

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 6/67

URTEIL

Verkündet am

27. November 1968

Zug,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Milchhof B [REDACTED] KG, vertreten durch den persönlich haftenden Gesellschafter, den Kaufmann Rudolf E [REDACTED],
G [REDACTED], H [REDACTED] Straße [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Molkerei L [REDACTED] KG, vertreten durch den persönlich haftenden Gesellschafter Dr. R [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Oktober 1968 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Pehle, Dr. Mösl, Alff und Dr. Simon für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 7. November 1966 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Parteien streiten über die Höhe des Frachtentgelts, das die Beklagte der Klägerin für den Transport von Milch zu zahlen hat.

Von 1961 bis zum Februar 1966 beförderte die Klägerin mehrmals in der Woche Frischmilch von der beklagten Molkerei zu der Abnahmemolkerei A [REDACTED] in Gelsenkirchen-Buer. In einem zwischen der Klägerin und der Molkerei A [REDACTED] geschlossenen notariellen Vertrag vom 7. August 1958 war darüber in § 2 bestimmt:

"Den Transport der täglich anfallenden gesamten Fernmilch übernimmt ausschließlich die Firma Milchhof B [REDACTED].

Die Parteien (d.h. die Klägerin und A [REDACTED]) sind darüber einig, daß entsprechende Transportverträge mit den Fernmilchmolkereien vereinbart werden.

- 3 -

Der Transport wird ausschließlich mit Lastkraftwagen mit isolierten Tanks durchgeführt.

...

Die Parteien sind darüber einig, daß die täglichen Abholungsmengen rechtzeitig mitgeteilt werden, ..., und die Milch im Regelfall bis 17 Uhr bei der Firma A [REDACTED] bei rechtzeitiger Bestellung angefahren wird. ..."

In einem schriftlichen Vertrag zwischen der Beklagten und der Molkerei A [REDACTED] vom 1. Januar 1961 über die Lieferung von Trinkmilch heißt es dazu in § 4:

"Der Abruf der benötigten Milchmenge durch die Abnehmermolkerei erfolgt tunlichst jeweils am Vortage bis 17.00 Uhr. Der Transport der Milch wird unter Beachtung des Vertrages zwischen der Molkerei A [REDACTED] und Milchhof B [REDACTED] KG ... zu dem jeweils gültigen Ausnahmetarif (z. Zeit D 5 bzw. D 10) zu Lasten der Liefermolkerei ausgeführt. ..."

Zwischen den Parteien dieses Rechtsstreits bestehen keine schriftlichen Vereinbarungen.

Die Klägerin führte die Milchtransporte in Spezialtankwagen durch, und zwar stets in der Zeit von etwa 10 bis 17 Uhr. Vom 1. Juli 1963 ab stellte sie für jeden Transport einen Frachtbrief aus und teilte dazu mit Schreiben vom 4. Juli 1963 der Beklagten mit:

"Auf Grund einer stattgefundenen Buchprüfung sind wir gehalten, für unseren täglichen Milchtransport Frachtbriefe zu verwenden."



In den Frachtbriefen wurde die beförderte Milchmenge in Litern angegeben; daneben enthielten die Frachtbrief-formulare den Vermerk:

"Schnellieferzuschlag gem. § 26 KVO wegen vertraglich vereinbarter Verkürzung der Lieferzeit bis auf 12 Stunden."

Bis zum 17. Juli 1963 wurden die Frachtbriefe von Angestellten der Beklagten an der für den "Absender" vorgesehenen Stelle unterschrieben und mit einem Firmenstempel versehen; danach wurde die Unterschrift, wie der Fahrzeugführer der Klägerin jeweils vermerkte, verweigert. Ob den Angestellten der Beklagten bei jeder Sendung ein Stück des Frachtbriefes ausgehändigt worden ist, ist streitig. Zum Ende eines jeden Monats wurden in die einzelnen Frachtbriefe das frachtpflichtige Gewicht in kg, die Tarifklasse, der Frachtsatz und die Gesamtfracht eingesetzt sowie entsprechende Beträge in die Spalten "Isothermzuschlag", "Nebengebühren Ziff. XI" (Zuschlag für Sonderaufbauten) und "50% Schnellieferzuschlag" eingetragen. Die so ausgefüllten Frachtbriefe eines Monats wurden der Beklagten mit einer Gesamtrechnung übersandt.

