

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

KVO § 1 Abs. 5

Der selbsteintretende Spediteur (§ 412 HGB), der das Gut im Güterfernverkehr mit eigenen Lastkraftwagen (§ 1 Abs. 5 KVO) zu einem von ihm selber unterhaltenen Speditionslager befördert, um es von dort als Empfangsspediteur den Endempfängern im Güternahverkehr zuzustellen, haftet nicht nach der Kraftverkehrsordnung für Verluste und Schäden, die nach der Beendigung des Güterfernverkehrstransports im Speditionslager eintreten (hier Verluste bei der Weiterverladung des Gutes auf das für den Güternahverkehrstransport bestimmte Kraftfahrzeug).

BGH, Urt. v. 13. Juni 1985 - I ZR 12/83 - OLG Köln

LG Köln

71

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 12/83

in dem Rechtsstreit

Verkündet am:
13. Juni 1985
Wolf
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Firma B[REDACTED] KG Internationale Spedition, vertreten durch
ihren persönlich haftenden Gesellschafter Hermann B[REDACTED],
M[REDACTED] Straße 2, O[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

T[REDACTED] Sachversicherungs AG, vertreten durch den
Vorstand Johan Geerd G[REDACTED], Mathias von B[REDACTED], Wilfried
A[REDACTED], Wolfgang H[REDACTED], H[REDACTED] 40 - 44, H[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

71

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juni 1985 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Dr. Piper, Dr. Erdmann, Dr. Teplitzky und Dr. Mees

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 15. November 1982 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin ist der Transportversicherer der Firma M Marketing GmbH, K. Diese übergab der beklagten Spediteurin im Jahre 1979 wiederholt Packstücke zur Beförderung an Empfänger in Süddeutschland, nach Behauptung der Klägerin im Rahmen von Frachtverträgen, nach Behauptung der Beklagten auf Grund von Speditionsaufträgen.



Die Beklagte beförderte das Gut mit eigenen Lastkraftwagen im Güterfernverkehr von Köln zu ihrem Umschlagslager in Offenburg, um es von dort aus den jeweiligen Empfängern im Nahverkehr zuzustellen. Einzelne Packstücke gingen verloren, nach Behauptung der Klägerin bei der Beförderung durch die Beklagte, nach Behauptung der Beklagten beim Abladen in ihrem Lager oder später, jedenfalls erst nach Beendigung des Fernverkehrstransports.

Die Beklagte hat der Firma M [REDACTED] den Schaden teilweise ersetzt. Den darüber hinausgehenden Schaden hat die Klägerin als Transportversicherer reguliert. Sie hat aus übergegangenem Recht (§ 67 VVG) die Beklagte auf Erstattung in Anspruch genommen. Diese hat weitere Zahlungen unter Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) abgelehnt.

Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß zur Zahlung von 3.976,70 DM an die Klägerin verurteilt. Die dagegen eingelegte Berufung hat die Beklagte zurückgenommen, soweit sie zu Schadensersatzleistungen in Höhe von 3.337,02 DM aus Anlaß von Schadensfällen vor Inkrafttreten des § 26 GüKG n.F. am 10. Juli 1979 verurteilt worden war. Im übrigen, wegen ihrer Verurteilung zum Schadensersatz hinsichtlich zweier Schadensfälle nach diesem Zeitpunkt (Schadensfall 7: 263,40 DM, Schadensfall 12: 376,28 DM, zusammen 639,68 DM) hat sie das Rechtsmittel weiterverfolgt.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die zugelassene Revision der Beklagten, die ihr Klageabweisungsbegehren im Umfang des eingeschränkten Berufungsantrags weiterverfolgt. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zur Zurückverweisung der Sache in die Berufungsinstanz.

