

✓ 16

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

GüterkraftverkehrsG (GüKG) §§ 84, 22 Abs. 3; VO TS 11/58
über einen Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen
(GNT) v. 29. Dezember 1958

Vereinbaren die Parteien unter Zugrundelegung der Tafel II
GNT den Einsatz von einer Zugmaschine und drei Anhängerpaaren
zu je 12 t, 12 t und 10 t in der Weise, daß die Zugmaschine
nach einem Fahrplan jeweils ein beladenes Anhängerpaar von
dem einen Be- und Entladungsort zu dem zweiten Be- und Ent-
ladungsort fährt, während die beiden anderen Anhängerpaare
zum Be- und Entladen an diesen Orten bereitstehen (Anhänger-
wechselerverkehr), dann ist die tarifgemäße Vergütung unter
Fortrechnung der Tafel II für eine Einheit mit 34 t Nutz-
last zu berechnen.

BGH, Urt. v. 24. März 1972 - I ZR 15/71 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 15/71

URTEIL

Verkündet am

24. März 1972

S p e n g l e r
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Rolf R [REDACTED], Inhaberin Hildegard R [REDACTED]
geb. A [REDACTED], H [REDACTED]-G [REDACTED], E [REDACTED] 165,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahn-
direktion Hamburg, diese vertreten durch ihren Präsidenten
Artur P [REDACTED], Hamburg, M [REDACTED]straße 39,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

26

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. März 1972 unter Mitwirkung der Bundesrichter Alff, Dr. Sprenkman, Dr. Schönberg, Dr. Frhr. v. Gamm und Ochmann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg - 1. Zivilsenat - vom 27. November 1970 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

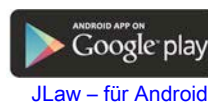
Tatbestand

Die Klägerin macht Nachforderungen von Frachtvergütungen für die Jahre 1965 (Teilbetrag) und 1966 (gesamter Differenzbetrag) in Höhe von DM 87 830,28 geltend. Sie war von 1951 bis 1967 im Auftrag der Beklagten im Schienenersatzverkehr zwischen den Güterabfertigungsstellen Hamburg-Altona und Hamburg-Hauptgüterbahnhof zur Güterbeförderung eingesetzt.

In der hier fraglichen Zeit hatte die Klägerin eine Zugmaschine, zwei Anhängerpaare zu je 12 t Nutzlast und ein Anhängerpaar zu 10 t Nutzlast ausschließlich für die Beklagte bereitzuhalten und nach einem Fahrplan in der Weise einzusetzen, daß die Zugmaschine im Pendelverkehr (Anhängerwechselerverkehr) jeweils ein Anhängerpaar zwischen den Bahnhöfen beförderte, während die beiden anderen An-



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



hängerpaare an den beiden Bahnhöfen zum Ent- bzw. Beladen standen; die durchschnittliche Einsatzzeit der Anhänger betrug werktäglich 12,3 Stunden, die durchschnittliche Fahrleistung der Zugmaschine werktäglich insgesamt 54,93 km.

Als Vergütung waren für die hier maßgebliche Zeit 73 % der Richtsätze nach Tafel II der Verordnung TS 11/58 über einen Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 29. Dezember 1958 (GNT) vereinbart. Die Berechnung erfolgte in der Weise, daß dem Stundensatz eine Nutzlast von 34 t zugrundegelegt wurde (bei Einsatz aller 6 Anhänger) von 22 t (bei Einsatz von 4 Anhängern) und von 12 t (bei Einsatz von 2 Anhängern). Der in Tafel II nicht mehr enthaltene Satz von 34 t wurde durch Fortrechnung der Tafel II auf der Grundlage der letzten Stufe (24 nach 25 t) ermittelt.

Die sich danach ergebenden Entgelte hat die Beklagte bezahlt. Die Klägerin ist der Meinung, dieses Berechnungsverfahren sei tarifwidrig gewesen. Da jeweils ein Anhängerpaar von der Zugmaschine befördert worden sei, hätten der Berechnung die Stundensätze für drei Lastzüge - 12 t, 12 t und 10 t Nutzlast - zugrundegelegt werden müssen; daraus ergebe sich eine Nachforderung von DM 129 534,39, von der ein Teil geltend gemacht werde.