Für Milchtransporte in der Zeit vom 1. Juli 1963 bis zum 30. April 1965 hat die Klägerin der Beklagten insgesamt 214.927,00 DM berechnet. Dabei hat sie bei einer Entfernung von 149 Tarifkilometern die Frachtsätze der Klassen D 5, D 10 und F 5 des Reichskraftwagentarifs (RKT) zugrunde gelegt, was einen Frachtpreis von 126.359,90 DM ergibt. Außerdem hat sie je 10 % Isothermzuschlag und Zuschlag für Sonderaufbauten (je 12.638,00 DM) und 50 % Schnellieferzuschlag (63.191,10 DM) berechnet. Die

Beklagte hat insgesamt 133.121,19 DM bezahlt; die Zahlung des Isotherm- und des Schnelllieferzuschlags hat sie insgesamt verweigert, als Zuschlag für Sonderaufbauten hat sie 5 % bezahlt.

Den Unterschiedsbetrag von 81.705,81 DM verlangt die Klägerin mit der Klage. Sie meint, daß ihr wegen der besonderen Isolierung der Tankfahrzeuge nach Nr. 20 der Vorschriften für die Frachtberechnung des RKT ein Isothermzuschlag in Höhe von 10 % der Fracht zustehe und daß sie daneben einen Anspruch auf einen Zuschlag von mindestens 10 % nach Nr. XI des Nebengebührentarifs des RKT wegen der Sonderausstattung ihrer Fahrzeuge mit fest montierten Aluminiumtanks habe. Die Beklagte sei ferner zur Zahlung eines Schnelllieferzuschlag von 50 % verpflichtet; die Vereinbarung einer verkürzten Lieferfrist bis auf 12 Stunden ergebe sich aus dem Vertrag zwischen der Beklagten und der Molkerei A. [REDACTED] und aus dem Vermerk auf den Frachtbriefen.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie wendet ein, daß die von der Klägerin eingesetzten Fahrzeuge keine Isothermfahrzeuge seien. Die Erhebung der übrigen Zuschläge scheitere daran, daß keine entsprechenden Abreden zwischen den Parteien getroffen worden seien.

Das Landgericht hat der Klägerin einen Zuschlag von 20 % für Sonderaufbauten zugesprochen und hat die Beklagte zur Zahlung von 18.599,91 DM verurteilt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin gegen dieses Urteil zurückgewiesen und hat auf die Berufung der Beklagten das Urteil des Landgerichts dahin abgeändert, daß die

Beklagte zur Zahlung von 5.874,70 DM nebst 5 % Zinsen - gestaffelt nach verschiedenen Zeitpunkten - verurteilt wird; die weitergehende Klage hat es abgewiesen.

Mit ihrer Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, begehrt die Klägerin die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung weiterer 75.831,11 DM nebst 5 % Zinsen, gestaffelt nach verschiedenen Zeitpunkten.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat den Anspruch der Klägerin auf Zahlung eines Schnelllieferzuschlags zum tariflichen Entgelt ohne Rechtsirrtum verneint.

1. Unstreitig hat die Klägerin die Milchtransporte zur Molkerei A [REDACTED] im Güterfernverkehr ausgeführt, so daß nach den §§ 22, 20 a, 106 GüKG der Frachtlohn entsprechend den Vorschriften des RKT zu berechnen ist; insbesondere kommen für den Streitfall die Kraftverkehrsordnung - KVO - (RKT Teil I), die Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II/1) und der Nebengebührentarif (RKT Teil II/5) in Betracht.

Nach § 26 (1) Abs. 1 und 2 KVO beträgt die Lieferfrist für je angefangene 300 km 24 Stunden; sie beginnt für die vom Unternehmer bis um 12 Uhr übernommenen Güter um 18 Uhr, für die nachmittags übernommenen Güter um Mitternacht. Nach Nr. 21 der Vorschriften für die Frachtberechnung werden bei vereinbarter - im Frachtbrief vermerkter - verkürzter Lieferfrist besondere Zuschläge er-

hoben; dabei darf keine Verkürzung der Lieferfrist vereinbart werden, die mehr als 50 v.H. beträgt; die Vereinbarung einer bestimmten Ablieferungsstunde ist unzulässig. Die Zuschläge betragen für je angefangene 300 km bei einer vereinbarten Verkürzung der Lieferfrist bis auf 18 Stunden 25 v.H., bei einer Verkürzung bis auf 12 Stunden 50 v.H. der tarifmäßigen Fracht.