I. Das Berufungsgericht hat zugunsten der Beklagten unterstellt, daß die Firma M [REDACTED] der Beklagten keinen Beförderungsauftrag, sondern einen Speditionsauftrag erteilt habe und daß der Schaden nicht während des Transports von Köln nach Offenburg, sondern erst beim Abladen im Umschlagslager oder bei der Weiterverladung zwecks Zustellung im Nahverkehr eingetreten sei. Gleichwohl hat es die Beklagte als selbsteintretenden Spediteur im Sinne des § 412 HGB gemäß § 1 Abs. 5 KVO zum Schadensersatz nach den zwingenden Vorschriften der Kraftverkehrsordnung für verpflichtet gehalten, weil sich der Verlust des Gutes - wie unterstellt - im Lager der Beklagten und damit in einem Bereich abgespielt habe, der der Fernverkehrsbeförderung zuzurechnen sei. Ein Versender, der - wie hier die Firma M [REDACTED] - die Versendung eines Gutes über eine Fernverkehrsstrecke in Auftrag gebe, könne damit rechnen, daß die gesamte Beförderung

zwischen Absende- und Empfangsort auch zu Fernverkehrsbedingungen ausgeführt werde und damit den nicht abdingbaren Vorschriften der Kraftverkehrsordnung unterfalle. Beabsichtige der Spediteur die einheitliche Beförderungsstrecke vom Absendeort zum Empfangsort in einen Fern- und einen Nahverkehrsabschnitt mit Umladung im Nahverkehrsbereich außerhalb des Empfangsorts aufzuteilen, müsse er den Auftraggeber darauf deutlich hinweisen, wenn er für Schäden, die beim Umladen oder beim anschließenden Nahverkehrstransport zum Empfangsort einträten, nicht nach der Kraftverkehrsordnung, sondern nach den ADSp haften wolle. Einen solchen Hinweis habe die Beklagte hier nicht gegeben.

II. Diese Erwägungen des Berufungsgerichts tragen das Urteil nicht. Nach § 1 Abs. 5 KVO haftet der gemäß § 412 HGB selbsteintretende Spediteur nach den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung nur, so weit wie er das Gut mit eigenen Lastkraftwagen im Güterfernverkehr befördert. Nach dieser Regelung, deren Rechtswirksamkeit keinen Zweifeln unterliegt (BGHZ 83, 87), trifft den Spediteur die unabdingbare Haftung nach der Kraftverkehrsordnung nur im Rahmen seiner Betätigung als Fernverkehrsunternehmer, jedoch nicht hinsichtlich derjenigen Verrichtungen, die dem Bereich seiner speditionellen Aufgaben vor und nach Ausführung des Fernverkehrstransports zuzurechnen sind. Das bedeutet, daß die transportunternehmerische Haftung des selbstausführenden Speditors nach der Kraftverkehrsordnung endet, sobald er das Gut dem Empfänger, bei einer Adressierung an einen Empfangsspediteur an diesen, ausgeliefert hat, gleichviel ob es sich

71

bei letzterem um einen Fremdspediteur handelt (BGH, Urt. v. 15. November 1984 - I ZR 110/82, VersR 1985, 157, 158) oder - in den Fällen der Selbstadressierung - um den Spediteur-Frachtführer selber (BGH, Urt. v. 15. Mai 1985 - I ZR 126/83; hinsichtlich der Haftung des selbstausführenden Spediteurs für Schäden vor Ausführung der Fernverkehrsbe-förderung s. BGH, Urt. v. 9. Mai 1985 - I ZR 38/83).

Danach kann eine Haftung der Beklagten nach der Kraftverkehrsordnung für Verluste bei der Weiterverladung des Gutes zum Zwecke der Zustellung an die Endempfänger auf der Grundlage eines - vom Berufungsgericht unterstellten - Speditionsvertrages zwischen der Firma M[REDACTED] und der Beklagten nicht in Betracht kommen. Mit der Ablieferung des Gutes im Umschlagslager hatte die transportunternehmerische Betätigung der Beklagten und damit ihre KVO-Haftung als selbstausführender Spediteur geendet. Von diesem Zeitpunkt ab befand sich das Gut zwecks Auslieferung an die Endempfänger nur noch in der speditionellen Obhut der Beklagten als Empfangsspediteur, also in einem Tätigkeitsbereich, der nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (aaO.) der zwingenden Haftung nach der Kraftverkehrsordnung nicht unterliegt. Zur Begründung seiner gegenteiligen Auffassung hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß die Weiterverladung des Gutes zum Zwecke der Zustellung an die Endempfänger noch Teil des Fernverkehrstransports sei, weil derjenige, der - wie hier die Firma M[REDACTED] - eine Versendung des Gutes über eine Fernverkehrsstrecke in Auftrag gebe, damit rechnen könne, daß die gesamte Beförderungs-

