

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

20.8 040

GüKG § 85 Abs. 1; ADSp §§ 41 a, 56 a

§ 85 Abs. 1 GüKG hat nicht nur programmatischen Charakter, sondern verbietet es dem Güternahverkehrsunternehmer schon jetzt, die ihm nach den gesetzlichen Vorschriften obliegende Haftung auszuschließen. Daher sind im Verhältnis der am Beförderungsvertrag Beteiligten zueinander die §§ 41 a, 56 a ADSp unanwendbar, soweit sie die Haftung nach den §§ 429 ff HGB abbedingen.

BGH, Urt. v. 8. November 1967 - Ib ZR 135/65 - OLG Hamm
LG Essen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

Ib ZR 135/65

URTEIL

Verkündet am

8. November 1967
Zug,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Wilhelm B [REDACTED], Spedition und Lagerung,
E [REDACTED], A [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma A [REDACTED] und M [REDACTED] Feuer-Versicherungs-Gesell-
schaft, vertreten durch ihren Vorstand in A [REDACTED], A [REDACTED]-
straße [REDACTED]/[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

- 2 -

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Juli 1967 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Pehle, Dr. Mösl, Alff und Prof.Dr. Bökelmann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 1. Juli 1965 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kleiderfabrik H. [REDACTED] GmbH in Aachen übergab am 19. April 1963 und am 25. Juni 1963 je ein Paket und am 26. Juni 1963 drei weitere Pakete mit Herrenkonfektion an die Spedition G. [REDACTED] & Co. in Aachen zur Beförderung an Besteller in Essen, Bochum und Marl-Hüls. Die Firma G. [REDACTED] & Co. brachte die Pakete mit Lastkraftwagen nach Essen. Die Weiterbeförderung besorgte die Beklagte, die in Essen eine Spedition und Lagerei sowie ein Güternahverkehrsunternehmen betreibt. Die Beklagte beauftragte ihren Fahrer Sch. [REDACTED] mit der Zustellung. Sch. [REDACTED] lieferte die fünf Pakete jedoch nicht ab, sondern nahm sie an sich, verkaufte ihren Inhalt und steckte den Erlös ein. Er ist deshalb zu einer Gefängnisstrafe verurteilt worden.

Die Firma H. [REDACTED] GmbH hatte bei der Klägerin eine Transportversicherung abgeschlossen. Auf Grund dieser

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



Versicherung zahlte die Klägerin der Firma H [REDACTED] GmbH für den Verlust der Pakete insgesamt 3.423,80 DM. Sie verlangt nunmehr von der Beklagten Ersatz. Dazu hat sie sich die Ansprüche der Firma H [REDACTED] GmbH gegen die Firma G [REDACTED] & Co. und die Ansprüche der letzteren gegen die Beklagte abtreten lassen. Ferner beruft sie sich auf § 67 VVG.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zur Zahlung von 3.423,80 DM nebst 8 % Zinsen von 578,50 DM seit dem 26. Oktober 1963 und von 2.845,30 DM seit dem 13. Dezember 1963 zu verurteilen.

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie hat geltend gemacht, dem Beförderungsvertrag hätten die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) zugrunde gelegen. Hiernach sei ihre Haftung ausgeschlossen. Insbesondere seien die Voraussetzungen der §§ 41 a, 56 a ADSp gegeben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht hat der Klage auf die Berufung der Klägerin stattgegeben.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht stellt auf Grund der Beweis-
aufnahme fest, die Beklagte sei als Spediteur beauftragt
worden, die Sendungen der Firma H. [REDACTED] GmbH in einer ihr
freistehenden Art und Weise zu den Empfängern zu schaffen.
Dadurch, daß sie im Einverständnis mit der Firma G. [REDACTED]
& Co. die Beförderung der Güter mit ihren eigenen, für den
Güternahmeverkehr zugelassenen Lastkraftwagen ausgeführt
habe, sei sie durch Selbsteintritt (§ 412 HGB) als Fracht-
führer tätig geworden. Diese tatsächliche und rechtliche
Würdigung wird von der Revision nicht angegriffen. Sie läßt
auch keinen Rechtsfehler erkennen.

