

I ZR 31/53

2477 084

6

Verkündet

am 13. Juli 1954

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma Chemische Werke A [REDACTED], Aktiengesellschaft
in W [REDACTED]-B [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
dasselbst,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Firma D [REDACTED], Aktiengesellschaft in D [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, dasselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 13. Juli 1954 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Wilde, Dr. Birnbach, Dr. Nastelski,
Dr. Christoph und Dr. Weiß

für recht erkannt:

Das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
in Düsseldorf vom 3. Dezember 1952 wird im Kostenpunkte
und insoweit aufgehoben, als darin die Beklagte zur
Zahlung von mehr als 2.324,25 DM

in Buchstaben: -zweitausenddreihundertvierundzwanzig-
Deutsche Mark und 25 Dpf

verurteilt worden ist.

In diesem Umfange wird die Sache an das Berufungsge-
richt zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung,
auch über die Kosten der Revision, zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat aus dem Dampfer "Ch[REDACTED]" in [REDACTED] im Juni 1948 für die Beklagte 2.500 to Kies nach Am[REDACTED] befördert. Die Ladung wurde zunächst nach D[REDACTED]-R[REDACTED] verfrachtet, dort umgeschlagen und darauf mit den Kähnen "H[REDACTED]" und "We[REDACTED]" nach Amöneburg gebracht.

Dabei wurde der Kahn "Ha[REDACTED]" am 5. Juni 1948 vorgelegt und am 7. und 8. Juni beladen. Am 10. Juni trat er die Fahrt an und kam am 18. Juni 1948 in Am[REDACTED] an. Die Löschung der Ladung erfolgte am 24. und 25. Juni 1948.

Der Kahn "We[REDACTED]" wurde am 8. Juni 1948 vorgelegt. Seine Beladung wurde am gleichen Tage begonnen und am 11. Juni 1948 beendet. Noch am selben Tage trat der Kahn die Fahrt an. Am 19. Juni 1948 traf er in Am[REDACTED] ein, wo das Löschen der Ladung am 25. Juni begann und am 29. Juni 1948 beendet wurde.

Die Entladung beider Kähne erfolgte in der eigenen Werftanlage der Beklagten, nachdem ihr die Ladescheine am 21. Juni 1948 übergeben worden waren.

Die Klägerin erteilte der Beklagten über diese Frachtreisen drei gesonderte Rechnungen für die Teilabschnitte: Transport von [REDACTED] nach D[REDACTED]-R[REDACTED], Umschlag im dortigen Binnenschiffahrtshafen und Weitertransport nach Amöneburg. Die für die beiden ersten Abschnitte auf Reichsmark ausgestellten Rechnungen bezahlte die Beklagte. Sie lehnte aber die Bezahlung der ihr für den Schifftransport D[REDACTED]-R[REDACTED] nach Am[REDACTED] in Rechnung gestellten DM-Beträge von 6.552,90 DM und 6.914,10 DM ab, weil die Leistungen der Klägerin für diesen Beförderungsabschnitt zum Teil bereits vor der Währungsreform erbracht worden seien.