Die Beklagte hält an der Tarifmäßigkeit ihrer Berechnung fest. Klage und Berufung hatten keinen Erfolg. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Anspruch weiter; die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist die von der Beklagten gezahlte Vergütung nicht tarifwidrig zu niedrig. Dazu hat das Berufungsgericht erwogen, vertraglicher Gegenstand sei der Einsatz von einer Zugmaschine und sechs Anhängern gewesen, die in der Weise eingesetzt worden seien, daß die Zugmaschine nach einem festen Fahrplan (fast) ständig mit einem beladenen Anhängerpaar zwischen den beiden Güterbahnhöfen unterwegs gewesen sei, während die beiden anderen Anhängerpaare zum Ent- und Beladen dort bereit gestanden hätten.

Die Parteien hätten angesichts dieser Besonderheit die Vergütung nach Tafel II GNT mit der Maßgabe vereinbart, daß die Staffelung der Tafel II, die bei 25 t endet, bis auf die Gesamtnutzlast von 34 t arithmetisch fortgesetzt worden sei und entsprechend dem Einsatzplan Stundensätze mit 34 t (drei Anhängerpaare), 22 t (zwei Anhängerpaare) und 12 t (ein Anhängerpaar) vergütet worden seien.

Das Begehren der Klägerin, auf der Grundlage der Stundensätze von 3 Transporteinheiten (12 t, 12 t, 10 t Nutzlast) nach Tafel II abzurechnen und dementsprechend die Beklagte zur Nachzahlung der Differenz zu verurteilen, entspreche weder der vertraglichen Vereinbarung noch den Grundvorstellungen des GNT. Der Vertrag stelle auf Art und Zahl der von der Klägerin zu stellenden Fahrzeuge ab, nämlich auf die Stellung einer Zugmaschine und 3 Anhängerpaaren, die nach einem bestimmten Plan eingesetzt werden sollten, und nicht auf die Stellung von 3 Lastzügen im Sinne der Tafel II GNT. Eine Vergütung für 3 Lastzüge im Sinne der Tafel II widerspreche auch den Grundvorstellungen des GNT; dieser Tarif sei ein

Selbstkostentarif, der an den durchschnittlichen Kosten der Unternehmen orientiert sei. Dieses Selbstkostenprinzip würde aufgegeben, wollte man der Berechnungsart der Klägerin folgen, da sie dann ein Entgelt erhalte, das zu einem nicht unerheblichen Teil nicht an den durchschnittlichen Selbstkosten ausgerichtet sei. Denn es liege auf der Hand, daß die Bereitstellung einer Zugmaschine mit einem Fahrer (oder mit Fahrer und Beifahrer) für drei wechselnde Anhängerpaare erheblich geringere Selbstkosten verursache als die Stellung dreier Zugmaschinen mit drei Fahrern.

Die beiden anderen Möglichkeiten, die Tarifflücke zu schließen (ein Zug mit 34 t bzw. 22 t bzw. 12 t Nutzlast oder ein Zug mit 12 t Nutzlast und Miete von 2 Anhängerpaaren zu 12 und 10 t), ergäben keinen Nachforderungsanspruch der Klägerin.

II. Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision sind im Ergebnis nicht begründet.

1. Ein Nachforderungsanspruch der Klägerin könnte sich nur aus der vertraglichen Vereinbarung der Parteien in Verbindung mit §§ 84, 22 Abs. 3 GüKG und den Vorschriften der Verordnung TS 11/58 über einen Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (GNT) vom 29. November 1958 ergeben.

