

Für das Nachschlagewerk!

Gesetz: Gesetz über den Güterfernverkehr vom 26. Juni 1935 (RGBl. I, 788)
Kraftverkehrsordnung.

Rechtssatz: Das Gesetz über den Güterfernverkehr gilt mit Ausnahme der gegenstandslos gewordenen Bestimmungen über den Reichskraftwagenbetriebsverband und seine Aufgaben noch heute. Der auf Grund dieses Gesetzes (§ 13) aufgestellte Güterfernverkehrstarif und die in ihm enthaltene Kraftverkehrsordnung (KVO) haben zum mindesten die Bedeutung einer allgemeinen normativen Vertragsordnung behalten, der sich die Vertragsparteien eines Frachtvertrages durch konkludentes Handeln unterwerfen können, auch wenn sie die Einzelheiten dieser Vertragsregelung nicht kennen.

Aktenzeichen: I ZR 53/50

Urteil vom 19. Januar 1951.

OIG Düsseldorf
IG Düsseldorf

E (Bekl) ./ . W (Klg)

20

I ZR 53/50

Verkündet am 19. Januar 1951

gez. [REDACTED] Justizsekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle.

Im Namen des Volkes !

In dem Rechtsstreit

des Kaufmannes Arthur E. [REDACTED], Inhaber der Spe-
ditionsfirma L.W. Cr. [REDACTED] in D. [REDACTED],
Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]
[REDACTED] -

gegen

den Personalleiter Walther W. [REDACTED] in
M. [REDACTED] (Württemberg), S. [REDACTED] strasse [REDACTED],
Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]
[REDACTED] -

hat der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes in Karlsruhe
auf die mündliche Verhandlung vom 19. Januar 1951 unter
Mitwirkung der Bundesrichter Professor Dr. Lindenmaier,
Dr. Heidenhain, Dr. Birnbach, Wilde und Schmidt für
Recht erkannt:

Das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandes-
gerichts in Düsseldorf vom 21. Dezember 1949
wird aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten
Verhandlung und Entscheidung auch über die
Kosten der Revision an das Oberlandesgericht
zurückverwiesen.

Von Rechts wegen.

- 2 -

Tatbestand.

Der Kläger traf Anfang Dezember 1945 auf seiner Rück-
siedlung von Österreich nach seiner Heimatstadt Ham-
burg in Düsseldorf ein und vereinbarte dort am 5. De-
zember 1945 mit dem Prokuristen H. des Beklagten
mündlich die Beförderung seines aus 18 Stücken beste-
henden Gepäcks im Gesamtgewicht von etwa 500 kg nach
Hamburg mit einem der regelmässig zwischen Düsseldorf
und Hamburg verkehrenden betriebseigenen Lastzüge des
Beklagten. Das Gepäck wurde vom Beklagten übernommen
und auf einen Anhänger eines Kraftlastzuges verladen.

Auf der Fahrt nach Hamburg geriet der Lastzug am 20.
Dezember 1945 in der Nähe von Mülheim/Ruhr im Nebel
in einen Bombenrichter, wobei der Anhänger umkippte
und der grösste Teil der Ladung auf die Strasse ge-
schleudert wurde. Das Begleitpersonal des Lastzuges
barg alsbald unter Leitung von zwei aus Düsseldorf
herbeigerufenen Angestellten des Beklagten die La-
dung. Die Kisten des Klägers wurden bei dem Unfall
zum Teil schwer beschädigt.

Nach Instandsetzung des Anhängers an Ort und Stelle
und dessen Wiederbeladung wurde die Fahrt fortgesetzt
und Hamburg ohne weitere Zwischenfälle erreicht. In
Hamburg wurde das Gepäck des Klägers am 23. Dezember
1945 in das Lager "Rheinschuppen" des Beklagten über-
nommen. Es verblieb dort bis zum 29. Dezember 1945.
An diesem Tage wurde es auf Veranlassung des Klägers



durch den Fuhrmann Wilhelm A. Wo[REDACTED] abgeholt und dem Kläger in seiner Wohnung zugestellt. Der Kläger bezahlte die Frachtkosten nach Maßgabe der Rechnung des Beklagten.

