

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

Ib ZR 42/65

URTEIL

Verkündet am

28. April 1967

Zug,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Kommanditgesellschaft in Firma We [REDACTED] & P [REDACTED],
Spediteure, vertreten durch die persönlich haftende
Gesellschafterin W [REDACTED] Transport- und Speditionsgesell-
schaft mit beschränkter Haftung, diese vertreten durch
ihre Geschäftsführer Klaus N [REDACTED] und Dr. Wolf Diet-
rich N [REDACTED], B [REDACTED], I [REDACTED] Straße [REDACTED]

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

1. den Unternehmer von Güterfernverkehr Albert W [REDACTED],
B [REDACTED] ([REDACTED]), A [REDACTED]-V [REDACTED]-Straße [REDACTED],
2. die Fachvereinigung Güterfernverkehr e.V., B [REDACTED], ver-
treten durch den Vorsitzenden Heiner N [REDACTED] und den
Geschäftsführer Ernst E [REDACTED], B [REDACTED] (H [REDACTED]), N [REDACTED]-
straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelferin der Kläger:

D [REDACTED] K [REDACTED] S [REDACTED] GmbH, vertreten durch ihren
Geschäftsführer, Assessor Horst O [REDACTED], D [REDACTED]
G [REDACTED] Straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. April 1967 unter Mitwirkung der Bundesrichter Jungbluth, Pehle, Dr. Mösl, Alff und Dr. Simon

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Kammergerichts in Berlin vom 4. Dezember 1964 aufgehoben, soweit es die Klage und den darauf bezüglichen Teil der Verfahrenskosten betrifft. In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Seit dem Sommer 1962 warb die Beklagte in Werbeprospekten und Werbeschreiben an Unternehmen der verladenden Wirtschaft mit der Zusage, ihnen im Speditionssammelgutverkehr

"einen Vorteil für Sendungen über 15 t bis 24 t in der Form zu gewähren, daß wir Ihnen einen 10 %igen Frachtabschlag auf den 15 t-Satz geben (Sammelgutfrachtnutzen)".

Die Außenstelle der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) beanstandete mit Schreiben vom 21. September

1962 diese Werbung mit dem Hinweis, daß für Einzelsendungen über 6 t - für Einzelsendungen bis zu 6 t galt die Verordnung PR 73/51 - der Spediteur seinem Auftraggeber lediglich Frachtkosten in Rechnung stellen könne, die von dem Frachtsatz für die entsprechende Einzelsendung und dem Frachtsatz für die Gesamtladung begrenzt werden. Auf Entgegnung der Beklagten führte die Außenstelle der BAG unter dem 7. November 1962 aus, daß sie sich wegen der Gewährung des von der Beklagten gewährten Frachtnutzens im Sammelgutverkehr, insbesondere eines prozentualen Abschlags vom 15 t-Satz, mit dem Bundesminister für Verkehr in Verbindung gesetzt habe. In dem Schreiben heißt es weiter:

"Wir halten zwar zunächst unsere Ansicht aufrecht, haben aber keine Bedenken, daß Sie bis zum Vorliegen der Entscheidung des Bundesministers für Verkehr entsprechend der von Ihnen vertretenen Auffassung verfahren."

Die Beklagte verwandte diese Stellungnahme der Außenstelle bei ihrer weiteren Werbung und verwahrte sich in ihrem Schreiben vom 27. Dezember 1962 gegen Vorstellungen der Außenstelle, sie habe unrichtig die Bundesanstalt für Güterfernverkehr zitiert.

