

B
11

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

KVO § 17 Abs. 1

Soweit die jeweilige Lage des zu befördernden Gutes und der ihm auf dem Transportmittel verschaffte Halt auf die Standfestigkeit des Fahrzeugs einwirken und dadurch dessen Betriebssicherheit in Frage stellen können, ist für die ausreichende Befestigung der Ladung a u c h der Unternehmer im Rahmen der ihn nach § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO treffenden Vertragspflichten verantwortlich (Ergänzung zu BGHZ 32, 194 und LM Nr. 18 zur KVO).

BGH, Urt. v. 20. März 1970 - I ZR 28/69 - OLG Frankfurt (Main)
ZS Kassel
LG Kassel

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 28/69

URTEIL

Verkündet am

20. März 1970

Z u g ,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Wilhelm R. [REDACTED], Alleininhaber der Firma
Wilhelm R. [REDACTED], K. [REDACTED], H. [REDACTED] Straße 99,

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma A. [REDACTED] A. [REDACTED] GmbH, G. [REDACTED], vertreten
durch ihren Geschäftsführer R.D. H. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

31

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. März 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Alff, Dr. Sprenkmann, Dr. Merkel, Dr. Girisch und Dr. Schönberg

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 15. Zivilsenats in Kassel des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main) vom 5. Dezember 1968 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte dem Beklagten, der ein Speditionsunternehmen betreibt, die Beförderung von Aluminiumbändern im Güterfernverkehr von ihrem Werk in Göttingen nach Singen/Hohentwiel übertragen. Am 29. September 1966 übernahm ein Fahrer des Beklagten die Ladung, die aus 14 jeweils mit Palettenböden und Palettendeckeln versehenen Rollen bestand, auf einem MAN-Sattelschlepper. Die Rollen - jede etwa 1 to schwer und 1,75 - 1,80 m hoch - wurden von Bediensteten der Klägerin mit einem Gabelstapler verladen und nach den Weisungen des Fahrers des Beklagten auf dem Lastzug verteilt. Zu ihrer Befestigung wurden auf dem Pritschenboden des Sattelschleppers um die Rollen etwa 3 x 2,8 cm starke Holzleisten aufgenagelt. Seitlich verankert wurde die Ladung nicht.

Auf dem Weg zum Göttinger Büro des Beklagten, wo der Fahrer des Sattelschleppers noch Ladepapiere abholen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

wollte, bekam in einer engen Straßeneinmündung innerhalb des Stadtgebietes die gesamte Ladung das Übergewicht und kippte über die linke Bordwand des Lastzuges auf die Straße, ohne daß sich die vorher angenagelten Bodenleisten gelöst hätten. Die Aluminiumbänder verformten sich dabei so stark, daß sie unbrauchbar wurden und eingeschmolzen werden mußten. Dadurch entstand der Klägerin ein Schaden von 42.806,25 DM.

Im vorliegenden Verfahren hat sie einen Teilbetrag von 15.500,-- DM (nebst Zinsen) eingeklagt. Sie macht für die erlittene Einbuße den Beklagten verantwortlich, der für die betriebssichere Verladung des Transportgutes zu sorgen gehabt habe. Sein Fahrer habe aber die von den Bediensteten der Klägerin vorgenommene Befestigung nicht beanstandet. Auf keinen Fall habe er eine so ungünstige Fahrtroute wählen dürfen, wie er es ohne zwingenden Grund getan habe. Zumindest falle dem Beklagten mitwirkendes Verschulden zur Last.

Der Beklagte tritt der Klage entgegen. Er nimmt den Standpunkt ein, er sei von jeder Haftung frei, da die Verladung des zu befördernden Gutes und damit dessen Befestigung auf dem Lastzug Sache der Klägerin als der Absenderin gewesen sei. Der Schaden beruhe ausschließlich auf der schuldhaften Versäumung von der Klägerin obliegenden Vertragspflichten.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat ihr stattgegeben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, erstrebt der Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die unzureichende kopfseitige Sicherung der Ladung, auf die der entstandene Schaden allein zurückzuführen sei, nach § 17 Abs. 1 Satz 1 KVO grundsätzlich dem Risikobereich der Klägerin als der Absenderin zuzurechnen sei. Demgegenüber beschränke sich die in § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO festgelegte Verpflichtung des Unternehmers grundsätzlich darauf, dafür zu sorgen, daß die Betriebssicherheit des Fahrzeuges durch die Ladung nicht beeinträchtigt werde, daß also seine Vorrichtungen ungestört arbeiten und vom Fahrer unbehindert bedient werden könnten.

