

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

KVO §§ 1 Abs. 5, 17; HGB § 425

Befördert der selbsteintretende Spediteur (§ 412 HGB) das Gut im Güterfernverkehr mit eigenen Lastkraftwagen (§ 1 Abs. 5 KVO) zu einem von ihm selbst unterhaltenen Speditions-lager, um es von dort dem Endempfänger im Nahverkehrsbereich zuzustellen, haftet er nicht nach der Kraftverkehrsordnung für Verluste und Schäden beim Entladen des Gutes im Lager, wenn ein Fremdunternehmer, der an der Stelle des Spediteurs die Beförderung ausgeführt hätte, vertraglich nicht zur Entladung verpflichtet gewesen wäre.

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

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 13/83

URTEIL

in dem Rechtsstreit

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

H. B[REDACTED] GmbH, Internationale Spedition, vertreten durch
ihren Geschäftsführer Hans-Harald B[REDACTED], M[REDACTED] Straße 2,
O[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

T[REDACTED] S[REDACTED]-AG, vertreten durch den
Vorstand Johan G. G[REDACTED], Wilfried A[REDACTED], Detlef D[REDACTED],
H[REDACTED] 40 - 44, H[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

72

- 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, soweit das Berufungsgericht die Berufung der Beklagten gegen das Urteil der 10. Ferienkammer für Handelssachen des Landgerichts Köln vom 11. September 1981 zurückgewiesen und über die Kosten des Rechtsstreits entschieden hat.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache 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 H. Maschinen GmbH, Offenburg. Diese übergab der beklagten Spediteurin am 27. Februar 1980 eine Geschirrwaschmaschine zur Beförderung an einen Empfänger in Düsseldorf.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Drei weitere für einen Empfänger in Stadtlohn bestimmte Maschinen übergab sie ihr am 17. April 1980. Die Klägerin hat behauptet, das sei in beiden Fällen zur Ausführung von Frachtverträgen geschehen, die Beklagte hat behauptet, die Firma H. habe ihr Speditionsaufträge erteilt.

Das am 27. Februar 1980 übernommene Gut beförderte die Beklagte mit eigenem Lastkraftwagen im Güterfernverkehr von Offenburg zu ihrem Umschlagslager in Köln, um es von dort dem Endempfänger in Düsseldorf im Nahverkehr zuzustellen. Die Maschine wurde beschädigt, nach Behauptung der Klägerin bei der Beförderung durch die Beklagte im Güterfernverkehr, nach Behauptung der Beklagten nach Entladen des Gutes im Umschlagslager beim Wiederaufladen auf das Nahverkehrsfahrzeug.

Auf den von der Klägerin als Transportversicherer der Versenderin regulierten Schaden von 4.659,-- DM hat die Beklagte 1.950,-- DM gezahlt. Auf Erstattung des Restschadens von 2.709,-- DM hat die Klägerin die Beklagte aus übergegangenem und abgetretenem Recht in Anspruch genommen. Diese hat weitere Zahlungen unter Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) abgelehnt.

Das am 17. April 1980 übernommene Gut wurde ebenfalls beschädigt. Auch diesen Schaden (3.861,-- DM) hat die Klägerin reguliert.

Auf Zahlung beider offen gebliebenen Beträge (6.570,-- DM) hat die Klägerin die Beklagte verklagt. Das Landgericht hat die Beklagte hinsichtlich des Schadensbetrages von 2.709,-- DM antragsgemäß verurteilt, im übrigen hat es die Klage abgewiesen. Die dagegen im Umfang der jeweiligen Beschwer eingelegten Berufungen der Parteien hat das Oberlandesgericht unter Zulassung der Revision zurückgewiesen. Gegen dieses Urteil hat die Beklagte, soweit sie in der Berufungsinstanz unterlegen ist, Revision eingelegt mit dem Ziel, die Klage vollen Umfangs abzuweisen. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