- 3 -

Die Klägerin vertritt den Standpunkt, daß sie zur Berechnung ihrer Frachtforderung in DM für den dritten Beförderungsabschnitt berechtigt sei, weil ihre Gegenleistung vor dem Währungsstichtag, 21. Juni 1948, im Sinne des § 18 Abs 1 Ziff 2 UmstG noch nicht bewirkt worden sei. Das sei bei einem Binnenschiffahrtsvertrage erst mit der Löschung des Schiffes der Fall, weil der Schiffer während der Löschezit das Schiff zur Verfügung des Empfängers halten müsse. Mit vorliegender Klage verlangt die Klägerin von ihren vorbezeichneten Frachtforderungen Zahlung eines Teilbetrages von 5.000,- DM.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie hält sich zur Bezahlung der vollen Fracht in DM nicht für verpflichtet. Nach ihrer Ansicht ist die eigentliche Frachtführertätigkeit der Klägerin im Rahmen der von ihr in DM berechneten Fahrten bereits vor dem Währungsstichtag beendet gewesen. Die lediglich später erfolgte Löschung der beiden Kähne sei ohne Zutun der Schiffer geschehen. Durch die Übergabe der Ladescheine vor dem Währungsstichtag sei ihr die Ladung selbst bereits in diesem Zeitpunkt übergeben worden. Sie habe daher schon vor der Währungsreform volle Verfügungsgewalt über die am Bestimmungsort angekommenen Ladungen gehabt. Eine Umstellung der gesamten Frachtforderung im Verhältnis 10 : 1 komme nach der genannten Vorschrift nur in Frage, wenn und soweit die Gegenleistung der Klägerin vor dem 21. Juni 1948 noch nicht bewirkt gewesen sei. Die Frachtforderung der Klägerin für den dritten Beförderungsabschnitt sei daher derart zu unterteilen, daß der die Beladung und Fahrt betreffende Teil der Frachtforderung im Verhältnis 10 : 1 und lediglich der Teil, der die nach dem 21. Juni 1948 erfolgte Löschung betreffe, im Verhältnis 1 : 1 umzustellen sei. Bei diesem Verfahren erreiche die Forderung der Klägerin den eingeklagten Betrag von 5.000,- DM nicht.



Das Landgericht hat die Beklagte nach dem Klageantrage verurteilt. Die Berufung der Beklagten ist zurückgewiesen worden.

Mit der Revision beantragt die Beklagte, das Urteil des Berufungsgerichts im Kostenpunkt und insoweit aufzuheben, als darin die Berufung der Beklagten gegen das landgerichtliche Urteil zu einem höheren Betrage als 2.324,25 DM zurückgewiesen worden ist, und unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Klage in Höhe von 2.675,75 DM abzuweisen.

Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Auch die ursprüngliche Klagesumme von 5.000 DM, wovon jetzt nur noch 2.675,75 DM im Streit sind, erreichte die vorgeschriebene Revisionssumme von über 6.000,- DM nicht. Die Revision ist aber zulässig, da das Berufungsgericht sie wegen der grundsätzlichen Bedeutung der vorliegenden Rechtsache gemäß § 546 ZPO zugelassen hat.

Soweit die Beklagte das Urteil des Berufungsgerichts entsprechend ihrem in der Revisionsbegründungsschrift enthaltenen Antrage nur noch hinsichtlich eines Betrages von 2.675,75 DM anfecht, liegt hinsichtlich des überschießenden Betrages von 2.324,25 DM eine teilweise Revisionsrücknahme vor. Die Revisionschrift enthält keinen Antrag. Sie ist aber als Revisionseinlegung in vollem Umfange anzusehen, da sie unter Hinweis auf die volle Summe des Streitgegenstandes von 5.000,- DM ohne Einschränkung erfolgte.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht könnten gegen die angefochtene Entscheidung insofern Bedenken bestehen, als darin keine Ausführungen darüber enthalten sind, wie der eingeklagte Teilbetrag von 5.000,-- DM auf die beiden im Streit befindlichen Frachtlohnforderungen anzurechnen sind. Eine solche Abgrenzung ist zur Vermeidung von Unklarheiten hinsichtlich der Rechtskraftwirkung des Urteils notwendig (RGZ 157, 326). Nach Lage der Sache kann hier aber angenommen werden, daß die Klageforderung je zur Hälfte auf die etwa gleichhohen Frachtlohnforderungen verteilt werden soll.