Der Kläger behauptet, er habe nach dem Eintreffen der Sendung in Hamburg noch im Rheinschuppen festgestellt, dass besonders eine der Kisten schwer beschädigt worden sei. Der Deckel habe gefehlt und die Seitenwände seien auseinandergeplatzt. In dieser Kiste habe sich unter anderem eine Briefmarkensammlung und ein Kästchen mit Doppelstücken von Briefmarken befunden. Der Inhalt habe sich schon rein räumlich als vermindert erwiesen. Auf seine Bitte habe der Lagermeister A[REDACTED] die Kiste soweit behelfsmässig zusammengeschlagen, dass sie transportfähig geworden sei. Zu Hause habe er dann das Fehlen der Briefmarkensammlung und des Kästchens mit den Doppelstücken festgestellt. Mit der im Dezember 1947 erhobenen Klage verlangt der Kläger Schadensersatz zunächst in Höhe von 4.350 RM, davon 4.000 RM für die Briefmarkensammlung und 350 RM für das Kästchen mit den Doppelstücken. Beide Ansprüche stellte er im Laufe des Rechtsstreites auf insgesamt 2.750 DM um. Er behauptet, dass der Verlust auf eine strafbare Handlung der Angestellten des Beklagten zurückzuführen sei. Er stützt den Klageanspruch auf § 431 HGB und § 278 BGB.

Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Er be-

streitet, dass die Briefmarkensammlung im Gepäck des Klägers enthalten gewesen und dass sie abhandeln gekommen sei, solange er das Gepäck in Gewahrsam gehabt habe. Im übrigen unterliege der Vertrag den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) und der Kraftverkehrsordnung. Nach diesen Bestimmungen sei seine Haftung auf Verschulden begrenzt und hinsichtlich der Briefmarkensammlung als Kostbarkeit ohnedies ausgeschlossen.

Das Landgericht hat den Klageanspruch aus §§ 425 ff HGB für gerechtfertigt erklärt. Die ADSp seien nicht Bestandteil des Vertrages geworden. Der Schaden sei durch Veruntreuung der Angestellten des Beklagten entstanden. Ausserdem habe der Beklagte es schuldhaft unterlassen, den Kläger auf die Grenzen seiner Haftung hinzuweisen.

Die Berufung des Beklagten war erfolglos. Das Oberlandesgericht schloss sich im wesentlichen der Begründung des Landgerichts an und führte weiter aus, dass auch die Kraftverkehrsordnung (KVO) nicht Bestandteil des Vertrages geworden sei und keine allgemein verbindliche Geltung habe. Die Briefmarkensammlung sei keine Kostbarkeit und der Kläger habe sich auch seiner Ansprüche nicht gemäss § 438 HGB begeben. Die Revision wurde zugelassen.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Klageabweisungsanspruch.

Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht stellt tatsächlich fest, die vermisste Briefmarkensammlung und das Kästchen mit den Doppelstücken habe sich in einer der Kisten befunden, die dem Beklagten in Düsseldorf zur Beförderung übergeben worden seien. Ein Verlust der Briefmarken vor der Übergabe sei ausgeschlossen. Ebenso sei der Verlust auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Hamburg nicht eingetreten, insbesondere nicht bei dem Sturz des Lastwagens in den Bombenrichter und bei der hierdurch erfolgten Beschädigung der Kisten des Klägers. Endlich stehe fest, dass die Briefmarken auch nicht bei der Beförderung vom Hamburger Lagerhaus in die Wohnung des Klägers abhanden gekommen seien. Es bleibe nur die Möglichkeit, dass der Verlust während der Lagerung im Rheinschuppen in Hamburg eingetreten sei. Die Umstände, die dort zum Verlust geführt hätten, seien nicht aufgeklärt worden.