2. a) Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die angeführten Vorschriften über den Schnelllieferzuschlag seien abgestellt auf die Fälle, in denen der Frachtführer an sich die normale Lieferfrist (im Streitfall: von 24 Stunden, beginnend um 18 Uhr) ausnützen könnte, in denen er aber durch den Auftrag des Absenders, eine Ware schneller abzuliefern, um die Möglichkeit gebracht werde, Waren von verschiedenen Absendern gemäß einem aufgestellten Plan in einem Fahrzeug und in einer Fahrt zu verschiedenen Empfängern zu bringen. In solchen Fällen sei der Schnelllieferzuschlag ein Ausgleich dafür, daß der Organisationsplan des Frachtführers wegen des Sonderwunsches eines Kunden nicht eingehalten werden könne. Diese Gesichtspunkte schieden aber bei den hier in Rede stehenden Milchtransporten aus; da Milch, um nicht zu verderben, so schnell wie möglich befördert werden müsse, sei die "Schnellbeförderung" bei Milch die normale Transportleistung, für die nach dem Sinne der Tarifvorschriften kein besonderer Zuschlag zuzubilligen sei. Der "Organisationsplan" der Klägerin sei hier durch die Schnellbeförderung nicht "durcheinander gebracht" worden; er sei vielmehr entsprechend den technischen Notwendigkeiten bei der Milchbeförderung von vornherein und immer darauf abgestellt gewesen, die Milch bis 10 Uhr bei der Beklagten

abzuholen und bis 17 Uhr bei der Molkerei A [REDACTED] abzuliefern. Die Unanwendbarkeit der Bestimmungen über den Schnelllieferzuschlag folge schließlich auch daraus, daß eine bestimmte Ablieferungsstunde und eine Verkürzung der Lieferzeit um mehr als 50 v.H. nicht vereinbart werden dürften; Milch müsse aber in einer noch kürzeren Zeit als 12 Stunden befördert werden. Nach allem paßten die genannten Vorschriften auf regelmäßige Milchtransporte, wie sie die Klägerin ausgeführt habe, nicht und seien daher unanwendbar.

b) Diese Darlegungen greift die Revision vergeblich als rechtsirrig an.

Das Oberlandesgericht geht rechtlich zutreffend davon aus, daß die Tarifsätze des RKT auf die normale unternehmerische Leistung des Frachtführers zugeschnitten sind; für zusätzliche, über den normalen Transport hinausgehende Leistungen sind die verschiedenen Zuschläge nach den Vorschriften für die Frachtberechnung und nach dem Nebengebührentarif vorgesehen.

Daß diese Vorschriften für Milchtransporte im Regelfall nicht passen, hat das Berufungsgericht richtig gesehen. Das mag damit zusammenhängen, daß Milch nach der Lebenserfahrung im allgemeinen nicht im Güterfernverkehr transportiert wird, sondern in der Regel im Güternahverkehr oder, wenn es sich um größere Entfernungen handelt, im Werkfernverkehr; der Verordnungsgeber mag also aus diesem Grund davon abgesehen haben, für Milchtransporte im Güterfernverkehr besondere Tarifvorschriften zu schaffen. Jedenfalls liegt es in der Natur der

Sache, daß die Regeln über die Lieferfristen nicht für Milchtransporte passen; das wird im Streitfall deutlich, wo die gesetzliche Lieferfrist, da die Milch am Vormittag verladen wird, erst um 18 Uhr des nächsten Tages enden würde und selbst die höchstzulässig um 50 v.H. verkürzte Lieferfrist sich bis um 6 Uhr morgens des nächsten Tages erstrecken würde. Die Ausnutzung dieser Lieferfristen kommt für Milchtransporte praktisch nicht in Betracht. Wenn sich auch im Milchgesetz und in den dazu erlassenen Rechtsverordnungen kaum Vorschriften über den für den Transport der Milch vorgesehenen Zeitraum finden - lediglich in § 1 Abs. 3 Nr. 2 b und in § 2 Nr. 11 a der Ersten Verordnung zur Ausführung des Milchgesetzes vom 15. Mai 1931 (RGBl I, 150) i.d.F. vom 19. Dezember 1959 (EGBl I, 742) ist in den Begriffsbestimmungen für pasteurisierte Milch und sterilisierte Milch eine Frist von 22 Stunden zwischen Melken und Erhitzen vorgesehen -, so ergibt sich doch schon aus den Vorschriften über die Einhaltung bestimmter Temperaturen beim Verarbeiten von Milch, daß die Transporte schnell vor sich gehen müssen, wenn die Milch in der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Qualität erhalten bleiben soll. Dann aber ist es nicht rechtsirrig, wenn das Berufungsgericht diesen schnellen Transport als die für die Beförderung von Milch normale Fuhrleistung ansieht, auf die sich der Unternehmer von vornherein einzustellen hat und die deshalb für sich allein nicht zur Forderung des Zuschlags berechtigt. Das hat nichts mit der von der Revision in diesem Zusammenhang angesprochenen Frage der Ausstattung der Fahrzeuge zu tun; denn dieser Ausstattung kann durch andere Zuschläge (Isothermzuschlag oder Zuschlag für Sonderaufbauten) Rechnung getragen werden. Die Klägerin hat denn auch in der mündlichen Revisionsver-