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

I. Das Berufungsgericht hat nur hinsichtlich des Auftrages vom 17. April 1980 ausdrücklich erörtert und bejaht, daß die Versenderin und die Beklagte einen Speditions- und keinen Frachtvertrag abgeschlossen haben. Seine Urteilsausführungen im ganzen - insbesondere seine Bezugnahme auf die Darlegungen des Landgerichts, das von Speditionsverträgen für beide Beförderungen ausgegangen ist, und seine weitere Bezugnahme auf die Ausführungen der Klägerin in der Berufungsinstanz dazu - ergeben jedoch, daß es auch hinsichtlich des Auftrags vom 27. Februar 1980 einen Speditionsvertrag angenommen hat. Das begegnet keinen rechtlichen

Bedenken und wird von der Revision als ihr günstig auch nicht angegriffen.

II. Das Berufungsgericht hat unterstellt, daß der Schaden im Speditionslager der Beklagten in Köln beim Umladen des Gutes vom Fernverkehrs-Lkw auf das Nahverkehrsfahrzeug entstanden 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 der Schaden in einem Bereich eingetreten sei, der der Fernverkehrsbeförderung zugerechnet werden müsse. Ein Versender, der - wie hier die Firma H[REDACTED] - die Versendung eines Gutes über eine Fernverkehrsstrecke in Auftrag gebe, könne damit rechnen, daß die gesamte Beförderung zwischen Absende- und Empfangsort auch zu Güterfernverkehrsbedingungen 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 hinsichtlich des Umladens und des Nahverkehrstransports nach den Vorschriften der ADSp statt nach denen der Kraftverkehrsordnung haften wolle. Einen solchen Hinweis habe die Beklagte hier nicht gegeben.

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 speditiellen 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 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 Speditors für Schäden vor Ausführung der Fernverkehrsbeförderung s. BGH, Urt. v. 9. Mai 1985 - I ZR 38/83).

Danach kann eine Haftung der Beklagten nach der Kraftverkehrsordnung für einen beim Umladen des Gutes im Speditionslager eingetretenen Schaden nicht in Betracht kommen. Mit der Ablieferung des Gutes im Lager hatte die transportunternehmerische Betätigung der Beklagten und damit ihre KVO-Haftung als selbstausführender Spediteur geendet. Von

diesem Zeitpunkt ab befand sich das Gut zum Zwecke der Zustellung an den 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 unterfällt. Zur Begründung seiner gegenteiligen Auffassung hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß die Umladung des Gutes zum Zwecke der Zustellung an die Endempfänger noch als Teil des Fernverkehrstransports von Offenburg nach Köln angesehen werden müsse, weil derjenige, der - wie hier die Firma H. - eine Versendung des Gutes über eine Fernverkehrsstrecke in Auftrag gebe, damit rechnen könne, daß die gesamte Beförderungsstrecke zwischen dem Absende- und Empfangsort des Endempfängers zu Fernverkehrsbedingungen ausgeführt werde. Dem kann nicht gefolgt werden. Das Berufungsgericht hat dabei verkannt, daß die Firma Hobart 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 den Endempfänger im Nahverkehr in ihrem Lager umschlug, auch wenn dies an einem anderen Ort als dem Endempfangsort erfolgte.

Es kann offen bleiben, ob das Gut - wie die Beklagte behauptet hat - beim Beladen des für die Ausführung des Nahverkehrstransports bestimmten Fahrzeugs zu Schaden gekommen ist oder ob es bereits beim Abladen vom Fernverkehrs-Lkw beschädigt wurde. Auch letzterenfalls brauchte die Beklagte