Unter dem 4. Februar 1963 veröffentlichte die BAG in ihrer Presseinformation Nr. 2 ihre Stellungnahme zum Spediteursammelgutverkehr und zum Tarifverstoß wie folgt:

"Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr weist aus gegebenem Anlaß darauf hin, daß bei Versendung von Einzelsendungen über 15 t im Spediteursammelgutverkehr Abschläge auf die 15 t-Sätze des RKT nicht gewährt werden dürfen (§§ 20, 22, 7, 5 GüKG). Das Angebot eines Spediteurs, bei Benutzung seines Sammelgutverkehrs Ladungsgüter im Gewicht von 15 bis 24 t zu den Sätzen der jeweiligen RKT-Klasse abzüglich bei-



spielsweise 8 % oder 10 % zu befördern, steht zu den geltenden Tarif- und Gesetzesvorschriften in Widerspruch. Der Spediteur und sein Kunde haben bei Durchführung von Verträgen aufgrund solchen Angebots mit Tarifausgleichsmaßnahmen nach § 23 GüKG sowie mit einem Bußgeldverfahren zu rechnen."

Mit Rundschreiben vom 14. Februar 1963 setzte die Beklagte ihre Werbung mit dem Hinweis auf 10.000,-- DM Frachtersparnis bei Benutzung ihres LKW-Sammelverkehrs zwischen Berlin und dem Rhein-Ruhr-Gebiet mit folgendem Wortlaut fort:

"Bestimmt haben Sie zwischenzeitlich festgestellt, daß die Frachtersparnis bei Ihrem Güteraufkommen tatsächlich so hoch ist.

Derartige Frachtermäßigungen dürfen ausschließlich von Spediteuren bei Verladung im Sammelverkehr geboten werden. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG), die nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) die Einhaltung der Tarife durch die Güterfernverkehrsunternehmer und die Absender überwacht, bestätigt ausdrücklich mit Schreiben vom 24. Januar 1963 - Zeichen 03 AL./P -, daß Güterfernverkehrsunternehmer derartige Frachtermäßigungen nicht gewähren dürfen. Dasselbe gilt für Spediteure, wenn sie ihre Ladungen nicht als Sammelladung abfertigen können. Bekanntlich hat die Bundesanstalt mit Schreiben vom 7. November 1962 - Zeichen 03 A - 090 c - ausdrücklich bestätigt, daß sie lediglich bei Verladungen im Sammelgutverkehr keine Bedenken habe, bei Partien über 15 t einen Abschlag auf die normale RKT-Fracht zu gewähren, wie überhaupt die BAG für die Prüfung der Kundensätze im Sammelladungsverkehr nicht zuständig ist.

Selbstverständlich sind nur Spediteure mit einem sehr leistungsfähigen Linienverkehr, großem Güteraufkommen und einer Vielzahl von Fernlastzügen in der Lage, entsprechende Vorteile zu bieten. Das große Güteraufkommen ist notwendig, weil immer Sammelgut - also mehrere Partien, gegebenenfalls auf verschiedene Lkw - gleichzeitig verladen werden

muß. Die Vielzahl von Fernlastzügen ist aber ebenso entscheidend, da wir Sie sonst nicht so prompt, wie Sie es wünschen, bedienen könnten (sofortige Übernahme und direkte Zustellung am nächsten Tag)

Unter dem 25. Februar 1963 teilte die Außenstelle der BAG der Beklagten die Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr wie folgt mit:

"Die Frage der Zulässigkeit der Gewährung eines Frachtvorteils in Form eines Frachtabschlags auf die 15 t-Sätze des RKT bzw. des DB-DR-Tarifs für Sendungen über 15.000 kg bis 24.000 kg im Rahmen Ihres sogenannten Spezialsammelgutverkehrs ist mit dem Bundesminister für Verkehr erörtert worden, und zwar mit folgendem Ergebnis:

Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr wird in eigener Zuständigkeit die Angelegenheit gemäß der von ihr vertretenen Rechtsauffassung weiter verfolgen. Diese ist Ihnen dahingehend bekannt, daß der Spediteur bei der Beförderung von Einzelsendungen über 6.000 kg im Spediteursammelgutverkehr seinem Auftraggeber ausschließlich Frachtkosten in Rechnung stellen kann, die nach oben von dem Frachtsatz für die Einzelsendung und nach unten von dem Frachtsatz für die Gesamtsendung begrenzt werden. Auf die Ihnen mit Schreiben vom 21. September 1962 - 03 A 1 - 090 c - gegebene eingehende Begründung nehmen wir Bezug. Ihre in den Werbeschreiben aus Dezember 1962 und Februar 1963 der verladenden Wirtschaft gemachten Angebote verstoßen mithin gegen die geltenden Tarif- und Gesetzesvorschriften. Wir sehen uns daher genötigt, bei Frachtberechnungen nach Ihren Angeboten Tarifausgleichsmaßnahmen nach § 23 GüKG durchzuführen und gegebenenfalls Bußgeldverfahren nach § 98 GüKG gegen Sie sowie Ihre Auftraggeber und Ihre Frachtzahler einzuleiten."