strecke zwischen dem Absende- und Empfangsort des Endempfängers zu Fernverkehrsbedingungen ausgeführt werde. Dem kann nicht beigetreten werden. Das Berufungsgericht hat dabei verkannt, daß - wie es unterstellt hat - die Firma M [REDACTED] der Beklagten keinen Beförderungsauftrag, sondern einen Speditionsauftrag erteilt hat und daß sich die Beklagte im Rahmen dieses Auftrags hielt, wenn sie die Ausführung der ihr übertragenen Besorgung der Versendung in der Weise regelte, daß sie das Gut zwecks Zustellung an die Endempfänger im Nahverkehr in ihrem Lager umschlug, auch wenn sich dieses an einem anderen Ort als dem Sitz oder Wohnort des Endempfängers befand.

Aber auch für Verluste, die beim Abladen des Gutes im Lager der Beklagten in Offenburg eingetreten sind, braucht die Beklagte - bei Zugrundelegung eines Speditionsvertrages zwischen der Firma M [REDACTED] und der Beklagten - nicht nach den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung einzustehen. Auch insoweit kommt vorliegend eine Haftung der Beklagten nach der Kraftverkehrsordnung nicht in Betracht, weil die Verpflichtung zum Abladen des Gutes in einem Fall wie hier ebenfalls nicht der transportunternehmerischen Betätigung des selbstausführenden Spediteur-Frachtführers zuzurechnen ist. Nach den allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB zählt das Be- und Entladen nicht ohne weiteres zum Inhalt eines Frachtvertrages. Dieser ist auf die Beförderung von Gütern gerichtet, ohne das Be- und Entladen einem der Beteiligten als Vertragspflicht zuzuweisen. Mangels besonderer Vereinbarungen ist es daher nicht Sache

des Frachtführers, sondern des Absenders oder des Empfängers, das Gut zu verladen und zu entladen. Für den Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen gilt nach der Kraftverkehrsordnung hinsichtlich des Entladens (wegen des Beladens siehe § 17 Abs. 1 KVO) nichts anderes. Auch insoweit gilt die allgemeine Regelung, daß den Transportunternehmer Entladepflichten nur dann treffen, wenn er solche bei Abschluß des Vertrages ausdrücklich oder stillschweigend - beispielsweise bei Vereinbarung eines Einsatzes von Fahrzeugen mit Entladevorrichtungen (Kipper, Silolastwagen, Tankfahrzeuge) - übernommen hat (BGH, Urt. v. 30. April 1975 - I ZR 68/74, LM GNT § 12 Nr. 15 = BB 1975, 1221, 1222 = MDR 1975, 732; vgl. auch Helm in Großkomm. HGB, 3. Aufl., § 429 Anm. 14; § 452, Anh. II § 17 KVO Anm. 13; Willenberg, Kraftverkehrsordnung, 3. Aufl., § 17 Rdnr. 50 ff.; Andresen/Pollnow in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, Güterkraftverkehrsrecht, § 17 KVO Anm. 1, 3).

Von einer solchen Fallgestaltung kann jedoch vorliegend nicht ausgegangen werden. Da die Beklagte die Beförderung über die Fernverkehrsstrecke Köln/Offenburg selber ausführt hat, ist sie hinsichtlich der Verpflichtung zum Entladen des Gutes ebenso zu behandeln, wie ein von ihr mit der Ausführung des Transports beauftragter Fremdunternehmer zu behandeln gewesen wäre. Indessen wäre ein solcher nicht zum Entladen verpflichtet gewesen. Daß die Beklagte bei Beauftragung eines Dritten diesem die Verpflichtung zum Entladen hätte auferlegen müssen, kann nach den Feststellungen zu dem vom Berufungsgericht unterstellten Speditionsvertrag

zwischen der Firma M [REDACTED] und der Beklagten nicht vorausgesetzt werden. Auch nach den Umständen kann die Übernahme einer solchen Verpflichtung durch einen Drittunternehmer nicht in Betracht gezogen werden. Das für den Transport einzusetzende Fahrzeug und das zu befördernde Gut erforderten ein Abladen durch den Frachtführer nicht. Umzuschlagen war das Gut im Speditionslager der Beklagten, wo diese als Empfänger (Empfangsspediteur) das dafür benötigte Gerät und Personal zur Verfügung hielt.