In der Sache selbst geht das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit der Senatsentscheidung (BGHZ 1, 396 ff) davon aus, daß der Frachtvertrag als eine Sonderform des Werkvertrages im Sinne des § 18 Abs 1 Ziff 2 UmstG anzusehen sei. Unter Hinweis auf die genannte Senatsentscheidung und BGHZ 1, 229 /232/ hat das Berufungsgericht dann die Frage des Vorliegens einer teilweisen Bewirkung der Leistung im Sinne der genannten Vorschrift darauf abgestellt, ob der bisher erzielte Arbeitserfolg zu einem wirtschaftlich abgrenzbaren Teilerfolg geführt hat. Eine solche Aufgliederungsmöglichkeit hinsichtlich des hier streitigen letzten Teiles des Frachtgeschäfts, der Flußreise von D[REDACTED]-R[REDACTED] nach Am[REDACTED], verneint das Berufungsgericht. Es führt insoweit aus, bei Instandsetzungsarbeiten an einer im Eigentum des Bestellers gebliebenen Sache, wie sie der Entscheidung BGHZ 1, 229 ff zugrunde gelegen hätten, habe eine noch nicht beendete Reparatur sowohl technisch als auch wirtschaftlich Bedeutung, weil sie jederzeit fortgesetzt und auch wertmäßig berechnet werden könnte. Hiervon könne aber bei einem Flußfrachtvertrag vor Löschung der Ladung keine Rede sein; denn die Leistung des Unternehmers sei bis zur Entladung technisch ohne Bedeutung, weil sie nicht ohne weiteres, d.h. ohne seine Mitwirkung fortgesetzt werden könne. Ohne die Entladung habe die Leistung der Frachtführer auch keinen wirtschaftlichen

Wert. Der Frachtvertrag sei, wie auch in der eingangs bezeichneten Senatsentscheidung ausgesprochen sei, ein rechtlich und wirtschaftlich einheitlicher Vertrag. Die Frachtforderung umfasse die gesamten Leistungen des Frachtführers von der Beladung der Kähne bis zur Löschung der Fracht. Sie könne daher nicht entsprechend dem Vorbringen der Beklagten in die Abschnitte Beladen, Transport und Entladen aufgespalten werden. Eine solche zeitliche Unterteilung sei zwar begrifflich möglich, habe jedoch keine praktische Bedeutung in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht. Bei dieser Sachlage könne es - entgegen der im oben bezeichneten Urteil des erkennenden Senats vertretenen Ansicht - nicht darauf ankommen, ob die Gestaltung der Frachtsätze in der damaligen Zeit eine angemessene Verteilung des Entgelts auf den bis zum Währungsstichtag bewirkten und den noch nicht bewirkten Teil der Leistung zulasse. Die Beklagte übersehe vor allem auch, daß in der Fracht die allgemeinen Unkosten der Klägerin enthalten seien, die von ihr in Deutscher Mark aufzubringen gewesen seien, soweit es sich um die Gehälter ihrer Angestellten und um die Vergütung an den Schiffsführer gehandelt habe.

Diese Erwägungen des Berufungsgerichts sind nicht frei von Rechtsirrtum. Es ist zwar richtig, daß bei einem Flußfrachtvertrag vor Ablieferung der Güter an den Empfänger der Frachtführer seine Leistungspflicht, die neben dem eigentlichen Transport die Vorhaltung der Schiffe zur Beladung und Entladung umfaßt, nicht erfüllt hat und daß Beladen, Transport und Entladen keine wirtschaftlich selbständigen Abschnitte des Frachtvertrages darstellen. Die wirtschaftliche Selbständigkeit der bewirkten Teilleistung ist jedoch kein Erfordernis der teilweisen Bewirkung der Leistung im Sinne des § 18 Abs 1 Ziff 2 UmstG, was das Berufungsgericht offenbar annimmt; denn es hebt besonders hervor, daß es bei der Entscheidung darauf ankomme, ob der bisher erzielte

