

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

---

HGB § 413 Abs. 1; GüterkraftverkehrsG (GUKG) §§ 106, 20 a, 22; KVO § 40; ADSp § 32; Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)

Hat sich der Spediteur mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt, und sind auf den Transport die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung anzuwenden, kommt das Aufrechnungsverbot des § 32 ADSp nicht zur Anwendung.

BGH, Urt. v. 21. November 1975 - I ZR 74/75 - OLG Nürnberg  
LG Regensburg

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 74/75

### URTEIL

Verkündet am  
21. November 1975  
S p e n g l e r ,  
Justizangestellte

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

der Firma B [REDACTED] S [REDACTED] GmbH & Co KG, vertreten durch die  
Geschäftsführer Heinz L [REDACTED], Kaufmann, [REDACTED] C [REDACTED]-  
D [REDACTED] und Gerhard W [REDACTED], Kaufmann, [REDACTED] F [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

die Firma Martin G [REDACTED], S [REDACTED], [REDACTED] E [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 31. Oktober 1975 durch die Vorsitzende Richterin Dr. Krüger-Nieland und die Richter Alff, Dr. Schönberg, Dr. Frhr. v. Gamm und Schwerdtfeger

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Oberlandesgerichts Nürnberg - 9. Zivilsenat - vom 19. Februar 1975 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens übertragen wird.

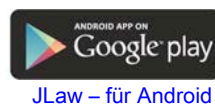
Von Rechts wegen

### Tatbestand

Die Klägerin, ein Speditionsunternehmen, hatte es im Juni 1972 übernommen, im Auftrag der Beklagten den Transport von etwa 400 to tiefgefrorenem Geflügel von Verladestellen in Laaber und Frankfurt (Main) nach Rotterdam zu besorgen. Sie beauftragte mit dem Transport ein Spezialunternehmen für Kühltransporte in den Niederlanden. Der Transport wurde ab 26. Juni 1972 mit



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



16 Kühllastwagen durchgeführt. Die Klägerin verlangt mit der Klage Zahlung von insgesamt 48.545,30 DM nebst Zinsen (laut Rechnungen je Tonne ab Frankfurt 75,-- DM; ab Laaber 92,-- DM; ferner Ersatz der Kosten für Kühlung und Standgelt, für Importation, Porto, Papier, Telefon, Fernschreiben).

Die Beklagte bestreitet die Ersatzpflicht bezüglich Standgelt und Kühlkosten in Höhe von 14.000,-- DM und rechnet mit einem Schadensersatzanspruch auf, den sie mit 46.372,40 DM beziffert. Sie trägt dazu vor, das Transportgut habe bei der Ankunft in Rotterdam statt der vereinbarten - 15°C nur eine Temperatur zwischen - 7° und - 13°C gehabt; vor dem Weitertransport per Schiff habe das Gut dann nachgekühlt werden müssen; die entstandenen Kosten müsse nach Art. 17, 25 CMR die Klägerin ersetzen.

Das Landgericht hat der Klage in Höhe von 34.545,30 DM stattgegeben und die Klage wegen des Restes von 14.000,-- DM abgewiesen; nach der Auffassung des Landgerichts hat die Klägerin keinen Anspruch auf Standgelt in dieser Höhe, weil die Parteien sich über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hätten, der Klägerin daher nur dieser Satz zustehe, ohne daß es darauf ankomme, ob ihr höhere Kosten entstanden seien. Der Aufrechnung der Beklagten stehe § 32 ADSp entgegen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihr Begehren auf volle Abweisung der Klage weiter. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

### Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht nimmt ebenso wie das Landgericht an, der Aufrechnung der Beklagten stehe § 32 ADSp entgegen, wonach gegenüber Ansprüchen des Spediteurs eine Aufrechnung nur mit fälligen Gegenansprüchen des Auftraggebers, denen ein Einwand nicht entgegensteht, zulässig ist.

Im einzelnen führt das Berufungsgericht aus, zwischen den Parteien stehe außer Streit, daß ein Speditionsvertrag zwischen ihnen zustandegekommen sei; Inhalt dieses Vertrages seien die Regeln der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen.

Das Aufrechnungsverbot des § 32 ADSp, dessen Voraussetzungen im übrigen hier gegeben seien, komme auch dann zur Anwendung, wenn entsprechend dem Vortrag der Beklagten unterstellt werde, die Parteien hätten sich über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt (§ 413 Abs. 1 HGB).

In diesem Falle habe die Klägerin zwar ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers mit der Folge, daß im Streitfall, da es sich um einen grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen handele, die Vorschriften des Übereinkommens über den Beförde-

rungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (in Kraft für die BRD seit 5. Februar 1962, Gesetz vom 16. August 1961 - BGBl 61, II, 1119) anzuwenden seien. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen seien jedoch anwendbar, soweit die CMR keine widersprechenden Vorschriften enthalte. Dem Aufrechnungsverbot des § 32 ADSp stehe keine Vorschrift der CMR entgegen, es verbleibe daher bei der auch durch § 413 Abs. 1 HGB nicht ausgeschlossenen Vertragsfreiheit.