Zutreffend geht das Berufungsgericht daher von der Vereinbarung der Parteien vom 28. Juni 1956 aus, nach deren § 1 sich die Beklagte verpflichtet, die in Anlage 1 aufgeführten Fahrzeuge (d. h. für die fragliche Zeit 1 Zugmaschine und 6 Anhänger) des Unternehmers im Güternahverkehr der Deutschen Bundesbahn zu beschäfti-

gen, der Unternehmer dagegen die Verpflichtung übernimmt, diese Fahrzeuge ausschließlich der Bundesbahn zur Verfügung zu halten und nach deren Weisung einzusetzen.

Die Vergütung sollte gemäß dem Nachtrag 1 vom 26. September 1961 73 % der GNT-Richtsätze nach Tafel II betragen; dieser Nachlaß ist nach § 2 GNT zulässig.

Dem Berufungsgericht ist weiter darin zu folgen, daß diese vertragliche Vereinbarung in einem gewissen Umfang atypisch ist; trotzdem läßt sie sich mit dem Grundprinzip der Tafel II GNT voll in Einklang bringen.

Tafel II GNT ist rechnungsmäßig unmittelbar aus dem Tagessatz der Tafel I GNT in der Weise entwickelt, daß der Stundensatz der Tafel II gleich $1/8$ Tagessatz zuzüglich dem km-Satz für 10 km ist; daraus erklärt sich auch die Bestimmung des § 4 Abs. 1 GNT, daß Stundensätze nach Tafel II nicht berechnet werden dürfen, wenn bei einem Auftrag durchschnittlich mehr als 10 km in der Stunde geleistet werden.

Die in Tafel I GNT enthaltenen Tagessätze vergüten die festen (zeitabhängigen) Kosten, nämlich Kapitalzinsen, Abschreibung, Kraftfahrzeugsteuer und -versicherung, Unterstellung, Winterschutz, Allgemeinkosten, Unternehmerlohn, Fahrerlohn, Nebenleistungen; die Kilometersätze vergüten die beweglichen (kilometerabhängigen) Kosten, das sind: Abschreibung für Abnutzung, Treib- und Schmierstoffverbrauch, Instandsetzung, Unternehmerrisiko (vgl. dazu Eisel, Die Ordnung des gewerblichen Güternahverkehrs, 1968, Seite 86 f). Es handelt sich demnach um einen Selbstkostentarif, der davon ausgeht, daß jede Nutzlasteinheit eine motorische Antriebskraft besitzt, die

einen wesentlichen Teil der Kosten veranlaßt. Im Streitfall ist nur eine Zugmaschine vorhanden, demnach nur für eine Nutzlasteinheit eine Antriebskraft; davon geht die Beklagte bei ihrer Berechnungsart aus. Entgegen der Auffassung der Revision kommt es nicht darauf an, ob und daß die drei Anhängerpaare von der einen Zugmaschine fahrplanmäßig fortbewegt worden sind, sondern maßgeblich ist, wieviele Lastzüge, d. h. Nutzlastträger mit motorischer Antriebskraft zur Verfügung standen; das war aber nur eine Einheit, auf die der Selbstkostentarif angewendet werden kann. Es kann auch nicht mit Erfolg dem entgegengehalten werden, wenn drei Zugmaschinen mit sechs Anhängern zur Verfügung gestellt worden wären, also drei Nutzlasteinheiten, dann hätte jede Zugmaschine nur ein Drittel von der Leistung erbringen müssen, wie nunmehr die eine eingesetzte Maschine, die demnach in einem Umfang eingesetzt worden sei, daß dies die vollen Tarife für drei Nutzlasteinheiten rechtfertige. Eine solche Betrachtung verkennt, daß auch nach dem tatsächlichen hier gegebenen Einsatz die Leistung der einen Maschine unstreitig unter 10 km je Stunde bleibt, demnach der Selbstkostentarif für eine Nutzlasteinheit nicht überschritten wird. Maßgeblich bei der Anwendung der Tafel II ist nicht die erbrachte Transportleistung, sondern das Zurverfügunghalten einer Kraftfahrzeugtransporteinheit mit bestimmter Nutzlast für eine bestimmte Zeit bei einer Fahrstrecke von durchschnittlich höchstens 10 km je Stunde. Eine Lastzugeinheit im Sinne der Tafel II steht daher nur dann zur Verfügung, wenn und solange sie durch Motorkraft fahrbereit ist. Das war, wie bereits dargelegt, im Streitfall nur eine Einheit, da nur eine Zugmaschine zur Verfügung stand und auch nach dem Vertrag zur Verfügung stehen sollte. Damit steht aber fest, daß das Berufungsgericht zutreffend die Berechnung der Klägerin auf der Grundlage von drei Lastzügen zu 12, 12 und 10 t

Nutzlast als der Vereinbarung und der Tafel II GNT nicht entsprechend zurückgewiesen hat.