Arbeitserfolg eine wirtschaftlich oder technisch selbständige Bedeutung habe. Es genügt vielmehr, daß der bereits erzielte Arbeitserfolg im Rahmen der Herstellung des Erfolges irgendwie wirtschaftlich oder technisch Bedeutung hat (BGHZ 1, 234 /236/). Eine solche wirtschaftliche Bedeutsamkeit einer Leistung kann schon dann vorliegen, wenn im Falle der Unterbrechung der Leistungen auch ein anderer die zur Herbeiführung des erstrebten Erfolges erforderlichen Arbeiten fortsetzen kann. Das ist bei Verträgen der vorliegenden Art ohne weiteres der Fall. Die eigentlichen Entlöschungsarbeiten sind nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ohnehin Aufgabe der Beklagten gewesen. Soweit der Frachtführer bei der Löschung mitzuwirken hatte, durch Zugänglichmachung des Löschungsgutes und gewisses Hand- in-Handarbeiten mit dem Empfänger, konnte dies auch ohne besondere Schwierigkeiten durch einen Dritten geschehen. Es ist entgegen der Annahme des Berufungsgerichts also davon auszugehen, daß die Beendigung des eigentlichen Transportes der Güter beim Flußfrachtvertrage, die Ankunft der Güter im Löschungshafen, ein wirtschaftlich bedeutsamer Teil der vom Frachtführer zu erbringenden Leistung ist und somit die Bewirkung einer Teilleistung im Sinne des § 18 Abs 1 Ziff 2 UmstG darstellt. Für die hier streitige Frage kann die Gestaltung und Berechnung der Frachtsätze ein Anzeichen sein. Eine Voraussetzung für die wirtschaftliche Bedeutung der Teilleistung stellt sie jedenfalls nicht dar (vgl auch Urt. des II. Zivilsenats vom 30. Mai 1951 - LM § 18 Abs 1 Ziff 2 UmstG Nr 8). Insoweit kommt es auch nicht darauf an, ob die Gestaltung der Frachtsätze ohne weiteres eine Verteilung des Frachtlohnes auf den vor dem Währungsstichtag bewirkten und den nicht bewirkten Teil der Leistung zuläßt. Diese Verteilung mag

im einzelnen schwierig sein. Als unmöglich kann sie nicht angesehen werden. Bereits in der Entscheidung BGHZ 1, 229 [233] ist darauf hingewiesen, daß insoweit etwa vorhandene Vorkalkulationen herangezogen werden können und, falls solche nicht vorliegen, im Wege der Nachkalkulation die zur Herbeiführung des Erfolges gemachten Aufwendungen des Unternehmers einen Anhaltspunkt für den Wert der von ihm bewirkten Teilleistung bilden können. Jedenfalls dürfen Beweisschwierigkeiten insoweit nicht dazu führen, einer Leistung des Unternehmers den Charakter einer teilweise bewirkten Leistung im Sinne des § 18 Abs 1 Ziff 2 UmstG abzusprechen (vgl auch OGHZ 3, 226 ff). Die Beklagte hat außerdem nach dieser Richtung in ihrem Schriftsatz vom 2. Juli 1952 unter Berufung auf Sachverständigengutachten vorgetragen, daß sich die Fracht aus der sogenannten Kahnmiete und dem Schlepplohn zusammensetze. Die Revision hat auch dementsprechend den Betrag von 2.324,25 DM, hinsichtlich dessen die Revision zurückgenommen worden ist, der Klägerin unter Zugrundelegung eines Umstellungsverhältnisses 1 : 1 als sogenannte Kahnmiete für beide Kähne für die Zeit nach der Währungsumstellung bis zur Entladung, unter Berücksichtigung einer geleisteten RM-Zahlung, zugebilligt. Diese Frage der Verteilung bedarf aber hinsichtlich des noch offen gebliebenen Teiles der Frachtlohnforderung einer weiteren tatsächlichen Aufklärung.

Nach alledem war die angefochtene Entscheidung aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision vorzubehalten war.

Wilde

Birnbach

Nastelski

Christoph

BR. Dr. Weiß ist durch
Urlaub und Ortsabwesenheit
an der Unterschriftsleistung
verhindert.

Wilde