

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

HGB § 413 Abs. 2; GüterkraftverkehrsG (GUKG) § 26;
KVO §§ 29 ff; ADSp § 52

Der Sammelladungsspediteur (§ 413 Abs. 2 HGB) haftet für Schäden an dem beförderten Gut nach den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung, wenn ein wesentlicher Teil der Beförderung im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen durchgeführt wird. (Bestätigung und Ergänzung von BGHZ 38, 150).

BGH, Urt. v. 3. März 1972 - I ZR 55/70 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 55/70

URTEIL

Verkündet am
3. März 1972
S p e n g l e r
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des G [REDACTED], Allgemeine Versicherungs-AG, B [REDACTED],
F [REDACTED]straße 12, vertreten durch den Vorstand,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Firma Gebr. H [REDACTED], Internationale Spedition,
O [REDACTED], E [REDACTED]straße 1 - 25,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 3. März 1972
unter Mitwirkung der Bundesrichter Alff, Dr. Sprenk-
mann, Dr. Merkel, Dr. Schönberg und Dr. Frhr. v. Gamm

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das
Urteil des Hanseatischen Oberlandesge-
richts zu Hamburg, 6. Zivilsenat, vom
23. April 1970 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhand-
lung und Entscheidung an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen, dem auch die
Entscheidung über die Kosten des Revi-
sionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der Beklagten aus über-
gegangenem Recht Ersatz eines Transportschadens, den
ihre Versicherungsnehmerin, die Firma M. [REDACTED] in M. [REDACTED]
[REDACTED] (im folgenden: Firma M.) erlitten hat. Die Firma
M. übergab am 31. Oktober 1966 der Beklagten eine An-
zahl Sendungen nach verschiedenen Bestimmungsorten, dar-
unter auch eine Sendung von 16 Herrenanzügen in zwei
Kollis an eine Firma in I. [REDACTED]; die Beklagte holte



die Sendungen in M. bei der Firma M. ab und beförderte die nach I. bestimmte Sendung in einer Sammelladung mit einem eigenen Kraftfahrzeug nach D. Dort übergab sie die Sendung der Speditionsfirma P. (im folgenden: Firma P.), die zwecks Weiterbeförderung nach I. die Sendung als Stückgut bei der Bundesbahn aufgab. Da die Empfängerin in I. die Annahme verweigerte, beförderte die Bundesbahn die Sendung nach D. zurück und lieferte sie am 4. Dezember 1966 wieder der Firma P. aus. Die beiden Kartons der Sendung waren zu dieser Zeit bereits beschädigt. Die Firma nahm die beschädigten Kollis zunächst auf ihr Lager und führte sie am folgenden Montag bei der Bundesbahn zu einer Tatbestandsaufnahme vor, die aber abgelehnt wurde. Darauf nahm die Firma P. die beiden Pakete, die zu dieser Zeit nur noch 13 Anzüge enthielten, unter Verschluss und bewahrte sie mehrere Monate in ihrem Aktenkeller auf. Die Kolli wurden im Juni 1967 mit der Bundesbahn an die Versenderin nach M. zurückgesandt. Die Anzüge waren verschmutzt.

Die Klägerin leistete in Höhe des Verkaufswertes der 16 Anzüge Ersatz.

Die Klägerin behauptet, der Verlust von 3 Anzügen und die Totalbeschädigung der restlichen 13 Anzüge sei nach dem 4. Dezember 1966 eingetreten. Für den Schaden sei die Beklagte verantwortlich; denn sie habe mit der Firma M. einen Frachtvertrag abgeschlossen und müsse daher für die von ihr eingeschalteten Erfüllungsgehilfen nach den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes

und der Kraftverkehrsordnung haften. Auf die Haftungsbeschränkungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen könne die Beklagte sich nicht berufen.

Die Beklagte bestreitet den Anspruch nach Grund und Höhe. Sie ist der Ansicht, sie habe mit der Firma M. einen Speditionsvertrag geschlossen, danach hafte sie nicht für das Verschulden Dritter. Die Firma M. habe ihr einen Auftrag im Spediteursammelgutverkehr erteilt, es sei daher auch nach den entsprechenden Kundensätzen abgerechnet worden.