für den Schaden nicht nach den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung einzustehen, weil die Verpflichtung zum Abladen in einem Fall wie hier nicht der transportunternehmerischen Betätigung des selbstausführenden Spediteur-Frachtführers zugerechnet werden kann. 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 Sache des Absenders oder des Empfängers, nicht des Frachtführers, das Gut zu verladen und abzuladen. Für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt nach der Kraftverkehrsordnung hinsichtlich des Entladens (wegen des Beladens s. § 17 Abs. 1 KVO) nichts anderes. Auch insoweit gilt die allgemeine Regelung, daß den Transportunternehmer Entladungspflichten nur dann treffen, wenn er diese bei Abschluß des Vertrages ausdrücklich oder stillschweigend - beispielsweise durch die Vereinbarung des 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 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 von Offenburg nach Köln selber

ausgeführt hat, kann sie hinsichtlich der Verpflichtung zum Entladen des Gutes nicht anders behandelt werden als ein von ihr mit der Ausführung des Transports beauftragter Fernverkehrsunternehmer. Indessen wäre ein solcher nicht zum Entladen verpflichtet gewesen. Daß die Beklagte bei Beauftragung eines Dritten mit der Beförderung diesem die Verpflichtung zum Entladen hätte auferlegen müssen, kann nach den Feststellungen des Berufungsgerichts zu dem der Beklagten erteilten Speditionsauftrag 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 benötigte Fahrzeug und das zu befördernde Gut erforderten ein Entladen durch den Frachtführer nicht. Umzuschlagen war das Gut im Speditions-lager der Beklagten, wo diese als Empfänger (Empfangsspediteur) das dafür benötigte Gerät und Personal zur Verfügung hielt.

III. Auf der Grundlage der Unterstellung des Berufungsgerichts (Schadenseintritt beim Umladen im Lager) scheidet eine Schadensersatzverpflichtung der Beklagten nach der Kraftverkehrsordnung danach aus. Ob damit eine Haftung der Beklagten für den aufgetretenen Schaden nach der Kraftverkehrsordnung (§§ 1 Abs. 5, 29 ff. KVO), den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (§§ 412, 429 ff. HGB) oder den Bestimmungen der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (§§ 51 ff. ADSp) überhaupt entfällt, kann das Revisionsgericht mangels ausreichender tatsächlicher Feststellungen insoweit nicht abschließend entscheiden. Da die Firma H [REDACTED] und die Beklagte nach den Feststellungen des Berufungs-

gerichts ihren Vertragsbeziehungen die ADSp zugrundegelegt haben, ist deren Geltung für den Fall, daß die unabdingbaren Vorschriften der Kraftverkehrsordnung keine Anwendung finden, auch vorliegend in Betracht zu ziehen. Zwingende Vorschriften des Güterkraftverkehrsrechts stehen in diesem 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 das noch im Streit befindliche Klagebegehren von weiteren vom Tatrichter zu treffenden Feststellungen ab. Nach der Kraftverkehrsordnung würden die Schadensersatzpflichten der Beklagten zu beurteilen sein, wenn der Schaden, was zwischen den Parteien streitig ist, auf dem Wege von Offenburg zum Umschlagslager in Köln eingetreten wäre. Wäre das nicht der Fall, wäre also der Schaden, wie die Beklagte behauptet hat, im Lager beim Entladen oder später eingetreten, würde sie nach den §§ 429 ff. HGB haften, wenn sie sich auf die ADSp nicht berufen dürfte (§ 41 Buchst. c ADSp). Dürfte sie sich darauf berufen, haftete sie nach den §§ 51 ff. ADSp, sofern die Firma Hobart Verbotskundin gewesen wäre (§§ 39 Buchst. a, 41 Buchst. a ADSp).

IV. Da die Entscheidung des Rechtsstreits danach von weiteren vom Tatrichter zu treffenden Feststellungen abhängt, war die Sache - soweit das Berufungsgericht die im Tenor seiner Entscheidung als Anschlußberufung bezeichnete

Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts zurückgewiesen und über die Kosten des Rechtsstreits entschieden hat - unter Aufhebung des angefochtenen Urteils zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 565 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

v. Gamm

Piper

Erdmann

Teplitzky

Mees

.