In diesem Zusammenhang führt das Berufungsgericht noch aus, dass der Verlust nur auf Diebstahl oder Unterschlagung beruhen könne. Da Beklagter nicht behauptet habe, dass Diebstähle dritter Personen stattgefunden hätten, müssten die Täter unter den Leuten des Beklagten gesucht werden. An einer anderen Stelle spricht das Berufungsgericht von dem starken Diebstahlverdacht gegen die Leute des Beklagten. Demgegenüber ist aber die Anwendung des § 438 HGB abgelehnt worden, weil der Schaden durch Vorsatz der Leute des Beklagten herbeigeführt worden sei.

Mit Recht beanstandet die Revision diese Begründung als in sich widerspruchsvoll. Es kann ihr nicht entnommen werden, ob das Berufungsgericht die näheren Umstände des Abhandenkommens der Briefmarken als ungeklärt behandeln und lediglich einen starken Diebstahlsverdacht gegen die Angestellten des Beklagten äussern will, oder ob und auf Grund welcher Tatsachen es einen Diebstahl durch die Angestellten des Beklagten als erwiesen erachten will. Die weitere verfahrensrechtliche Rüge der Revision, dass das Berufungsgericht die Zeugenaussagen nicht vollständig gewürdigt, insbesondere die Bekundungen nicht berücksichtigt habe, dass vier fremde Arbeiter zu den Bergungsarbeiten herangezogen worden und auch fremde Mitfahrer an der Unfallstelle anwesend gewesen seien, greift nicht durch. Wenn es auch nahe gelegen hätte, ausdrücklich zu der Möglichkeit Stellung zu nehmen, ob nicht durch diese fremden Arbeiter oder die unbekannten Mitfahrer ein Diebstahl hätte verübt werden können, so spricht doch nichts dafür, dass das Berufungsgericht diese Möglichkeit übersehen und sich ihr verschlossen hätte. Es hat sich auf die Aussagen der Zeugen Sch., C. und R. verlassen, die es für ausgeschlossen erklärt haben, dass an der Unfallstelle etwas weggekommen sei, Wenn das Berufungsgericht dem Glauben schenkte, so beruht diese Begründung auf der dem Tatrichter allein zustehenden Beweiswürdigung, durch die auch die von der Revision angedeutete Möglichkeit ausgeschlossen werden kann. Ein verfahrensrechtlicher Verstoss kann darin nicht gesehen werden.

Dagegen unterliegt die materiellrechtliche Begründung des Berufungsgerichts entscheidenden Bedenken. Das Berufungsgericht prüft den Klageanspruch an Hand der Bestimmungen des HGB über das Frachtgeschäft. Diese enthalten zum grossen Teil nachgiebiges Recht, das durch Parteivereinbarung abgeändert werden kann. Das vorliegende Frachtgeschäft wurde vereinbarungsgemäss durch Kraftwagen auf der Strecke Düsseldorf-Hamburg ausgeführt. Es bedurfte daher der Prüfung, ob es dem Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftwagen vom 26. Juni 1935 (RGBl I, 788) unterlag. Soweit dieses Gesetz alle Fernverkehrsunternehmer in § 9 zu einem öffentlich-rechtlichen "Reichskraftwagenbetriebsverband" (RKE) zusammengeschlossen und diesem Verband Aufgaben zugewiesen hat, ist es durch die Auflösung dieser Körperschaft gegenstandslos geworden. Darüber hinaus hat es aber Geltung behalten und ist auch von der Bundesgesetzgebung weiter entwickelt worden. Durch § 13 GFG ist die Aufstellung eines Güterfernverkehrstarifes im Einvernehmen mit der Reichsbahn angeordnet worden, der alle zur Berechnung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben und alle anderen für den Beförderungsvertrag massgebenden Bestimmungen enthalten musste. Der Reichsverkehrsminister hatte diesen Tarif zu genehmigen und er ist von ihm nach erfolgter Genehmigung erstmalig unter dem 30. März 1936 im Reichsverkehrsblatt (B 151) veröffentlicht worden. Einen Teil dieses Tarifes bildet die Kraftverkehrsordnung (KVO). Es mag dahingestellt bleiben, ob diesen Tarif und damit der Kraftverkehrsordnung eine allgemein verbindliche Geltung zukommt. Denn auch wenn diese