Die Klage hatte im ersten und zweiten Rechtszug keinen Erfolg. Mit der zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihren Zahlungsanspruch weiter. Die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts haben die Firma M. und die Beklagte einen Speditionsvertrag u. a. über die Beförderung der in Frage stehenden zwei Kartons geschlossen, die üblicherweise im Wege der Spediteursammelladung durchgeführt worden sei. Die Beklagte habe den Transport für den größten Teil der Beförderungsstrecke mit einem eigenen Lastzug ausgeführt. Hierin liege ein Selbsteintritt nach § 412 Abs. 2 HGB; für die Strecke bis Düsseldorf hafte die Beklagte daher nach § 29 ff KVO. Für die weitere Beförderung und Behandlung des Gutes gelte

das nicht, denn durch einen Selbsteintritt auf einer Teilstrecke habe der Spediteur nur für diese Strecke die Rechte und Pflichten eines Frachtführers, nicht aber hinsichtlich des gesamten Transportweges. Es gehe nicht an, lediglich aus Zweckmäßigkeits- oder Vereinfachungsgründen die Beklagte nur deswegen als Frachtführer für die gesamte Transportstrecke anzusehen, weil sie den größten Teil davon selbst abgefahren habe. Das führe auch keineswegs zu einer unerträglichen Rechtsunsicherheit. Auch beim kombinierten Land- und Seetransport kämen sehr häufig nacheinander verschiedene Vertragsordnungen zur Anwendung, ohne daß dies zu unüberwindlichen Schwierigkeiten geführt hätte. Die gleichen Erwägungen seien für den hier ebenfalls vorliegenden Fall des § 413 Abs. 2 HGB (Spediteursammelgutverkehr) maßgebend. Auch hier hafte der Spediteur nur dann und insoweit nach §§ 29 ff KVO, als er den Gütertransport mit einem eigenen, zum Güterferntransport zugelassenen Kraftfahrzeug ausführe. Der Verlust und die Beschädigung der Anzüge sei aber nicht in der Zeit von der Übernahme durch die Beklagte bis zur Ablieferung an die Firma P., sondern erst später entstanden. Deshalb hafte die Beklagte nicht nach §§ 29 ff KVO, sondern nur im Rahmen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp); für ein Auswahlverschulden (§ 52 b ADSp) liege nichts vor, für ein Verschulden der Bundesbahn oder der Speditionsfirma P. habe sie nicht einzustehen (§ 52 a ADSp).

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

1. Es kann offen bleiben, ob die Angriffe der Revision begründet sind, soweit sie sich gegen die Annahme des Berufungsgerichts richten, zwischen der Firma M. und der Beklagten sei ein Speditionsvertrag zustandegekommen. Denn auch in diesem Fall haftet die Beklagte für die eingetretenen Schäden.

2. Der Anspruch der Klägerin beruht auf §§ 67 VVG, 413 Abs. 2, 412 Abs. 2 HGB, 1, 3 Abs. 1, 20, 26 GüKG, 6, 29 ff KVO.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Beklagte den Transport der beiden Kolli als Spediteursammelladung (§ 413 Abs. 2 HGB) behandelt und zum größten Teil mit eigenen Kraftfahrzeugen ausgeführt (§ 412 Abs. 2 HGB). Die Beklagte hat daher ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers (§ 413 HGB) und zwar eines Frachtführers im Sinne der §§ 425 ff HGB (vgl. BGH VersR 1959, 503, 504).

Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen unterliegt ausschließlich den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (§ 1 GüKG); soweit es sich um die Beförderung im Güterfernverkehr handelt (§ 3 Abs. 1 GüKG), sind der Tarif und die in ihm enthaltenen Beförderungsbedingungen unabdingbar (§§ 20, 26 GüKG). Sie schließen alle entgegenstehenden Vorschriften der §§ 425 ff HGB aus. Soweit daher der Spediteursammelgutverkehr im Wege einer Beförderung im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen durchgeführt wird, sind die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung anzuwenden. Die Anwendung dieser Vorschriften wird auch nicht dadurch

ausgeschlossen, daß das Gut auf Teilstrecken mit der Eisenbahn oder mit Kraftfahrzeugen befördert wird, die nur zum Nahverkehr zugelassen sind. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Transport bei einer Gesamtbetrachtung als Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Dieser Grundsatz ist bereits in der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 25. Oktober 1962 (BGHZ 38, 150) ausgesprochen worden, wonach beim Selbsteintritt des Spediteurs nach § 412 Abs. 2 HGB - die Regelung des § 413 Abs. 2 HGB ist eine besondere Form des Selbsteintritts - das Güterkraftverkehrsgesetz und die Kraftverkehrsordnung, nicht dagegen die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen gelten.

Die gegen diese Entscheidung im Schrifttum (vgl. Schmid-Lossberg, MDR 1963, 171; MDR 1965, 356; Züchner, VersR 1965, 330; Sieg, VersR 1965, 304; Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, Vorbem. zu §§ 29 ff KVO S. 164) und teilweise in der Rechtsprechung (OLG München MDR 1967, 406; OLG Hamburg u. a. in dem hier angefochtenen Urteil VersR 1970, 741) erhobenen Bedenken geben keinen Anlaß, den oben dargelegten Grundsatz aufzugeben.

Nach der Auffassung des Schrifttums (vgl. insbes. Sieg aaO) setzt die Anwendung der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes und der Kraftverkehrsordnung ein bestimmtes, zum Güterfernverkehr zugelassenes Kraftfahrzeug voraus, mit dem der Transport durchgeführt wird; dazu wird weiter erwogen, andernfalls würde es entgegen dem Willen

des Gesetzgebers eine Haftung nach §§ 29 f KVO ohne äquivalenten Versicherungsschutz geben; daher unterliege nur die vom Spediteur mit einem eigenen, zum Güterfernverkehr zugelassenen Kraftfahrzeug durchgeführte Fernstrecke haftungsrechtlich den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung; für die vorangehende und nachfolgende Betätigung des Gemischtbetriebes gelte Spediteurrecht; Knotenpunktverkehr richte sich demnach je nach dem haftungsrechtlich zu beurteilenden Abschnitt nach dem Güterkraftverkehrsgesetz nebst Kraftverkehrsordnung oder nach allgemeinem Handelsrecht in Verbindung mit den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen oder nach den Beförderungsbedingungen für den Güternahverkehr. Das bedeute - wobei der Sachverhalt der in BGHZ 38, 150 f mitgeteilten Entscheidung zugrundegelegt wird -, daß in jedem Schadensfall zunächst geklärt werden müsse, in welchem Beförderungsabschnitt der Schaden eingetreten sei; soweit dies der Bereich eines von dem Spediteur mit dem Transport auf einer Teilstrecke beauftragten Unternehmers sei, könne der Auftraggeber nur verlangen, daß der Spediteur seine Ansprüche an ihn abtrete oder für ihn gegen den Dritten geltend mache. Dieses Ergebnis sei für den Auftraggeber nicht unannehmbar. Derartige Konstellationen, bei denen der Geschädigte den Haftenden erst feststellen müsse, seien nicht selten; überall dort, wo Mittelpersonen nur für Auswahl hafteten, müsse der Auftraggeber in gleicher Weise vorgehen. Schmid-Lossberg (MDR 1963, 171, 174) führt zu diesem Punkt noch an, wo der Schaden eingetreten sei, werde im wesentlichen dadurch aufgeklärt werden können, daß geprüft werde, ob und in welchem Umfang bei Empfang

der Güter Vorbehalte auf einem der Frachtbriefe auf den Zwischenstrecken gemacht worden seien.

