

Nachschlagewerk: ja

BGHZ:                   nein

---

17

KVO § 20 Abs. 1

Der "nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof" im Sinne des § 20 Abs. 1 KVO ist der Eisenbahntarifbahnhof, der bei einer Beförderung der Güter durch die Bundesbahn von einem gegebenen Standort aus i m R e g e l f a l l in Betracht kommen würde, wenn von einer zweckmäßigen, den gesamten wirtschaftlichen Umständen Rechnung tragenden Handhabung ausgegangen wird.

---

BGH, Urt. v. 22. Oktober 1969 - I ZR 5/68 - OLG Frankfurt  
LG Kassel

17

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 5/68

URTEIL

Verkündet am  
22. Oktober 1969  
Zug,  
Justizangestellter  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

B[REDACTED]-K[REDACTED] AG, K[REDACTED], A[REDACTED]-R[REDACTED]-H[REDACTED],  
vertreten durch ihren Vorstand Dr. Ernst D[REDACTED] und  
Heinrich von H[REDACTED], ebenda,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED] und  
Dr. [REDACTED] -

gegen

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, K[REDACTED], vertreten  
durch ihren Präsidenten, dieser vertreten durch den Ober-  
verwaltungsrat S[REDACTED] der Außenstelle Niedersachsen der  
Bundesanstalt für den Güterfernverkehr,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

11

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. September 1969 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Dr. Sprenkman, Alff, Dr. Simon und Dr. Girisch

für Recht erkannt:

Auf die Revision wird das Urteil des 14. Zivilsenats in Kassel des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main) vom 28. November 1967 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin wird zurückgewiesen. Die Klägerin hat auch die Kosten des Berufungs- und des Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

#### Tatbestand:

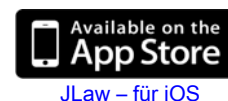
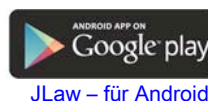
Die Klägerin begehrt von der Beklagten nach § 23 Abs. 1 GüKG Zahlung von Frachtkosten auf Grund einer Nachberechnung.

Im Jahre 1963 führte der von der Beklagten beauftragte Spediteur über 800 Transporte Steinsalz von deren Werk R [REDACTED] an verschiedene Orte innerhalb der Bundesrepublik aus.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



Der Frachtberechnung wurde der Eisenbahntarifbahnhof Ehlershausen als "nächstgelegener Eisenbahntarifbahnhof" im Sinne des § 20 Abs. 1 KVO zugrundegelegt.

Dieser Bahnhof an der Hauptstrecke Hannover - Hamburg ist durch einen Privatgleisanschluß mit dem Werk der Beklagten verbunden. Soweit die Beklagte Güter durch die Bundesbahn versendet, werden sie zum Bahnhof Ehlershausen gebracht.

Nachdem im ersten Rechtszug die Parteien davon ausgegangen waren, daß der Bahnhof Wathlingen an der eingleisigen Nebenstrecke Celle - Plockhorst, nach Straßenkilometer weiter, in der Luftlinie aber näher an dem Werk der Beklagten liege als der Bahnhof Ehlershausen, wurde im zweiten Rechtszug unstreitig, daß Wathlingen auch nach Straßenkilometern näher am Werk der Beklagten liege.

Die Klägerin hat vorgetragen, maßgeblich für die Bestimmung des "nächstgelegenen Bahnhofs" im Sinne des § 20 Abs. 1 KVO sei die Luftlinienentfernung. Nur so lasse sich die vom Gesetzgeber angestrebte Tarifklarheit erreichen. Werde Wathlingen aber der Frachtberechnung zugrundegelegt, so habe die Beklagte zu wenig Fracht bezahlt. Sie hat nach erfolgloser Aufforderung des Spediteurs, die zu wenig berechneten Frachtkosten geltend zu machen, Klage erhoben und beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie DM 20.311,70  
nebst 4 % Zinsen seit dem 18. Oktober 1965 zu  
zahlen.