Das schließe jedoch nicht aus, daß der Unternehmer auf Grund seiner allgemeinen vertraglichen Obhutspflicht gehalten sein könne, zur Vermeidung des den Absender treffenden Risikos einer sachgerechten Verladung auch selbst aktiv tätig zu werden. Er müsse jedenfalls dann eingreifen, wenn die Unzulänglichkeit der durch den Absender gewählten Art der Verladung ohne weiteres erkennbar sei. Unterlasse er das oder führten seine Bemühungen um eine sachgemäße Befestigung des Transportgutes nicht zum Erfolg, so habe er dem Mangel in der Verladung wenigstens dadurch Rechnung zu tragen, daß er den günstigsten Fahrtweg wählt und, soweit zumutbar, jede für die unzureichend gesicherte Ladung auftretende Gefährdung vermeidet.

Die Anwendung dieser Grundsätze führe im vorliegenden Falle zu einer Schadensteilung entsprechend dem in § 254 BGB zum Ausdruck gebrachten Rechtsgedanken. Denn nach dem eigenen Vortrag des Beklagten habe sein

Fahrer das Ladepersonal der Klägerin auf die Notwendigkeit weiterer Absicherung des Ladegutes hingewiesen und sogar selbst noch Bretter auf dem Betriebsgelände der Klägerin gesucht, um damit so gut wie möglich die Kopfseiten der Paletten untereinander zu verbinden. Der Fahrer des Beklagten habe also selbst ernste Zweifel gegen die Beförderungssicherheit der Verladung gehegt. Sei er gleichwohl losgefahren und habe er in Kenntnis der mangelhaften Befestigung des Transportgutes auch noch einen Umweg gemacht, der erhöhte Anforderungen an die Standfestigkeit der unzureichend verankerten Ladung stellte, so liege darin ein erhebliches Verschulden, das sich der Beklagte zurechnen lassen müsse.

Die Abwägung der beiderseitigen Mitverantwortlichkeit der Parteien für den eingetretenen Schaden ergebe, daß der Beklagte mindestens 2/5 des Schadens zu tragen habe. Einer weiteren Entscheidung bedürfe es nicht, da bereits diese Quote den mit der Klage geforderten Teilbetrag decke.

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

1. Die vom Berufungsgericht vorgenommene Auslegung des § 17 Abs. 1 KVO, wonach im Ladungsverkehr (§ 4 Satz 1 b KVO) grundsätzlich der Absender für die beförderungssichere, der Unternehmer für die betriebssichere Verladung verantwortlich ist, sowie die weitere Annahme des Berufungsgerichts, der Unternehmer sei nach § 34 Satz 1 c KVO nicht schon dann von jeder Ersatzpflicht frei, wenn die entstandenen Schäden überhaupt auf ein

Verschulden des Verfügungsberechtigten zurückzuführen seien, vielmehr müsse, wenn auch ihn ein Verschulden treffe, eine Abwägung der beiderseitigen Mitverursachung nach den Grundsätzen des § 254 BGB stattfinden, steht im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 32, 194 = NJW 1960, 1201; BGHZ 32, 297 = NJW 1960, 1617; LM Nr. 18 zur KVO = NJW 1962, 1059; VR 1967, 597).

2. Die Feststellung des Berufungsgerichts, die unzureichende Befestigung des Transportgutes gehöre zunächst einmal zum Risikobereich der Klägerin, deren Bedienstete die zu befördernden Aluminiumbandrollen unter den gegebenen Umständen nicht ordnungsgemäß verladen hätten, greift die Revision als dem Beklagten günstig nicht an. Sie ist aus Rechtsgründen auch nicht zu beanstanden.

3. Die weitere Annahme des Berufungsgerichts, auch dem Beklagten sei ein seinen Fahrer treffendes Verschulden zuzurechnen, läßt ebenfalls keinen Rechtsfehler erkennen.

a) Dabei liegt eine schuldhaftes Pflichtverletzung des Fahrers des Beklagten, die dieser nach § 6 KVO gegen sich gelten lassen muß, schon darin, daß er nicht von sich aus nach Überprüfung der Verladung für einen weiteren ausreichenden Schutz gegen das Abkippen des kopflastigen Ladeguts sorgte. Dazu war er nach § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO vertraglich verpflichtet. Denn eine solche Maßnahme betraf zumindest auch die Betriebssicherheit des von ihm gelenkten Sattelschleppers.