Diesen Ausführungen kann schon im Ansatzpunkt nicht gefolgt werden, wonach eine Haftung nach den Grundsätzen des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen nur dann und nur in dem Umfang in Betracht komme, als der Schaden auf einem zum Güterfernverkehr zugelassenen Kraftfahrzeug eingetreten sei. Für den Huckepack - und Staffettenverkehr (§§ 3 Abs. 2, 8 Abs. 2 GÜKG) hat der Gesetzgeber selbst die hier vertretene Auffassung ausdrücklich ausgesprochen. § 5 Abs. 2 GÜKG behandelt die gebrochene Abfertigung als Scheintatbestand mit der Folge, daß für die Gesamtstrecke die Vorschriften des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen anzuwenden sind. Gerade diese Vorschrift bestätigt die Auffassung, daß maßgeblich ist, ob nach dem Auftrag in der Gesamtbetrachtung eine Beförderung im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vorliegt. Dem entspricht schließlich die Regelung des § 33 KVO, der die Haftung nach den §§ 29, 32, 34 KVO auch für solche Schäden anordnet, die nicht gelegentlich des Transports durch ein zum Güterfernverkehr zugelassenes Kraftfahrzeug entstanden sind (Abholung und Zuführung der Güter, Ver-, Aus- oder Umladung der Güter, Beförderung auf Teilstrecken mit der Bundesbahn, Vor-, Nach-, Zwischenlagerungen), wenn es sich nur um Maßnahmen im Rahmen des vom Güterfernverkehrsunternehmer geschlossenen Beförderungsvertrages handelt.

Das bedeutet: der Spediteur hat in den Fällen der §§ 413 Abs. 2, 412 Abs. 2 HGB die Rechte und Pflichten eines Frachtführers im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, wenn die Durchführung des Transports, hätte ein Frachtführer den Vertrag geschlossen, ein Transport im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wäre. Es ist kein Grund ersichtlich, warum die Rechte und Pflichten eines Frachtführers einen verschiedenen Inhalt haben sollten, je nachdem sie bei einem Frachtführer oder bei einem Spediteur (nach §§ 413, 412 HGB) entstehen. Da im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes unabdingbar sind, kommt auch ein Ausschluß über den Umweg der §§ 413, 412 HGB, § 52 c ADSp nicht in Betracht.

Eine andere Behandlung wäre für den Auftraggeber auch nicht zumutbar. Der Fall des vom Berufungsgericht als Beispiel herangezogenen kombinierten Land-/Seetransports ist ebensowenig mit dem Streitfall vergleichbar, wie der Fall der nur für die Auswahl verantwortlichen Mittelspersonen, worauf das Schrifttum hinweist. Maßgeblich ist bei allem, daß der Auftraggeber einen einheitlichen Vertrag mit dem Inhalt schließt, das Gut an einen bestimmten Ort zu befördern, und daß dieser Transport sich bei einer Gesamtbetrachtung als Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen darstellt. Dem kann haftungsrechtlich nur dadurch angemessen Rechnung getragen werden, daß ihm für den gesamten Weg ein Unternehmer entsteht. Wie die Praxis zeigt, ist häufig nicht festzustellen, wann und wo der Schaden eingetreten ist.

Es ist weiter zu bedenken, daß z. B. Sammelladungen häufig mit Kraftfahrzeugen an Knotenpunkte gebracht und von dort im Interesse des Sammelladungsspediteurs mit der Eisenbahn an die Bestimmungsorte befördert werden (vgl. dazu Illing, Der Güterverkehr 1968, 114). Dem Auftraggeber würde ein besonderes, rechtlich und wirtschaftlich nicht zu begründendes Risiko auferlegt, sollte die Haftung des Sammelladungsspediteurs ihm gegenüber auf den Kraftwagenferntransport beschränkt sein.

Da es sich im Streitfall nach den Feststellungen des Berufungsgerichts überwiegend um einen Transport im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen handelt, haftet die Beklagte nach §§ 6 (Haftung für Erfüllungshilfen), 29 ff KVO für die eingetretenen Schäden.

III. Das Berufungsurteil war daher aufzuheben und, da der Umfang des Schadens noch nicht geklärt ist, die Sache zur anderweiten Verhandlung und Ent-

Scheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen,
dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revi-
sionsverfahrens zu übertragen war.

Alff	Sprenkman	Merkel
Schönberg	v. Gamm	