2. Entgegen der Auffassung der Revision kommt auch die sogenannte Mischauflassung oder besser kombinierte Berechnungsart nicht in Betracht, wonach für den Zug mit der höchsten Nutzlast (d. h. 12 t) unter Zugrundelegung der Gesamtarbeitszeit der Zugmaschine die Vergütung nach Tafel II GNT zu berechnen ist und ferner ein angemessenes mietzinsähnliches Entgelt für die Gestellung der beiden anderen Anhängerpaare festzusetzen ist (Auffassung des Landgerichts und des Bundesverbandes des Deutschen Güternahverkehrs); die Revision meint, bei Anwendung dieser Berechnungsart hätte zu der Frage der Kostenelemente ein Sachverständiger gehört werden müssen, jedenfalls wäre es sachgerecht gewesen, der Klageforderung zur Hälfte stattzugeben.

Das kombinierte, teils auf einer Vergütung nach Tafel II GNT (Nutzlast von 12 t), teils auf einer Berechnung nach mietähnlichen Grundsätzen beruhende Verfahren ist tarifwidrig, weil nach § 84 GüKG die Vergütung zwingend nach dem Tarif zu erfolgen hat, soweit es sich um eine Beförderung von Gütern im Nahverkehr handelt. Das ist hier der Fall. Wie der Tarif bei der Besonderheit der hier vereinbarten Organisation der Transporte anzuwenden ist, ist im Wege der ergänzenden Auslegung unter Berücksichtigung von Sinn und Zweck der Tariftafeln zu ermitteln. Insoweit ist bereits dargelegt, daß bei der Anwendung der Tafel II GNT maßgeblich die durch Motorkraft angetriebene und zum Einsatz bereitstehende Nutzlasteinheit ist, demnach hier, wie ebenfalls bereits erörtert, ein Lastzug mit 34 t Nutzlast; damit wird den Kostenfaktoren sachgerecht

Rechnung getragen. Daß die Tafel II GNT, wie übrigens auch die übrigen Tafeln, bei einer Nutzlast von 25 t enden, ist nicht erheblich, insbesondere kann daraus nicht der Schluß gezogen werden, eine Fortrechnung über 25 t nach dem bis 25 t angewendeten System sei nicht zulässig; denn die Beschränkung der Tafeln ist ersichtlich im Hinblick auf § 34 StVZO erfolgt, der das zulässige Gesamtgewicht (d. h. Gewicht von Fahrzeug und Ladung) für einen Lastzug auf 38 t (bis 1965 auf 32 t) zwecks Straßenschonung (vgl. Jagusch, 19. Aufl., Anm. 1 zu § 34 StVZO) festsetzt; das hindert aber nicht, zum Zwecke der Errechnung eines den Grundlagen der Tafeln entsprechenden Entgelts die Tafeln über 25 t Nutzlast hinaus fortzuführen. Bei einer solchen Fortrechnung werden die dem Tarif zugrundeliegenden Kostenmerkmale in dem erforderlichen Umfang berücksichtigt und die zwingend vorgeschriebene Berechnung nach dem Tarif (§ 84 GÜKG) ermöglicht.

Schon wegen der Tarifwidrigkeit des kombinierten Berechnungsverfahrens kommt dieses demnach nicht zur Anwendung.

III. Da das Berufungsurteil auch im übrigen keine Rechtsfehler zum Nachteil der Klägerin erkennen läßt, war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Alff

Sprenkmann

Schönberg

v. Gamm

Ochmann