Gegen diese Auffassung wandte sich die Beklagte nunmehr durch einen Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gegen die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zwecks Feststellung der Zulässigkeit eines Frachtabschlags, der im zweiten Rechtszug als unzulässig

zurückgewiesen wurde. Sie erstattete ferner gegen sich bei der BAG eine Selbstanzeige zwecks Einleitung eines Tarifausgleichsverfahrens, um auf diese Weise die Streitfrage klären zu lassen. Dieser Streitstoff ist Gegenstand des Rechtsstreits Ib ZR 12/65.

Mit einem weiteren Rundschreiben vom 22. Mai 1963 vertrat die Beklagte der Kundschaft gegenüber ihre Rechtsauffassung, indem sie schrieb:

"Mit unserem Lkw-Linienverkehr bieten wir Ihnen eine Frachteinsparung von 10.000,-- DM und mehr im Jahre!

Für Partien von 6 bis 15 t sparen Sie pro Abladung DM 64,-- bis DM 95,--. Bei Sendungen über 15 t wird diese Einsparung noch wesentlich größer, da wir Ihnen eine Ermäßigung von 10 % auf die 15 t-Sätze des RKT gewähren.

Die Ermäßigung für Partien von 6 bis 15 t ist allgemein anerkannt (viele Aufsätze z.B. in der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ)). Von interessierten Kreisen wird jedoch in der letzten Zeit die Möglichkeit der Gewährung eines 10 %igen Abschlages auf den 15 t-Satz bestritten. Diese Frage ist jedoch durch Urteil des Bundesgerichtshofs vom 11. Juni 1959 (II ZR 58/57) eindeutig entschieden worden:

"Entgegen der Meinung der Revision (also desjenigen, der die Berufung beim Bundesgerichtshof einlegte) sind die Ausführungen gerade deshalb zutreffend, weil nach § 21 (jetzt § 20), Absatz 2 GüKG der Reichskraftwagentarif auf den Spediteur-Sammelgutverkehr nicht anzuwenden ist."

Es wird also ausdrücklich bestätigt, daß Tarifbindungen nach dem RKT im Spediteursammelgutverkehr nicht bestehen und wir dementsprechend unsere Tarife frei gestalten können. Das zitierte Bundesgerichtsurteil können Sie jederzeit beim Bundesgericht anfordern bzw. in der "Verkehrsrechtssammlung" Band 17, Seite 111/114 nachlesen.

Wir stehen mit Auskünften, juristischen und tarifrechtlichen Unterlagen jederzeit persönlich zu Ihrer Verfügung

Die Beklagte setzte unter dem 9. August 1963 die Werbung für ihren LKW-Sammelverkehr mit folgendem Rundschreiben fort:

"Für Partien zwischen 6 und 15 t haben Ihnen zweifellos Ihre Hausspediteure schon immer den günstigsten 15 t-Satz geboten. Die Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) hat auf diesen Vorteil in vielen Artikeln bereits seit Jahren hingewiesen. Auch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG), Außenstelle Berlin, hat die Zulässigkeit dieser Berechnung im Sammelverkehr wiederholt bestätigt.

Wir bieten Ihnen darüber hinaus in unserem LKW-Linien-Sammelverkehr bei Sendungen nach dem Rhein-Ruhr-Gebiet für Partien über 15 t bis zu 24 t eine 10 %ige Ermäßigung auf den 15 t-Satz des RKT.