III. Auf der Grundlage der Unterstellungen des Berufungsgerichts (Speditionsvertrag zwischen der Firma M [REDACTED] und der Beklagten; Verlust des Gutes beim Abladen im Umschlagslager oder bei der Weiterverladung zum Zwecke der Auslieferung an die Endempfänger im Nahverkehr) scheidet eine Schadensersatzverpflichtung der Beklagten nach der Kraftverkehrsordnung danach aus. Ob damit eine Haftung der Beklagten für die aufgetretenen Verluste nach der Kraftverkehrsordnung (§§ 1 Abs. 5, 29 ff. KVO), den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (§§ 412, 429 ff. HGB) oder den Bestimmungen der ADSp (§§ 51 ff.) überhaupt entfällt, kann das Revisionsgericht mangels ausreichender tatsächlicher Feststellungen insoweit nicht abschließend entscheiden. Da die ADSp im Verkehr des Spediteurs mit Kaufleuten (§ 2 Buchst. a ADSp) - wie hier im Verkehr der Beklagten mit der Firma Moulinex - nach ständiger Rechtsprechung (BGHZ 12, 136, 142; BGH, Urt. v. 13. Juli 1973 - I ZR 72/72 LM ADSp Nr. 3 = NJW 1973, 2154 = VersR 1974, 80, 81; BGH, Urt. v. 7. Juli 1976 - I ZR 51/75, LM § 2 ADSp Nr. 6 = NJW 1976,

2075 = VersR 1976, 1056, 1057 m.w.N.) kraft stillschweigender Unterwerfung Anwendung finden, ist die Geltung der ADSp - für den Fall, daß die unabdingbaren Vorschriften der Kraftverkehrsordnung im Streitfall nicht eingreifen - auch vorliegend in Betracht zu ziehen. Zwingende Vorschriften des Güterkraftverkehrsrechts stehen für diesen Fall der Abdingbarkeit der gesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers (§§ 429 ff. HGB) seit der am 10. Juli 1979 in Kraft getretenen und vorliegend maßgebenden Neufassung des § 26 GüKG nicht mehr entgegen (BGHZ 87, 4, 8).

Danach hängt die Entscheidung über die Haftung der Beklagten für die noch in Rede stehenden Verluste (Schadensfälle 7 und 12) von weiteren vom Tatrichter zu treffenden Feststellungen ab. Nach der Kraftverkehrsordnung würden die Schadensersatzpflichten der Beklagten - auch wenn die Verluste in ihrem Umschlagslager eingetreten wären - zu beurteilen sein, wenn sie und die Firma M [REDACTED] - was zwischen den Parteien streitig ist - einen Frachtvertrag geschlossen hätten oder wenn zwar ein Speditionsvertrag abgeschlossen worden wäre, aber der Verlust auf dem Wege von Köln zum Umschlagslager in Offenburg eingetreten wäre, was ebenfalls streitig ist. Wäre keiner dieser Fälle gegeben, würde die Beklagte nach den §§ 429 ff. HGB haften, wenn sie sich auf die ADSp nicht berufen dürfte (vgl. § 41 Buchst. c ADSp). Dürfte sie das, haftete sie nach den §§ 51 ff. ADSp, sofern die Firma Moulinex Verbotskundin gewesen wäre (vgl. §§ 39 Buchst. a, 41 Buchst. a ADSp). Für diesen Fall wird das Berufungsgericht weiter zu prüfen haben, ob die Zahlungen

der Beklagten an die Firma M [REDACTED] zur Abgeltung von Schäden in den Schadensfällen 7 und 12 ihren Leistungspflichten aus § 54 Buchst. a Nr. 1 ADSp in der im Schadenszeitpunkt geltenden Fassung entsprachen. Im Schadensfall 7 wären 55,88 DM zu zahlen gewesen (14,9 kg x 3,75 DM; Anl. 7, Bl. 11), tatsächlich gezahlt sind aber nur 30,29 DM (GA I 43 i.V. mit Anl. 7, Bl. 3, 4). Außerdem wird zu berücksichtigen sein, daß die Klägerin die Klageforderung im Fall 7 in Höhe von 263,40 DM nicht um den von der Beklagten darauf gezahlten Betrag von 30,29 DM ermäßigt hat.

IV. Demgemäß war die Sache auf die Revision der Beklagten unter Aufhebung des angefochtenen Urteils zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

v. Gamm

Piper

Erdmann

Teplitzky

Mees