handlung eingeräumt, daß, folgte man ihrer Auffassung, für jeden Milchtransport im Güterfernverkehr der Schnelllieferzuschlag zu entrichten wäre; diese Folgerung spricht deutlich für die Ansicht des Berufungsgerichts, daß bei Milchtransporten eine Lieferzeit, wie sie im Streitfall in Rede steht, die normale Fuhrleistung ist, für die kein Schnelllieferzuschlag verlangt werden kann.

Damit ist nicht ausgeschlossen, daß auch bei Milchtransporten Fallgestaltungen denkbar wären, die eine andere Beurteilung ermöglichen; es mögen Vereinbarungen getroffen werden können, die so sehr von den für Milchtransporte gewöhnlichen Verhältnissen abweichen, daß sie die Erhebung eines besonderen Zuschlags rechtfertigen. Diese Frage bedarf aber im Streitfall keiner Entscheidung, da nicht ersichtlich ist, daß die Klägerin Leistungen erbracht hätte, die für Milchtransporte außergewöhnlich sind; sie muß aber vor allem deshalb nicht erörtert werden, weil das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ausgeführt hat, daß die Parteien schon keine verkürzte Lieferfrist im Sinne des § 26 KVO vereinbart haben.

3. a) Der Schnelllieferzuschlag kann nicht in jedem Falle erhoben werden, in dem der Fuhrunternehmer das Gut in kürzerer Zeit als der in der KVO vorgesehenen Lieferfrist abgeliefert; der Unternehmer wird ohnehin in den meisten Fällen die reichlich bemessene gesetzliche Lieferfrist auch nicht annähernd ausnützen (Muth/Lehmann, KVO, § 26 S. 124). Es bedarf vielmehr, um den Schnelllieferzuschlag fällig werden zu lassen, einer ausdrücklich vereinbarten, im Frachtbrief vermerkten Verkürzung der Lieferfrist (§ 11 Abs. 2 Buchst. c KVO; Muth/Lehmann aaO; Guelde, KVO, § 11 Anm. 10).

b) Das Berufungsgericht geht ersichtlich davon aus, daß die Klägerin bis zum 1. Juli 1963 keinen Schnelllieferzuschlag verlangt hat; denn es hebt hervor, daß die Klägerin in ihrem Schreiben vom 4. Juli 1963, in dem sie ankündigte, daß in Zukunft Frachtbriefe für die Milchtransporte ausgestellt würden, mit keinem Wort erwähnt habe, sie verlange jetzt auch den Schnelllieferzuschlag. Bei dieser Sachlage, so führt das angefochtene Urteil weiter aus, könne im Streitfall dem auf den Frachtbriefen aufgedruckten Vermerk "Schnelllieferzuschlag nach § 26 KVO wegen vertraglich vereinbarter Verkürzung der Lieferfrist bis auf 12 Stunden" nicht entnommen werden, daß die Parteien eine Vereinbarung über eine verkürzte Lieferfrist getroffen hätten. Denn das Frachtbriefformular sei von der Klägerin gestellt und ausgefüllt worden; diese Formulare seien zwar von Angestellten der Beklagten in der Zeit vom 1. Juli bis 17. Juli 1963 unterschrieben worden, danach habe jedoch die Beklagte eben wegen dieses Vermerks die Unterschrift verweigert. Durch die Unterzeichnung in der angeführten Zeit sei eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Parteien nicht zustande gekommen; denn die unterzeichnenden Angestellten hätten keine Vollmacht gehabt, ihr Einverständnis mit der aufgedruckten Klausel rechtsverbindlich für die Beklagte zu erklären, da darin eine Änderung der bisher zwischen den Parteien geltenden Vertragsbedingungen gelegen hätte. Die Beklagte habe, da das Frachtentgelt und die von der Klägerin verlangten Zuschläge erst am Ende eines jeden Monats in die Frachtbriefe eingetragen und diese der Beklagten mit einer Gesamtrechnung übersandt worden seien, erst später erfahren, daß die Klägerin aus dem Vermerk auf den Frachtbriefen rechtliche Folgerungen ziehen wolle;