Wie der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 26. März 1962 (LM Nr. 18 zur KVO = NJW 1962, 1059) entschieden hat, muß die Betriebssicherheit

des Fahrzeugs nicht nur allgemein in der Richtung gegeben sein, daß es überhaupt ein solches Beförderungsgut aufnehmen kann, sondern sie muß für den konkreten Fall, wie das Gut verladen ist, für die ganze Beförderungstrecke gewährleistet sein. Das Fahrzeug muß also mit der Ladung jeder Verkehrslage gewachsen sein, mit der auf dem in Aussicht genommenen Weg zu rechnen ist. Nur dann ist das ordnungsgemäße Arbeiten seiner Vorrichtungen im Sinne der in BGHZ 32, 194 veröffentlichten Entscheidung nicht beeinträchtigt. Der II. Zivilsenat hat deshalb in dem zuerst zitierten Urteil folgerichtig die Bestimmung des Abstellplatzes des Gutes auf dem Fahrzeug als dem Transportunternehmer obliegende Aufgabe angesehen, weil vom Standort der Ladung maßgeblich die Stabilität des gesamten Fahrzeugs während der Fahrt abhängt.

Für die Befestigung kopflastiger Güter, insbesondere ihre horizontale Verankerung, kann nichts anderes gelten. Auch sie beeinflußt die Stabilität des Fahrzeugs, die wiederum dessen Betriebssicherheit bedingt. Durch mangelhafte Sicherung des Ladeguts hervorgerufene Gewichtsschwankungen können die Lenk- und Bremsfähigkeit des Fahrzeugs in der gleichen Richtung beeinträchtigen wie eine falsche Verteilung der Ladung auf dem Beförderungsmittel. Das muß jedenfalls dann angenommen werden, wenn - wie im vorliegenden Falle - zum Transport ein Sattel-schlepper verwendet wird, der durch seine besondere Bauart andere Gleichgewichtsverhältnisse aufweist als ein normaler Lastkraftwagen. Mit dessen Besonderheiten ist zudem der Fuhrunternehmer (bzw. sein Fahrer), der ständig mit dem Fahrzeug arbeitet, besser vertraut und daher zu sachgerechten Maßnahmen eher in der Lage als der Absender.

Eine Gleichgewichtsstörung des gesamten Fahrzeugs innerhalb der engen, nach außen geneigten Kurve, die der Sattelschlepper durchfuhr, führte nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts denn auch zum Abkippen der Ladung. Für diese, nach den Ausführungen des Berufungsgerichts im Anschluß an das vom Landgericht eingeholte Sachverständigengutachten keineswegs außergewöhnlichen Straßenverhältnisse war demnach der Lastzug nach der Art der gewählten Verladung nicht betriebssicher. Dabei spielt keine Rolle, daß das Fahrzeug weder ins Schleudern geraten noch selbst umgestürzt ist. Es genügt durchaus, daß es in eine Schräglage geriet, in der sich die nur am Pritschenboden befestigte Ladung nicht mehr auf dem Lastzug hielt. Ein solcher Zustand des Fahrzeugs kann nicht als betriebssicher bezeichnet werden. Im übrigen sprang bei dem Vorgang sogar die rechte hintere Feder des Aufliegers heraus.

Soweit die jeweilige Lage des zu befördernden Gutes und der ihm auf dem Transportmittel verschaffte Halt auf die Stabilität des Fahrzeugs einwirken und dadurch dessen Betriebssicherheit infrage stellen können, muß daher die Befestigung der Ladung dem Kreis der nach § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO den Unternehmer treffenden Verpflichtungen zugerechnet werden. Daß daneben auch der Absender im Rahmen der ihm nach § 17 Abs. 1 Satz 1 KVO obliegenden ordnungsmäßigen Verladung für ausreichende Absicherung des Ladegutes zu sorgen hat, um Schäden, die dem Gut während der Beförderung drohen, nach Möglichkeit zu vermeiden (BGHZ 32, 194), steht dem nicht entgegen. Die dem Absender und die dem Unternehmer nach § 17 Abs. 1 KVO jeweils zugewiesenen Pflichten können sich nach Lage des Einzelfalles überschneiden. Dabei läßt sich die von ihnen

auszuübende Tätigkeit ohne weiteres dadurch miteinander in Einklang bringen, daß der Absender die Verladung vornimmt und der Unternehmer sie auf ihre Betriebssicherheit hin überprüft.