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Auffassung, "nächstgelegener Bahnhof" im Sinne des § 20 Abs. 1 KVO könne nur der zur Einladestelle verkehrsmäßig am günstigsten gelegene Bahnhof sein. Nur so sei die Wettbewerbsgleichheit zwischen dem Güterkraftverkehr und der Bundesbahn zu erreichen. Im übrigen habe die Klägerin DM 61.60 zuviel eingeklagt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat der um DM 61.60 ermäßigten Klage stattgegeben.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag aus dem zweiten Rechtszug, die Berufung der Klägerin zurückzuweisen, weiter. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

#### Entscheidungsgründe:

I. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts ist der Nachzahlungsanspruch der Klägerin in Höhe von DM 20 250.10 nach § 23 Abs. 1 GÜKG begründet. Maßgeblich für die Höhe des Frachtentgelts sei, so führt das Berufungsgericht aus, die Eisenbahntarifentfernung für den Bahnhof Wathlingen und nicht für den Bahnhof Ehlershausen. Denn der nach § 20 Abs. 1 KVO der Einladestelle "nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof" sei sowohl nach Straßenkilometern als auch nach der Luftlinie Wathlingen.

Eine Bestimmung des "nächstgelegenen Eisenbahntarifbahnhofs" nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten (so die Vorinstanz, BB 1967, 1020 und LG Bremen BB 1963, 414)

gefährde die Tarifklarheit und die Möglichkeit, auf einfache Weise in allen Fällen für die Tarifberechnung zu klaren und eindeutigen Ergebnissen zu kommen. Dem müsse auch der für eine wirtschaftliche Betrachtungsweise sprechende Umstand untergeordnet werden, daß dadurch möglicherweise eine bessere Wettbewerbsangleichung zwischen Bundesbahn und Güterkraftverkehr, die vom Güterkraftverkehrsgesetz bezweckt werde, erreicht werden könne. Die Ermittlung des maßgeblichen Eisenbahntarifbahnhofs im Wege einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise lasse sich zudem nicht mit dem Wortlaut des § 20 Abs. 1 KVO vereinbaren; das Wort "nächstgelegenen" in § 20 Abs. 1 KVO spreche eindeutig dafür, daß nur räumliche Gesichtspunkte maßgebend sein sollten, d.h. allein die kürzere räumliche Entfernung, welcher Bahnhof für eine bestimmte Einladestelle der "nächstgelegenen" sei. Der Wortsinn von "nächstgelegenen" werde verfälscht, wenn darin ein Hinweis auf den der Einladestelle verkehrsmäßig am günstigsten gelegenen Tarifbahnhof gesehen werde. Würden hiernach bei der Frachtberechnung im Güterfernverkehr den Vertragspartnern in einzelnen Fällen unwirtschaftlich erscheinende Tarifbahnhöfe aufgedrängt, so müsse das im Interesse der Tarifklarheit hingenommen werden.

Angesichts dieser Erwägungen sei eine andere Beurteilung auch nicht deshalb möglich, weil das Anschlußgeleis vom Werk Riedel der Beklagten zum Bahnhof Ehlershausen führe.

II. Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Abweisung der Klage.

1. Der Revision ist zuzugeben, daß die Auslegung des § 20 Abs. 1 KVO nach dem Wortlaut zu keinem sicheren Ergebnis führt. Auch das Berufungsgericht läßt die Frage offen, ob "nächstgelegen" sich nach Straßenkilometern oder nach der Luftlinie richtet, da im Streitfall beide Entfernungen nach Wathlingen kürzer seien als nach Ehlershausen. Damit stellt aber auch das Berufungsgericht selbst fest, daß der Begriff des "nächstgelegenen" Bahnhofs nicht eindeutig ist. Denn schon in diesem Zusammenhang werden Umstände eingeführt, die über die bloße räumliche Entfernung hinausgehen und weitere geographische Eigenarten berücksichtigen.

2. Maßgeblich kommt es daher darauf an, die Vorschrift des § 20 Abs. 1 KVO in dem hier zu entscheidenden Umfang aus ihrem Zusammenhang und Zweck auszulegen.