2. Das Berufungsgericht hat der Klage stattgegeben,
weil es die Beklagte nach §§ 431, 432, 429, 412 HGB, § 67
VVG, §§ 831, 398 BGB für verpflichtet hält, der Klägerin
den Betrag von 3.423,80 DM als den Schaden zu ersetzen,
der der Firma H. [REDACTED] GmbH aus der Straftat des Fahrers
Sch. [REDACTED] unstreitig entstanden sei. Dabei könne es, so
meint das Berufungsgericht, dahinstehen, ob bei dem frag-
lichen Vertragsverhältnis die Anwendung der ADSp verein-
bart worden sei und ob der geltend gemachte Anspruch nach
den ADSp etwa nicht begründet wäre. Soweit durch Vor-
schriften der ADSp eine Haftung der Beklagten ausgeschlos-
sen würde, seien die ADSp nach § 85 Abs. 1 in Verbindung
mit § 26 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GUKG) nicht an-
wendbar.

Demgegenüber macht die Revision in Anlehnung an eine
im Schrifttum verbreitete Meinung geltend, § 85 Abs. 1
in Verbindung mit § 26 GUKG, wonach der Güternahverkehrs-
unternehmer die ihm nach den gesetzlichen Vorschriften oder

den Beförderungsbedingungen obliegende Haftung nicht ausschließen kann, sei dahin zu verstehen, daß der Begriff "gesetzliche Vorschriften" nicht die Haftungsvorschriften des BGB und des HGB betreffe, sondern nur solche Vorschriften, durch welche die Haftung im Güternahverkehr künftig in einer der Kraftverkehrsordnung (KVO) für den Güterfernverkehr entsprechenden Weise geregelt werden solle (so insbesondere Züchner, VersR 1963, 318; Hein, DVZ Nr. 58 vom 18. Mai 1965; zweifelnd Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern, 1966, 17 ff m.w.Nachw.; a.M. Baumbach-Duden, HGB, 17. Aufl., § 452 Anh. I, Anm. zu § 26 GUKG).

Dem kann nicht gefolgt werden.

Maßgebend für die Auslegung einer gesetzlichen Vorschrift ist der in ihr zum Ausdruck kommende objektivierte Wille des Gesetzgebers. Dem Zweck, den objektivierten Willen des Gesetzgebers zu erfassen, dienen die nebeneinander zulässigen, sich gegenseitig ergänzenden Methoden der Auslegung aus dem Wortlaut der Norm, aus ihrem Sinnzusammenhang sowie aus den Gesetzesmaterialien und der Entstehungsgeschichte (BVerfGE 11, 126, 130; BGHZ 46, 74, 76). Die Anwendung dieser Grundsätze ergibt hier folgendes:

a) § 85 Abs. 1 GUKG bestimmt seinem Wortlaut nach für den Güternahverkehr, daß auf die Pflichten der am Beförderungsvertrag Beteiligten "die Vorschriften des § 26 über das Verbot des Haftungsausschlusses der Unternehmer anzuwenden" sind. § 26 GUKG untersagt es dem Unternehmer des Güterfernverkehrs, die ihm "nach den gesetzlichen Vorschriften oder den Beförderungsbedingungen (§ 20)" obliegende

Haftung durch Vertrag auszuschließen oder zu beschränken. Welche Bedeutung es hat, daß § 85 Abs. 1 GüKG von einem Verbot des Haftungsausschlusses spricht, zugleich aber auf § 26 GüKG verweist, der nicht nur von einem Haftungsausschluß, sondern auch von einer Haftungsbeschränkung handelt, braucht hier nicht erörtert zu werden, weil im Streitfall nur ein Ausschluß der Haftung (nach §§ 41 a, 56 a ADSp) in Frage steht. Insoweit ist der Wortlaut des § 85 Abs. 1 GüKG eindeutig. Zwar bestehen für den Güternahverkehr noch keine "Beförderungsbedingungen" im Sinne der §§ 20, 26 GüKG. Verboten ist durch § 26 GüKG aber auch der Ausschluß der Haftung, die dem Unternehmer "nach den gesetzlichen Vorschriften" obliegt. Auch diese Alternative des § 26 GüKG ist, wie es in § 85 Abs. 1 GüKG ausdrücklich heißt, "anzuwenden". Damit ist klar zum Ausdruck gebracht, daß für den Güternahverkehrsunternehmer die gesetzliche Haftung nach den §§ 429 ff HGB unabdingbar sein soll, und zwar schon jetzt, nicht erst künftig.