Frage verneint werden müsste, hat der Tarif in jedem Falle seit seiner Veröffentlichung durch den Reichsverkehrsminister seinem Inhalte nach den Charakter einer allgemein geregelten Vertragsordnung erhalten, deren Einfluss auf alle in seinen Rahmen fallenden Rechtsgeschäfte auch nach der Auflösung des RKB geprüft werden muss, ehe auf die allgemeinen Vorschriften des HGB über das Frachtgeschäft zurückgegriffen werden darf.

Die Rechtsprechung zur Geltung allgemeiner typischer Vertragsbestimmungen geht zurück auf eine ältere Entscheidung des Reichsgerichts (RGZ 81,117), die zum ersten Mal die Revisibilität solcher normativer Vertragsbedingungen feststellte, die als allgemeine Norm in gleichem Sinne eine Vielheit anderer bereits bestehender wie auch künftig abzuschliessender Vertragsverhältnisse beherrschen sollen. Nach anfänglichem Schwanken (z.B. RGZ 103,85 und RGZ 109,305; RG JurW 31,1958) wurde dieser Gedanke weiter entwickelt, und es kam schliesslich in der grundlegenden Entscheidung des VII. Zivilsenats vom 31. Januar 1941 (DR 41,1211) zum klaren Ausdruck, dass sich der Abschluss von Verträgen, die unter Bezugnahme auf oft sehr umfangreiche Geschäftsbedingungen geschlossen werden, kaum noch als eine echte vertragliche Vereinbarung all dieser den Vertragsinhalt bildenden Regelungen darstellt. Sie bedeute - so heisst es in der Entscheidung - viel eher die Unterwerfung unter eine fertig bereitliegende Rechtsordnung, und es komme wenig darauf an, was den in diese Rechtsordnung Ein-

tretenden im einzelnen von ihrem Inhalt bekannt sei. Diesen Grundsätzen, die weitgehende Zustimmung gefunden haben (vgl. Herschel DR 41,55; DR 41,1726; DR 42,753; Bernhard DR 42,1171; Kersting DR 41,1211; Hamann MDR 49,209; RGZ 171,46; KG.MDR 50,286; OGH NJW 49,905), schliesst der erkennende Senat sich an.

Die Anwendbarkeit des allgemeinen Kraftwagentarifs auf das in Rede stehende Frachtgeschäft kann daher nicht, wie das Berufungsgericht meint, auf die Kenntnis des Klägers von diesen Bedingungen oder wenigstens darauf abgestellt werden, ob er mit solchen Bestimmungen habe rechnen müssen. Das Berufungsgericht übersieht, dass der Kläger nach dem festgestellten Sachverhalt sein Gepäck dem Beklagten formlos und ohne jede weitere Vereinbarung zur Beförderung übergeben hat. Bereits damit hat er sich stillschweigend dem Tarif und der damit verbundenen KVO unterworfen. Das Bestehen solcher allgemeinen Ordnung musste er als ein in leitender wirtschaftlicher Stellung seit Jahren tätiger Mann in Rechnung stellen; andernfalls hätte er auch besondere Vereinbarungen über das Entgelt getroffen.