darauf habe sie sofort durch die Verweigerung der Unterschrift widersprochen. Das genüge im vorliegenden Falle, weil die Klägerin angesichts der seit langer Zeit bestehenden Vertragsbeziehungen zwischen den Parteien verpflichtet gewesen wäre, darauf hinzuweisen, daß sie nunmehr mit der Einführung der Frachtbriefe auch den Schnelllieferzuschlag verlangen wolle.

Diese Darlegungen bekämpft die Revision im wesentlichen mit der Erwägung, die Parteien seien mindestens stillschweigend, nach der Lebenserfahrung aber durch Rücksprache bei Beginn der Geschäftsbeziehungen darüber einig geworden, daß die morgens bis 10 Uhr verladene Milch jeweils bis 17 Uhr desselben Tages bei der Molke-
rei A [REDACTED] eintreffen sollte. Damit sei rechtsgeschäftlich eine Verkürzung der Lieferfrist vereinbart worden; von dieser objektiv über das Normale hinausgehenden Transportleistung hänge aber allein die Gewährung des Schnelllieferzuschlags ab.

Dieser Überlegung der Revision steht - abgesehen von den Darlegungen unter 2 - entgegen, daß die Vertragsbeziehungen der Parteien seit dem Jahre 1961 bestanden, daß die Klägerin aber erst seit dem 1. Juli 1963 mit der Einführung der Frachtbriefe die Verkürzung der Lieferfrist geltend gemacht und als Folge hiervon die Entrichtung des Schnelllieferzuschlages verlangt hat. Dieses Verlangen kam also, wie das Berufungsgericht mit Recht ausführt, einer Abänderung der bis dahin bestehenden Vertragsbeziehungen gleich, ohne daß die sachlichen Voraussetzungen und der tatsächliche Ablauf der Transporte sich geändert hätten. Daß bei dieser Sachlage die von der Klägerin einseitig vorgenommene und von der Be-

klagten nicht gebilligte Aufnahme des Vermerks im Frachtbrief keine Vereinbarung einer verkürzten Lieferfrist im Sinne der Nr. 21 der Vorschriften für die Frachtberechnung darstellte, hat das angefochtene Urteil ohne Rechtsirrtum dargelegt. Danach bedarf der - in anderem Zusammenhang schon gewürdigte - Umstand keiner Erörterung mehr, daß selbst die Verkürzung der Lieferfrist auf die geringst mögliche Dauer von 12 Stunden den tatsächlichen Gegebenheiten der Milchtransporte nicht gerecht geworden wäre; denn dann hätte die zwölfstündige Frist, wenn die Milch im Laufe des Vormittags übernommen wurde, um 18 Uhr desselben Tages begonnen und wäre am nächsten Tag um 6 Uhr morgens abgelaufen, also lange nach der zwischen der Klägerin und Alings vereinbarten Ablieferungszeit um 17 Uhr desselben Tages. Es bedarf ferner keiner Prüfung, welche Folgerungen daraus zu ziehen wären, daß für die Berechnung des Schnelllieferzuschlags die Vereinbarung einer bestimmten Ablieferungsstunde unzulässig ist (Nr. 21 Abs. 2 Satz 2 der Vorschriften für die Frachtberechnung).

c) Das Berufungsgericht hat ferner ausgeführt, daß die Vereinbarung einer verkürzten Lieferfrist nicht aus den schriftlichen Verträgen zwischen der Klägerin und der Molkerei A [REDACTED] vom 7. August 1958 und zwischen der Beklagten und A [REDACTED] vom 1. Januar 1961 hergeleitet werden könne, denn die jeweiligen Abmachungen der Parteien mit A [REDACTED] könnten die nach § 26 Abs. 1 KVO erforderliche Vereinbarung zwischen den Parteien nicht ersetzen.