b) Etwas anderes läßt sich auch aus dem Sinnzusammenhang, in den die Vorschrift des § 85 Abs. 1 GüKG gestellt ist, nicht entnehmen.

§ 85 GüKG enthält zwei Verweisungen auf Regelungen, die für den Güterfernverkehrsunternehmer gelten, in Abs. 1 eine Verweisung auf § 26 GüKG und in Abs. 2 eine Verweisung auf § 27 GüKG. Diese beiden Fälle werden deutlich voneinander unterschieden. Während die Verweisung auf § 27 GüKG (über die Ausgestaltung der Versicherungspflicht) nach der unzweideutigen Fassung des § 85 Abs. 2 GüKG erst gelten soll, wenn auch für den Güternahverkehr die Versicherungspflicht gegen Güterschäden eingeführt ist, wird in § 85

Abs. 1 GüKG ebenso unzweideutig die Anwendung des § 26 GüKG (über das Verbot des Haftungsausschlusses) ohne eine entsprechende Einschränkung angeordnet. Versicherungspflicht und Verbot des Haftungsausschlusses sind also für den Güternahverkehr nicht miteinander gekoppelt; die gesetzliche Regelung ist hier eine andere als beim Güterfernverkehr (§§ 26, 27 GüKG). Angesichts dieser Verschiedenheit ist es keineswegs ungewöhnlich, wenn sich eine weitere Verschiedenheit daraus ergibt, daß für den Güternahverkehr "Beförderungsbedingungen" im Sinne des § 26 GüKG, auf den § 85 Abs. 1 verweist, bisher nicht erlassen sind; eine Gleichbehandlung des Güternahverkehrs mit dem Güterfernverkehr ist eben in § 85 GüKG ersichtlich nicht bezweckt.

Soweit eingewendet wird, es sei unvernünftig, den Unternehmer des Güternahverkehrs schärfer haften zu lassen als den Unternehmer des Güterfernverkehrs, ist dem entgegenzuhalten, daß sich aus der Unabdingbarkeit der §§ 429 ff HGB zwar eine andere, aber nicht schlechthin eine schärfere Haftung des Güternahverkehrsunternehmers ergibt. Es darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Haftung nach der KVO, die "Beförderungsbedingungen" im Sinne der §§ 20, 26 GüKG enthält und für den Güterfernverkehrsunternehmer gilt, im Grundsatz vielfach weitergeht als die Haftung nach dem BGB und dem HGB. Infolgedessen bewegen sich zahlreiche Haftungsausschlüsse nach der KVO oberhalb der Haftungsgrenze nach dem BGB und dem HGB. Entsprechendes gilt für die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB), die im Güternahverkehr häufig vereinbart werden. Deshalb hatte der Senat auch in seiner Entscheidung vom 8. Dezember 1965 - Ib ZR 140/63 - (VersR 1966, 180) keinen Anlaß, sich mit dem An-

wendungsbereich der AGNB grundsätzlich auseinanderzusetzen.

c) Dieses Ergebnis ist nicht unvereinbar mit den Gesetzesmaterialien und der Entstehungsgeschichte des GüKG.