Sie erzielen also bei Einschaltung unseres Verkehrs gegenüber den Normalsätzen des RKT für Partien von 6 bis 24 t Ermäßigungen zwischen DM 60,-- und DM 120,-- pro Abladung. Ist bei der derzeitigen Konjunkturlage eine jährliche Einsparung von DM 10.000,-- nicht noch interessant? Wir möchten sie Ihnen gern verschaffen

Inzwischen hatte die BAG bei den Kunden der Beklagten zahlreiche Tarifunterbietungen im Sinne ihrer Auffassung festgestellt und die Geltendmachung der Unterschiedsbeträge von der Beklagten verlangt.

Die Kläger und die Nebenintervenientin sind der Ansicht, die im Klageantrage näher bezeichnete Werbung sei unlauter und sittenwidrig und daher unerlaubt. Die Beklagte gebe sich den Anschein, als könne sie als Spediteur billigere Beförderungsentgelte bieten als ein Unternehmer des Fernverkehrs,

obwohl ein Abschlag von 10 % auf den billigsten 15 t-Satz nach dem GüKG unzulässig sei. Die Beklagte führe auch die Unternehmen der verladenden Wirtschaft irre, wenn sie die Erklärungen der BAG falsch zitiere und sich auf eine Entscheidung des Bundesgerichtshofes berufe. Außerdem stelle sich die Werbung als anreißerisch dar, wenn sie von einer Ersparnis von 10.000,-- DM und einer Vielzahl von Fernlastzügen spreche.

Die Kläger und die Nebenintervenientin haben - nach Rücknahme eines weiteren Unterlassungsantrages - beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, es zu unterlassen:

1. um Transportaufträge bei der verladenden Wirtschaft mit der Anpreisung zu werben:
sie gewähre im Spediteursammelgutverkehr erlaubtermaßen Abschläge von 10 % auf die 15 t-Sätze des Reichskraftwagentarifs,
2. entsprechend der Anpreisung die Abschläge von 10 % auf den 15 t-Satz ihren Kunden zu gewähren.

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen

und hat ferner eine nicht in die Revision gelangte Widerklage erhoben.

Sie hat das Rechtsschutzinteresse für die Klage in Zweifel gezogen und die Anspruchsgrundlagen geleugnet, da sie nur Rechtsansichten geäußert habe, die zudem zutreffend seien. Die Vorschrift des § 20 Abs. 2 GüKG habe den Spediteursammelgutverkehr aus der Bindung des RKT herausgenommen, so daß sie mit Ausnahme der Regelung durch die Verordnung PR 73/51 frei in der Gestaltung ihrer Entgelte bei Gütern über 6 t sei.

Das Landgericht hat die Beklagte durch Teilurteil und Schlußurteil entsprechend dem Klageantrag zur Unterlassung verurteilt und hat die Widerklage abgewiesen. Das Kammergericht hat die Berufungen der Beklagten gegen die beiden Urteile zurückgewiesen, soweit die Beklagte zur Unterlassung verurteilt worden ist, und hat festgestellt, daß die Widerklage in der Hauptsache erledigt ist. Mit ihrer Revision, deren Zurückweisung die Kläger und die Streithelferin beantragen, verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat gegen die Klagebefugnis der Kläger und gegen die Streithilfe durch die Nebenintervenantin ebensowenig Bedenken erhoben wie gegen das Rechtsschutzbedürfnis für die Unterlassungsklage. Die einschlägigen Ausführungen des angefochtenen Urteils, gegen die auch die Revision keine Angriffe richtet, lassen keinen Rechtsfehler ersehen.