§ 20 Abs. 1 KVO lautet auszugsweise:

"Der Frachtberechnung wird die Eisenbahntarifentfernung zwischen dem der Einladestelle nächstgelegenen Eisenbahntarifbahnhof und dem der Ausladestelle nächstgelegenen Eisenbahntarifbahnhof zugrundegelegt ... "

Diese Vorschrift gilt unverändert in der aufgrund des § 13 Abs. 1 des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (RGBl I Nr. 66 v. 28. Juni 1935) erstellten Fassung.

Nach § 13 Abs. 1 Güterfernverkehrsgesetz hatte der Reichs- und Kraftwagenbetriebsverband im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn Tarife für den Güterfernverkehr

aufzustellen, die der Genehmigung des Reichsverkehrsministers bedurften (§ 13 Abs. 2). Der Reichskraftwagentarif (RKT), dessen Teil VII a die Kraftverkehrsordnung (KVO) für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Beförderungsbedingungen) ist, sollte einen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in der Höhe der Beförderungspreise verhindern.

Zweck der Tarifregelung war demnach die Tarifparität zwischen Schiene und Straße. Der Sicherung der Tarifparität diente später § 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (BGBl I, 697), wonach der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken hatte, daß die Leistungen und Entgelte des Straßengüterverkehrs innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern aufeinander abgestimmt werden.

Wenn auch diese Regelung durch das 4. Änderungsgesetz vom 1. August 1961 (BGBl I S. 1157) dahin geändert wurde, daß eine Abstimmung der Entgelte nur insoweit zu erfolgen habe, als es die Verhinderung eines unbilligen Wettbewerbs erfordere (§ 7 Abs. 2 GüKG), so ist dadurch die Berechnungsgrundlage des § 20 Abs. 1 KVO nicht berührt worden. Die nach den Eisenbahntarifbahnhöfen berechneten Tarifkilometer gelten gleicherweise für Schiene und Straße. Der Zweck des Tarifs, gleiche Frachtkostengrundlagen zu schaffen, ist daher maßgeblich für die Auslegung des § 20 Abs. 1 KVO. Der "nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof" im Sinne des § 20 Abs. 1 KVO ist demnach der Eisenbahntarifbahnhof, der bei einer Beförderung der Güter durch die Bundesbahn von dem gegebenen Standort aus im Regelfall in Betracht kommen würde, wenn von einer zweckmäßigen, den

gesamten wirtschaftlichen Umständen Rechnung tragenden Handhabung ausgegangen wird. Daraus folgt, daß für Unternehmen, die wie im Streitfall die Beklagte, einen eigenen Privatgleisanschluß an das Bundesbahnnetz haben, der für diesen Anschluß vorgesehene Tarifbahnhof auch der Berechnung der Frachtkosten im Güterfernverkehr zugrunde zu legen ist.

Diese Auslegung rechtfertigt sich auch deshalb, weil weder bei der Bundesbahn noch auf der Straße die Zahl der tatsächlich gefahrenen Streckenkilometer maßgebend ist, sondern die unter Einbeziehung auch anderer wirtschaftlicher Erwägungen berechneten Tarifkilometer. Wenn es demnach nach dem Wesen des Tarifs nicht auf eine möglichst genaue Festlegung der Streckenkilometer ankommt, darf auch bei der Übertragung des für die Bundesbahn auf Eisenbahntarifbahnhöfen aufgebauten Tarifkilometersystems auf den Güterfernverkehr nicht nur der reine räumliche Gesichtspunkt berücksichtigt werden.