Diese Ausführungen greift die Revision nicht gesondert an. Im übrigen könnten die genannten Verträge

auch deshalb nichts für die Vereinbarung einer verkürzten Lieferfrist im Sinne des § 26 KVO zwischen den Parteien ergeben, weil im Vertrag zwischen der Klägerin und A [REDACTED], auf den im anderen Vertrag Bezug genommen ist, davon ausgegangen wird (§ 8 Nr. 3), daß die Klägerin die Transporte im Werkfernverkehr ausführt, für den die Tarifvorschriften über den Zuschlag nicht gelten.

II. Die Revision wendet sich ferner dagegen, daß das Berufungsgericht der Klägerin einen Zuschlag für Sonderaufbauten nur in Höhe von 10 v.H. und nicht, wie von der Klägerin verlangt und vom Landgericht zugesprochen, in Höhe von 20 v.H. zugebilligt hat.

1. Nach Nr. XI des Nebengebührentarifs (RKT Teil II/5) können für die Beförderung in Sonderfahrzeugen (Tank-, Kühl-, Kastenfahrzeugen u. dgl.), die dem Unternehmer gehören ..., besondere zusätzliche Gebühren erhoben werden. Die Höhe des Zuschlags ist in dieser Vorschrift nicht festgesetzt.

2. Das Berufungsgericht hat im Streitfall die Höhe des Zuschlags für Sonderaufbauten mit 10 v.H. als angemessen bewertet angesehen; es hat als Vergleichsmaßstab den Isothermzuschlag gemäß Nr. 20 der Vorschriften für die Frachtberechnung herangezogen, wonach für die Beförderung von Lebensmitteln in Isothermfahrzeugen die Fracht um 10 v.H. erhöht wird; dabei ist in Nr. 20 Abs. 4 aaO im einzelnen festgelegt, welche technischen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit ein Fahrzeug als Isothermfahrzeug gelten kann.

Das angefochtene Urteil stellt dazu fest, daß die Fahrzeuge der Klägerin nach einem Gutachten des Technischen Überwachungsvereins E. zwar nicht die für ein Isothermfahrzeug erforderlichen Werte aufwiesen, daß aber die Isolierung ihrer Tanks fast "Isothermeigenschaft" erreiche; da der Klägerin über die isolierten Tankaufbauten hinaus besondere Mehrkosten für die Ausstattung ihrer Fahrzeuge nicht entstanden seien, sei der für Isothermfahrzeuge vorgesehene Zuschlag für ihre Sonderaufbauten angemessen, aber auch ausreichend.

Diese im wesentlichen tatrichterlichen Erwägungen greift die Revision vergeblich mit dem Hinweis an, ein Blick auf das Lichtbild des von der Klägerin eingesetzten Tankzuges zeige, in welchem Maß dessen Ausstattung über die eines einfachen Pritschenfahrzeugs mit darauf befestigtem Tank hinausgehe; das Berufungsgericht habe ferner unberücksichtigt gelassen, daß die Tanks aus Aluminium bestünden und mit einer 50 mm starken Schicht Glaswolle umkleidet seien, die wiederum mit wasserdicht verschweißten Aluminiumblechen abgedeckt sei, daß ferner die Gestaltung der Fahrzeuge ihre Verwendung zu anderen als Milchtransporten ausschließe. Alle diese Umstände hat aber das Berufungsgericht damit berücksichtigt, daß es der Klägerin einen Zuschlag in Höhe des tariflich festgesetzten Isothermzuschlags zugebilligt hat, obwohl die technische Ausrüstung ihrer Fahrzeuge nach dem Gutachten nicht ganz der erforderlichen Ausstattung von Isothermfahrzeugen entspricht; so ist für Isothermfahrzeuge z.B. eine Isolierwandstärke von 100 mm vorgeschrieben, während die Klägerin sich nur darauf beruft, daß ihre Fahrzeuge eine Isolierwandstärke von 50 mm hätten. Der weitere Hinweis der Revision, daß die Klägerin für

die Tankfahrzeuge eine besonders hohe Versicherungsprämie zu entrichten habe, verfinge in diesem Zusammenhang nur dann, wenn die Revision gleichzeitig dargetan hätte, daß eine solche Prämie für Isothermfahrzeuge nicht zu entrichten wäre.

Danach verstoßen die Darlegungen des Berufungsrichters zur Höhe des Zuschlags für Sonderaufbauten weder gegen die Denkgesetze noch gegen die Lebenserfahrung oder gegen anerkannte Auslegungsgrundsätze.

III. Die Revision der Klägerin war nach allem mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Krüger-Nieland

Pehle

Mösl

Alff

Simon