Aus der von der Revision noch zum Vergleich herangezogenen Vorschrift des § 83 Abs. 1 c EVO ist nichts Gegenteiliges herzuleiten, da die dort getroffene Regelung eine dem § 17 Abs. 1 Satz 3 KVO entsprechende Bestimmung gerade nicht enthält.

Schon daß es der Fahrer der Beklagten entgegen der diesen treffenden Verpflichtung unstreitig unterlassen hat, von sich aus für eine ausreichende seitliche Verankerung der verladenen Aluminiumbandrollen zu sorgen, was nach Lage des Falles nicht weniger schuldhaft sein kann, als das Versäumnis des Ladepersonals der Klägerin, rechtfertigt deshalb eine Schadensverteilung unter Abwägung der beiderseitigen Mitverantwortlichkeit der Parteien nach den Grundsätzen des § 254 BGB.

b) Aber auch die vom Berufungsgericht im Anschluß an die Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs (VR 1962, 37) angenommene schuldhafte Verletzung der dem Beklagten obliegenden allgemeinen Obhutspflicht trägt die angefochtene Entscheidung. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts, die es dem eigenen Parteivortrag des Beklagten entnimmt, hat der Fahrer des Beklagten selbst ernste Zweifel gehegt, ob das Transportgut sicher genug verladen worden war. Wenn es das Berufungsgericht daraufhin als in erheblichem Maße schuldhaft ansieht, daß er gleichwohl losfuhr

und überdies ohne dargetane Notwendigkeit einen für die mangelhaft befestigte Ladung äußerst gefährlichen Umweg einschlug, so kann das aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden.

Zu Unrecht rügt die Revision, dem Berufungsgericht sei dabei ein Verfahrensfehler unterlaufen. Die Vorlage des Berichtes des Havarie-Kommissars H. durch den Beklagten, in dem sich die vom Fahrer des Beklagten selbst stammende Äußerung über von ihm erwogene weitere Absicherungsmaßnahmen befand, war nicht anders zu verstehen, als daß sich der Beklagte dies als seinen Vortrag zu eigen machen wolle. Das muß um so mehr angenommen werden, als die Klägerin hierauf ausdrücklich hingewiesen hat und der Beklagte dem nicht entgegengetreten ist. Eines weiteren gerichtlichen Hinweises nach § 139 ZPO bedurfte es bei dieser Sachlage nicht. Die von der Revision angeführte Entscheidung des Bundesgerichtshofs (VR 1967, 597) betrifft einen anderen, mit dem vorliegenden Fall nicht vergleichbaren Sachverhalt.

Ging das Berufungsgericht verfahrensrechtlich fehlerfrei davon aus, daß der Fahrer des Beklagten die unzulängliche Befestigung des Ladeguts erkannt hatte, dann durfte es auch die Schlußfolgerung ziehen, das Einschlagen der besonders gefährlichen Fahrtstrecke innerhalb der Stadt G. mit dem nicht hinreichend sicher beladenen Sattelschlepper sei schuldhaft gewesen, ohne daß auch in diesem Zusammenhang Anlaß zu einem Hinweis nach § 139 ZPO an den Beklagten bestand.

Die Revision übersieht im übrigen, daß das Berufungsgericht nicht (wie in der Entscheidung BGH VR 1962,

37 angenommen) an eine für den Fahrer des Beklagten "ohne weiteres erkennbare", sondern an die von ihm tatsächlich erkannte unzureichende Befestigung des Ladeguts anknüpft und daraus seine erhöhte Sorgfaltspflicht und Vorsicht bei der Auswahl des Transportweges herleitet. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Daß er sich auch im voraus über den Hergang des späteren Schadensfalles im einzelnen hätte im klaren sein müssen, ist für die Annahme seines Verschuldens nicht erforderlich.

4. Die vom Berufungsgericht unter Abwägung der beiderseitigen Mitverantwortlichkeit der Parteien für den eingetretenen Schaden vorgenommene Bemessung der Schadensverteilungsquote bemängelt die Revision ohne nähere Begründung nur im Ergebnis. Insoweit hält sich das angefochtene Urteil jedoch in den Grenzen der dem Tatrichter vorbehaltenen Würdigung, die keinen Rechtsverstoß erkennen läßt.

III. Die Revision des Beklagten war daher mit der Kostenfolge des § 97 Abs. 1 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Alff Sprenkmann Merkel Girisch Schönberg