Die wirtschaftlichen Erwägungen, die objektiv vom Standpunkt eines bestimmten Versenders aus für die Wahl eines bestimmten Bahnhofs sprechen, sind vielmehr auch maßgebend für die Berechnung der Frachtvergütung, soweit statt der Bundesbahn der Güterverkehr auf der Straße gewählt wird. Andernfalls würde die Wahl zwischen Schiene und Straße von Umständen und Zufälligkeiten beeinflusst, die vom Gesetzgeber durch die Übertragung des Bundesbahntarifsystems auf den Straßengüterverkehr gerade ausgeschaltet werden sollten. So hätte im Streitfall die Bundesbahn eine nicht vorgesehene und auch sachlich nicht berechnete günstigere Ausgangsposition, während in Fällen,

in denen vom räumlich nächsten Bahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof weniger Tarifkilometer zu berechnen sind als von dem Bahnhof, der bei wirtschaftlich zweckmäßiger Handhabung tatsächlich als Verladebahnhof in Betracht kommt, die Chancengleichheit zu Lasten der Bundesbahn verzerrt wäre, falls der Frachtberechnung im Güterfernverkehr diese geringere Tarifkilometerzahl zugrunde zu legen wäre. Dabei ist zu berücksichtigen, daß angesichts der Besonderheiten des Berechnungssystems der Eisenbahntarifkilometer (über Knoten und Anstoßkilometer) beachtliche Unterschiede in der Zahl der Tarifkilometer auch dann auftreten können, wenn die Differenz der räumlichen Entfernung zwischen dem in der Regel in Anspruch genommenen und dem räumlich nächsten Eisenbahntarifbahnhof gering ist. Daraus folgt, daß Frachtkostenverzerrungen auftreten können, die nach dem Zweck der Regelungen des Güterfernverkehrstarifs nicht hinzunehmen sind.

3. Etwas anderes ist auch nicht dem Umstand zu entnehmen, daß durch die Neuregelung des Tarifs für den Möbelverkehr durch Verordnung TS Nr. 4/61 vom 21. Juli 1961 (BAnz Nr. 145 vom 1. August 1961) in § 15 nunmehr bestimmt ist, für Orte ohne Eisenbahntarifbahnhof sei der in der Luftlinie nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof maßgebend, und dadurch die bis dahin dem § 20 Abs. 1 KVO nachgebildete Regelung abgelöst wurde.

Beim Fernverkehr mit Umzugsgut hat zu keiner Zeit der Wettbewerb zur Bundesbahn auch nur annähernd eine solche Bedeutung gehabt wie beim übrigen Güterfernverkehr. Daher fand auch der Reichskraftwagentarif insoweit keine Anwendung.

Es bestanden daher auch keine Bedenken, die Bestimmung der Eisenbahntarifentfernungen in einer zweckmäßig erscheinenden Weise anzuordnen. Es kann daraus aber nicht gefolgert werden, für den allgemeinen Güterfernverkehr seien gleiche Erwägungen maßgebend.

4. Der Bestimmung der Tarifkilometer nach wirtschaftlichen Grundsätzen steht auch nicht der vom Berufungsgericht in den Vordergrund gestellte Gesichtspunkt entgegen, die ausschließliche Berücksichtigung der räumlichen Entfernung gewährleiste allein klare und eindeutige Ergebnisse für die Frachtberechnung. Die bloße einmalige Abmessung mittels Karte und Lineal genüge (so Muth-Lehmann, KVO, Anm. zu § 20, S. 99/100). Die Feststellung des maßgeblichen Tarifbahnhofes dürfte in keinem Falle besondere Schwierigkeiten bereiten. Der für einen Absender bei vernünftiger wirtschaftlicher Erwägung "nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof" steht in der Regel aufgrund ständiger Übung und Erfahrung fest. Für Unternehmen mit Anschlußgeleis, wie im Streitfall, ergibt sich daraus zwangsläufig auch der Tarifbahnhof. Die Unklarheiten des Streitfalles beruhen nicht auf Umständen tatsächlicher Art, sondern auf der Frage, nach welchen Grundsätzen § 20 Abs. 1 KVO auszulegen ist.

III. Da nach allem der für die Transporte der Beklagten maßgebliche "nächstgelegene Eisenbahntarifbahnhof" im Sinne des § 20 Abs. 1 KVO der Bahnhof Ehlershausen ist, ist die Fracht richtig berechnet, und die Berufung der Klägerin unter Aufhebung des Berufungsurteils zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97 Abs. 1 ZPO

Krüger-Nieland

Sprenkmann

Alff

Simon

Girisch