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

1. Ohne Rechtsverstoß geht das Berufungsgericht davon aus, daß in den Fällen, in denen sich der Spediteur mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat (§ 413 Abs. 1 HGB) und es sich um Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen handelt (nach den Bestimmungen der CMR), der Spediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers nach den Vorschriften der CMR hat (so schon der erkennende Senat im Urteil vom 18. Februar 1972 - I ZR 103/70 - NJW 72, 1003). Diese Auffassung wird allerdings im Schrifttum teilweise abgelehnt. Es wird die Ansicht vertreten, in den Fällen des § 413 Abs. 1 HGB (ebenso § 413 Abs. 2 HGB) habe der Spediteur zwar ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers nach §§ 425 ff HGB; diese Rechte und Pflichten seien aber abdingbar und durch § 52 Buchst. c ADSp abbedungen; nach dieser Regelung hafte der Spediteur

auch in den Fällen der §§ 412, 413 HGB nur nach Maßgabe der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen. Die zwingenden Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes (GUKG), der Kraftverkehrsordnung (KVO) und des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) seien auch in diesen Fällen im Verhältnis von Auftraggeber und Spediteur nur dann und insoweit anwendbar, als der Spediteur den Transport mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfern- oder im grenzüberschreitenden Verkehr durchführe, Frachtführer im Sinne der §§ 412, 413 HGB sei nur der, dessen Rechte und Pflichten sich ausschließlich nach den §§ 425 ff HGB richten, nicht aber derjenige, dessen Rechte und Pflichten nach dem GUKG, der KVO und der CMR unabdingbar bestimmt werden, es sei denn, der Spediteur sei selbst Güterfernverkehrsunternehmer und führe den Transport mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfern- oder grenzüberschreitenden Verkehr durch (vgl. z. B. Sieg, VR 65, 297 ff; Züchner DB 67, 583; 68, 2160; Tischler VR 75, 1001 m. w. N.; Voigt VP 75, 97; Roesch VR 76, 25).

Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Der Senat hält auch nach nochmaliger Überprüfung an den Grundsätzen der Urteile vom 25. Oktober 1962 - II ZR 39/61 (BGHZ 38, 150), vom 18. Februar 1972 - I ZR 103/70 (NJW 72, 1003) und vom 3. März 1972 - I ZR 55/70 (NJW 72, 866) fest.

Frachtführer im Sinne der §§ 412, 413 HGB ist nicht nur der Frachtführer, auf den ausschließlich die Vorschriften der §§ 425 ff HGB anwendbar sind, sondern auch der Frachtführer, für den daneben angesichts gewisser

Merkmale weitere Rechtsvorschriften gelten wie das Güterkraftverkehrsgesetz, die Kraftverkehrsordnung und das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr. Neben öffentlich-rechtlichen Regelungen, sind darin auch Bestimmungen enthalten, die die privat-rechtlichen Beziehungen zwischen Frachtführer und Auftraggeber zwingend regeln.

Zweck der Vorschriften der §§ 412, 413 HGB ist, einen Spediteur, der sein eigentliches Arbeitsgebiet verläßt, also nicht nur Güterversendungen durch Frachtführer für Rechnung eines anderen im eigenen Namen besorgt (§ 407 HGB), sondern wie im Streitfall nach § 413 Abs. 1 HGB sich über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten einigt und damit den Frachtvertrag für eigene Rechnung schließt, wegen dieser andersartigen rechtlichen Stellung wie einen Frachtführer in seinen Rechten und Pflichten zu behandeln. Entgegen der Auffassung des angeführten Schrifttums wird dies nur erreicht, wenn der Spediteur, der den Frachtvertrag für eigene Rechnung schließt, im Falle einer Durchführung des Transports durch Kraftfahrzeuge im Güterfernverkehr oder im grenzüberschreitenden Verkehr die Rechte und Pflichten eines Unternehmers in diesem Bereich hat. Da die Rechte und Pflichten dieses Unternehmers nach den Vorschriften des GÜKG, der KVO und der CMR nicht abdingbar sind, können sie auch nicht durch § 52 Buchst. c ADSp über die §§ 412, 413 HGB abbedungen werden; denn der Grundsatz, die Folgen dieser Vorschriften seien abdingbar (vgl. Helm, Speditionsrecht, Sonderausgabe aus HGB, Groß-

kommentare, 3. Aufl. Bd. V Rdn. 7 zu § 413 HGB), reicht eben nur soweit, als die Rechte und Pflichten eines Frachtführers dispositiver Natur sind; das ist hinsichtlich der im GÜKG, in der KVO und CMR zwingend geregelten Rechte und Pflichten nicht der Fall.

In den o.a. Entscheidungen des Bundesgerichtshofes ist auch dargelegt, daß die aus dem Gesetz entwickelten Grundsätze einem praktischen Bedürfnis der Auftraggeber entsprechen, das in den Besonderheiten der heutigen Spediteurtätigkeit seine Ursache hat.

Die Vorschriften der CMR sind zwingend und unabdingbar; hieraus folgt, daß die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen insoweit nicht anwendbar sind, als ihnen die Vorschriften der CMR oder der etwa ergänzend anzuwendenden Vorschriften des nationalen - hier deutschen - Rechts entgegenstehen.

2. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts ist der CMR nicht zu entnehmen, daß die Vereinbarung eines Aufrechnungsverbots ausgeschlossen sein sollte. Ob dem gefolgt werden kann, bedarf im Streitfall keiner abschließenden Erörterung. Denn auch dann, wenn die CMR hinsichtlich der Aufrechnungsmöglichkeit keine abschließende Regelung enthält, vielmehr dies den nationalen Rechten überläßt (vgl. zu anderen Vorschriften BGH NJW 74, 1614; Senatsurteil vom 1. Oktober 1975 - I ZR 12/75), ist im Streitfall die Anwendung des § 32 ADSp durch die Vorschriften der ergänzend anzuwendenden Kraftverkehrsordnung ausgeschlossen. Denn das anzuwendende nationale Recht ist, da es sich um Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen handelt, das GÜKG und

die KVO. Daß § 32 ADSp in diesen Fällen nicht anwendbar ist, hat der Bundesgerichtshof bereits in BGHZ 38, 150, 154 ausgesprochen. Die Kraftverkehrsordnung kennt kein dem § 32 ADSp entsprechendes Aufrechnungsverbot, sondern läßt die Aufrechnung mit unverjährten Forderungen schlechthin, mit verjährten Forderungen unter den Voraussetzungen des § 40 Abs. 5 KVO zu. Die Kraftverkehrsordnung ist aber als Teil des Tarifs (§§ 106, 20 a, 20 GUKG) unabdingbar (§ 22 GUKG), eine vertragliche Beschränkung der nach der KVO bestehenden Rechte und Pflichten im Sinne des § 32 ADSp daher unzulässig.

Nach allem war das Berufungsurteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens zu übertragen war.

III. Das Berufungsgericht wird sich in der erneuten Verhandlung zunächst mit der bisher offen gebliebenen Frage zu befassen haben, ob die Parteien eine Abrede nach § 413 Abs. 1 HGB getroffen haben.

Nach dem bisherigen Sachstand ist das zu bejahen. Ein bestimmter Satz der Beförderungskosten im Sinne des § 413 Abs. 1 HGB ist dann vereinbart, wenn als Entgelt für die Versendung ein bestimmter oder auch ein nach dem Gewicht oder nach anderen Merkmalen des zu befördernden Gutes zu bestimmender Betrag unter den Parteien festgelegt ist; maßgebliches Merkmal ist auch, daß die eigentliche Spediteurtätigkeit durch den festen Satz abgegolten sein soll (vgl. § 413 Abs. 1 Satz 2 HGB);

dagegen bleibt noch Raum für die Vereinbarung gesonderter Kostenabgeltung in einzelnen Beziehungen (vgl. dazu Helm, Speditionsrecht, Sonderausgabe aus HGB, Großkommentare, 3. Aufl. Bd. V Rdn. 2, 3 zu § 413 HGB). Im Streitfall haben die Parteien nach dem Vortrag der Beklagten und nach den vorgelegten Rechnungen für den Transport Laaber-Rotterdam einen Festpreis von 92,-- DM je Tonne und für den Transport Frankfurt-Rotterdam einen solchen von 75,-- DM je Tonne vereinbart. Daraus hat auch das Landgericht gefolgert, es sei ein fester Satz im Sinne des § 413 Abs. 1 HGB vereinbart worden, und die Klage hinsichtlich des Standgeldes als unbegründet abgewiesen, weil der Klägerin nur der vereinbarte Satz zustehe ohne Rücksicht darauf, ob ihr höhere Kosten erwachsen seien.

Die Klägerin hat insoweit keine Berufung eingelegt. Sie ist der Annahme des Landgerichts mit dem Hinweis entgegengetreten, die Berechnung der Preise sei im Kern nach dem deutsch-niederländischen Straßengütertarif erfolgt, dessen Sätze sich mit dem vereinbarten Preis deckten; es dürften keine unter den Mindestsätzen oder über den Höchstsätzen liegenden Vereinbarungen getroffen werden; es sei nur eine Marge in Abzug oder zum Aufschlag in Höhe von 23 % des Frachtbetrages zulässig. Eine gesonderte Ausrechnung sei deshalb nicht mehr erfolgt, weil die Vorschläge der Beklagten dem Tarif entsprechen hätten.

Entgegen der Ansicht der Klägerin widerspricht dieser Vortrag nicht der Annahme der Vereinbarung eines festen Satzes; es ist selbstverständlich und entspricht

den Regeln der zwingenden Tarife des Straßengüterverkehrs, daß der feste Satz sich innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen halten muß. Auch die weitere Voraussetzung ist im Streitfall gegeben, daß nämlich nicht die von der Klägerin an die Frachtunternehmer gezahlte Fracht zuzüglich Spediteurprovision (vgl. § 409 HGB) von der Beklagten geschuldet wird, sondern ein Festbetrag je Tonne des transportierten Gutes.

Krüger-Nieland

Alff

Schönberg

v. Gamm

Schwerdtfeger