II. 1. Das Berufungsgericht hält die Werbung der Beklagten für irreführend (§ 3 UWG); zwar sei die Angabe, daß die Beklagte im Sammelgutverkehr einen Abschlag von 10 v.H. auf den 15 t-Satz des RKT gewähre, sachlich insofern richtig, als die Beklagte tatsächlich ihren Kunden diesen Abschlag berechne; unrichtig sei die Angabe aber deswegen, weil die angesprochene verladende Wirtschaft den Anpreisungen der Beklagten der Wahrheit zuwider habe entnehmen müssen, daß die BAG "keine Bedenken" habe und daß der Bundesgerichtshof eindeutig die Frage der Gewährung des hier in Rede stehenden Abschlags im Sinne der Beklagten entschieden habe; in Wahrheit habe die BAG lediglich zum Ausdruck gebracht, daß sie

Bedenken habe, daß jedoch die Beklagte bis zur Klärung der Streitfrage ihrer Auffassung gemäß verfahren möge; der Bundesgerichtshof aber habe die Frage, ob ein Abschlag von 10 v.H. gewährt werden dürfe, in dem von der Beklagten angeführten Urteil nicht entschieden. Die Beklagte habe also in beiden Fällen zwar eine richtige Angabe über die Gewährung eines Nachlasses, jedoch eine falsche Angabe über die Zulässigkeit eines solchen Nachlasses gemacht; denn der von der Beklagten gewährte Nachlaß sei tatsächlich, wie der Berufungsrichter unter ausführlicher Wiedergabe der Entscheidungsgründe im Parallelrechtsstreit der Beklagten gegen die BAG darlegt, wegen Verstoßes gegen die Tarifbindung nach dem Güterkraftverkehrsgesetz nicht zulässig.

2. Die Revision erhebt gegen diese Darlegungen eine Reihe von Rügen. Sie meint, das Berufungsgericht habe übersehen, daß Gegenstand des Klageantrages schlechthin die Werbung der Beklagten sei, sie gewähre erlaubtermaßen Abschläge von 10 v.H. auf die 15 t-Sätze des RKT, nicht aber die Angaben, die die Beklagte über die Ansichten der BAG und des Bundesgerichtshofs in ihren Werberundschreiben gemacht habe. Im übrigen habe die Beklagte die beteiligten Verkehrskreise insoweit nicht irregeführt, da sie in den beanstandeten Rundschreiben sowohl das Schreiben der BAG vom 7. November 1962 als auch das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 11. Juni 1959 (VRS 17, 111) richtig wiedergegeben habe.

Die Revision bittet ferner um Nachprüfung, ob das Wort "erlaubtermaßen" im Klageantrag und in der Urteilsformel der konkreten Verletzungsform entspricht, nachdem die Beklagte diesen Ausdruck in ihren Rundschreiben niemals verwendet habe. Bei der Meinung der Beklagten, ihre

Nachlaßgewährung sei erlaubt, handle es sich auch nicht um eine "Angabe" im Sinne des § 3 UWG, sondern um eine Rechtsansicht, die von dieser Vorschrift nicht erfaßt werde; endlich werde, auch wenn darin eine unrichtige Angabe zu erblicken wäre, durch diese Werbung nicht der Anschein eines besonders günstigen Angebots erweckt, da die Beklagte ihren Kunden den in Aussicht gestellten Vorteil tatsächlich gewähre, der nicht dadurch noch günstiger werden könne, daß eine falsche Angabe über seine Zulässigkeit gemacht werde.

Diese Angriffe können im vorliegenden Revisionsverfahren auf sich beruhen; denn dem Berufungsgericht kann schon in seinem rechtlichen Ausgangspunkt nicht gefolgt werden, daß die von der Beklagten gewährten Abschläge auf den 15 t-Satz des RKT deshalb unzulässig seien, weil der Spediteur im Verhältnis zu seinem Auftraggeber im Sammelgutverkehr diesen Satz keinesfalls unterschreiten dürfe. Die Werbung, daß die Beklagte ihre Nachlässe "erlaubtermaßen" gewähre, könnte aber nur verboten werden, wenn tatsächlich nach der Gesetzeslage die Ankündigung und die Gewährung der Nachlässe unzulässig wäre.

III. In der den Kern des Rechtsstreits bildenden Sachfrage hat das Berufungsgericht die Auffassung vertreten, daß auch im Spediteursammelgutverkehr der Spediteur gegenüber seinem Auftraggeber an die Sätze des RKT gebunden sei und dementsprechend keinen Abschlag auf den niedrigsten Satz des RKT, den 15 t-Satz, gewähren dürfe.