Der dem GüKG zugrunde liegende Regierungsentwurf eines Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (BT-Drucksache I/1343) enthielt nur wenige Vorschriften über den Güternahverkehr, die hauptsächlich der Abgrenzung dieses Verkehrszweiges vom Güterfernverkehr dienen sollten, ein Verbot des Haftungsausschlusses für den Güternahverkehr jedoch nicht vorsahen. Die Bundesregierung stand dem Gedanken, den Güternahverkehr ins einzelne gehend zu regeln, wie sich aus der Begründung ergibt, ablehnend gegenüber; sie hielt die Zeit für ein derartiges Gesetzgebungsvorhaben noch nicht für gekommen. Dagegen war der Bundesrat der Auffassung, Güterfernverkehr und Güternahverkehr seien in der Regelung durch den Gesetzgeber praktisch nicht voneinander zu trennen. Dies war mitentscheidend für den Entschluß des Bundesrats, einen eigenen Initiativantrag für ein Gesetz über den Güterkraftverkehr vorzulegen (BT-Drucksache I/1344), das Güterfernverkehr und Güternahverkehr gleichermaßen erfaßte. Der Entwurf des Bundesrats sah im zweiten Abschnitt auch einheitliche Bestimmungen über das Verbot des Haftungsausschlusses (§ 30) und über die Versicherungspflicht der Unternehmer (§ 31) vor. Der Bundesminister für Verkehr sollte die Tarife für den Güterkraftverkehr einschließlich der Beförderungsbedingungen festsetzen (§ 26); offenbar war daran gedacht, eine Regelung nach Art der KVO für den gesamten Güterkraftverkehr zu schaffen.

Bei den Beratungen der beiden Entwürfe im Bundestag ausschuß für Verkehrswesen (27. Ausschuß) setzte sich die Meinung des Bundesrats insofern durch, als eine Regelung des Güternahverkehrs nun doch in den endgültigen Entwurf aufgenommen wurde (BT-Drucksache I/3515), allerdings mit gewissen Abschwächungen gegenüber den Vorschlägen der Ländervertretung. So wurde davon abgesehen, eine völlig einheitliche Regelung für beide Verkehrszweige zu schaffen. Die Vorschriften über den Güternahverkehr wurden in einem besonderen Abschnitt zusammengestellt (§§ 80 ff GüKG). Sie lassen erkennen, daß man in diesem Verkehrszweig zunächst mit einem geringeren Maß an Zwang auskommen wollte. Eine Versicherungspflicht wie beim Güterfernverkehr sollte es vorläufig nicht geben. Die bisherige freie Betätigung der Güternahverkehrsunternehmer wurde jedoch beseitigt; die Zulassung zum Gewerbe wurde von einer staatlichen Erlaubnis abhängig gemacht (§ 80 GüKG). Eine Neuerung gegenüber dem bisherigen Rechtszustand war ferner die Ausdehnung des Verbots des Haftungsausschlusses auf den Bereich des Güternahverkehrs (§ 85 Abs. 1 GüKG). In diesem Punkt übernahm der Ausschuß für Verkehrswesen die Vorschläge des Bundesrats. Daß er damit - entgegen der Absicht des Bundesrats - etwa nur eine Rahmenvorschrift für die Zukunft schaffen wollte, hat er nicht zum Ausdruck gebracht. Den Gesetzesmaterialien ist nirgends zu entnehmen, daß § 85 Abs. 1 GüKG entgegen seinem eindeutigen Wortlaut vorerst unbeachtet bleiben muß.

Das Berufungsgericht ist daher mit Recht davon ausgegangen, daß die §§ 41 a, 56 a ADSp, auf die sich die Beklagte beruft, wegen des in § 85 Abs. 1 GüKG enthaltenen Verbots des Haftungsausschlusses unanwendbar sind, soweit sie die Haftung nach den §§ 429 ff HGB abbedingen. Diese Auffassung des Berufungsgerichts liegt auch einer Reihe von

- allerdings unveröffentlichten - landgerichtlichen und oberlandesgerichtlichen Urteilen zugrunde, die dem Senat bekannt geworden sind.

3. Da die Verurteilung der Beklagten hiernach keinen rechtlichen Bedenken unterliegt, war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Krüger-Nieland	Pehle	Mösl
	Alff	Bökelmann