Für die ADSp, auf deren Geltung der Beklagte sich ausserdem beruft, würde hinsichtlich ihrer normativen Geltung an sich ähnliches gelten wie für die KVC. Ihre Haftungsbestimmungen schränken aber die Haftung des Beklagten noch wesentlich weiter ein, und das Berufungsgericht hat deshalb mit Recht angenommen, dass § 18 GFG, der die Einschränkung der Haftung über den nach § 13 GFG festgelegten Tarif

hinaus verbietet, der Anwendbarkeit der ADSp im Wege steht. Es kommt hinzu, dass der Beklagte die ihm nach § 35 ADSp obliegende Verpflichtung zur Versicherung des Gutes für Rechnung des Klägers unterlassen und damit gemäss § 41 c ADSp auf jeden Fall das Recht verloren hat, sich dem Kläger gegenüber auf die ADSp zu berufen. Die Einbeziehung des Transportes in die Generalversicherung des RKB entband den Beklagten nicht von dieser Verpflichtung, denn sie betraf nur seinen eigenen Versicherungsschutz, nicht den des Klägers.

Das Berufungsgericht wird deshalb den Klageanspruch erneut nach den Bestimmungen der KVO prüfen müssen.

Für die Haftung des Beklagten nach der KVO kommt es auf die in § 34 e KVO normierten Ausschlüsse von der Ersatzpflicht für Gegenstände mit einem Sonderwert von 2.500 RM je Einzelstück an. Es wird zu prüfen sein, ob diese Haftungsgrenze nicht mindestens für die vom Kläger z.Zt. der Beförderung mit 4.000 RM bewertete Sammlung, vielleicht sogar für den gesamten Briefmarkenbestand überschritten wird, sofern sich ergeben sollte, dass die Sammlung und die Doppelstücke als eine Einheit anzusehen seien.

Schliesslich wird im Hinblick auf die in § 35 KVO festgesetzte Haftungsgrenze von 80 RM je Kilogramm verlorenen Rohgewichts das Gewicht der verlorenen Stücke festzustellen und die Frage der Geldumstellung zu prüfen sein, ehe eine Grundentscheidung in vollem Umfange des Klageantrages möglich ist.

Hinsichtlich des Erlöschens etwaiger Ersatzansprüche

wird sodann im Rahmen des § 39 KVO zu prüfen sein, ob und aus wessen Verschulden eine rechtzeitige Feststellung des Schadens entsprechend § 37 KVO vor der Annahme des Gutes unterblieben ist oder ob Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass der Beklagte sich durch seinen dazu ermächtigten Lagermeister mit der endgültigen Prüfung des Schadens in der Wohnung des Klägers stillschweigend einverstanden erklärt hat.

Die Hilfsbegründung, mit der das Berufungsgericht dem Landgericht beitrifft, trägt das Urteil ebenfalls nicht, wie die Revision mit Recht ausführt. Die Ersatzpflicht des Beklagten kann nicht daraus hergeleitet werden, dass er den Kläger nicht auf seine beschränkte Haftung hingewiesen und zum Abschluss einer Versicherung veranlasst hat. Die vom Berufungsgericht in diesem Zusammenhange erwähnte Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 17. Mai 1940 (RVKB1 40 B Nr 25) befasst sich lediglich mit dem eigenen Risiko des Unternehmers bei Beförderung von Umzugsgut mit gewöhnlichen Lastkraftwagen. Aus ihr ist keine Verpflichtung des Beklagten zur Kundmachung seiner Haftungsbeschränkung zu entnehmen. Zu einer solchen hätte der Beklagte erst Veranlassung gehabt, wenn der Kläger ihm den ungewöhnlich wertvollen Inhalt der beschädigten Kiste mitgeteilt hätte. Das ist unstreitig nicht geschehen.

Der Beklagte konnte daher nicht annehmen, dass eine diesbezügliche Haftungsbeschränkung in Frage kommen könnte.

Aus allen diesen Gründen musste der Revision stattgegeben werden.

gez. Lindenmaier gez. Heidenhain gez. Dr. Birnbach

gez. Wildo

gez. Schmidt