten oder deren Fahrer, daß das Förderband und nicht nur die Hilfskonstruktion auf dem Sattelaufziegerzug festgezurret wurde. Dem hat die Klägerin (die Firma Hebelwerke) nicht genügt.

2. Nicht beigetreten werden kann jedoch dem Berufungsgericht darin, daß aus diesen Gründen - wegen Verschuldens der Klägerin (der Firma H [REDACTED]) nach § 15 Nr. 1 Buchst. c AGNB - eine (Mit-)Haftung der Beklagten zu entfallen habe. Nach § 6 Abs. 3 AGNB hat der Transportunternehmer für eine betriebssichere Verladung des Gutes auf dem Fahrzeug zu sorgen. Diese Regelung korrespondiert mit der Verpflichtung aus § 1 Abs. 2, § 22 Abs. 1 StVO und steht auch - entgegen den Ausführungen des Berufungsgerichts (UA Seite 12, 1. Abs. a.E.) - in Übereinstimmung mit § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO. Von der Beachtung dieser Pflicht ist der Nahverkehrstransportunternehmer nicht deshalb befreit, weil ihm der Auftraggeber seinerseits eine ordnungsgemäße Vertragserfüllung, eine vertragliche Mitwirkung an der Durchführung des Vertrages oder Hinweise schuldet. Davon ist sein Verhalten nicht ohne weiteres abhängig. Kann der Transportunternehmer nach der Art eines Transports - beispielsweise wie hier mit Rücksicht auf Gewicht und Ausmaße des Transportguts - das Betriebssicherheitsrisiko nicht überblicken, muß er sich sachkundig machen oder beim Auftraggeber nachfragen und dessen Weisungen einholen, gegebenenfalls den Transport ablehnen.

Diese Verpflichtung aus § 6 Abs. 3 AGNB, für die betriebssichere Verladung zu sorgen, haben die Beklagten nicht eingehalten und damit auch eine Ursache für den Schadenseintritt³⁵ gesetzt. Nach den getroffenen Feststellungen wäre bei ausreichender Fixierung gegen Wind, die auch aus Gründen der betriebssicheren Verladung geboten war, der Schaden nicht eingetreten.

3. Nach den bisher getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts kann auch nicht von einer überwiegenden Verantwortlichkeit der Klägerin ausgegangen werden. Die Windverhältnisse am Schadenstag (s. dazu UA Seite 10) hatte das beklagte Transportunternehmen mindestens ebenso zu berücksichtigen, wie dies die Klägerin in Rechnung zu stellen hatte. Es besteht auch keine Veranlassung, das Mitverschulden der Klägerin deswegen stärker zu gewichten, weil der Schaden (auch) durch schlechte Verschweißung der Tragekonstruktion verursacht sei. Für eine dahingehende Annahme ergibt sich aus dem zugrundeliegenden Sachverhalt kein hinreichender Anhalt, zumal im Gutachten des Havariekommissariats Reschop ausdrücklich ausgeführt ist, daß die Verschweißung der Profile ausreichend gewesen sei. Der Sachverständige hat das nachvollziehbar daraus hergeleitet, daß die U-Profile vollkommen verwrungen und verbogen waren, so daß angenommen werden muß, daß die Schweißnähte den auftretenden Belastungen zunächst standgehalten hatten, bevor eine weiter auftretende besonders hohe Belastung zum Absturz des Gutes und zum Zerreißen der Schweißstellen geführt hat.

III. Danach war das Berufungsurteil aufzuheben und die Sache, die weiterer tatrichterlicher Feststellungen bedarf, zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Piper

Teplitzky

Erdmann

Ullmann

Starck