Diese Auffassung hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. § 20 Abs. 2 GÜKG lautet:

"Die Tarife gelten hinsichtlich der Beförderungsleistung auch für den Speditionsvertrag zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber; unberührt bleibt der Spediteursammelgutverkehr."

Damit ist im Grundsatz der Spediteur verpflichtet, seinem Auftraggeber für die reine Beförderungsleistung dieselben tarifgebundenen Entgelte zu berechnen, die er selbst dem von ihm beauftragten Fuhrunternehmer zu entrichten hat, wobei es ihm unbenommen bleibt, daneben sonstige Bestandteile des Spediteurentgelts (z.B. Provision, Ersatz für Aufwendungen, Erstattung von Auslagen u. dgl.) zu fordern (Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, GÜKG § 20 Anm. 15). Streit besteht zwischen den Parteien über die Auslegung des zweiten Halbsatzes, wonach der Spediteursammelgutverkehr "unberührt" bleibt.

Dabei kann diese Auslegung nur für den Teil der Spediteurleistungen im Sammelgutverkehr zweifelhaft sein, der nicht durch ausdrückliche preisrechtliche Vorschriften geregelt ist. Für die Preise, die der Spediteur den Auftraggebern für kleinere Sendungen in Rechnung zu stellen hat, gibt es nämlich die festen Sätze der "Kundensatzverordnung", die jeweils aufgrund des Preisgesetzes erlassen worden ist; zur Zeit der hier in Rede stehenden Werbung galt noch die Verordnung PR 73/51, deren Gültigkeit der Bundesgerichtshof ausdrücklich bejaht hat (BGH LM VO PR 73/51 Nr. 1 = VRS 17, 111), und in der feste Kundensätze für Sendungen bis zu 6 t vorgesehen waren, die vom Spediteur zusammengefaßt und zu einer Frachtbriefsendung vereinigt wurden. Diese Vorschriften sind in den Jahren 1963 (VO PR 4/63 und 5/63 - BAnz Nr. 114), 1965 (VO PR 3/65 - BAnz Nr. 58) und 1966 (VO PR 5/66 - BAnz Nr. 62)

mehrfach geändert worden; sie wurden zuletzt ersetzt durch die jetzt geltende VO PR 9/66 vom 21. September 1966 (BAnz Nr. 181), die feste Kundensätze nur noch in einem Entfernungsbereich von mehr als 150 km und für Sendungen im Gewicht bis zu 4000 kg vorsieht (§ 1 Abs. 2). Mit dem Kundensatz ist nicht nur das vom Spediteur an den Frachtführer zu entrichtende Beförderungsentgelt abgegolten, sondern auch die Verladung des Spediteursammelguts, die büromäßige Bearbeitung durch den Versandspediteur und die Übernahme einschließlich der Entladung des Spediteursammelguts durch den Empfangsspediteur (§ 2 Abs. 4).

2. Daß die Kundensätze dieser Verordnungen in der jeweils gültigen Form gemäß § 20 Abs. 2 GÜKG vom RKT unberührt geblieben sind, unterliegt keinem Zweifel (vgl. BGH aaO) und ist auch zwischen den Parteien unstreitig; der Streit der Parteien geht lediglich darum, ob Sendungen, für die keine Kundensätze festgesetzt sind (früher über 6000 kg, jetzt über 4000 kg bei Entfernungen von mehr als 150 km), im Verhältnis zwischen Spediteur und Auftraggeber nach den Sätzen des RKT abzurechnen sind oder ob sie der freien Vereinbarung der Beteiligten unterliegen. Dabei ist hervorzuheben, daß die Tariffracht, die der Spediteur dem Fuhrunternehmer zu bezahlen hat, in jedem Fall nach dem RKT, gegebenenfalls - bei entsprechend hoher Gesamtmindestmenge - nach dem Ausnahmetarif 24 B 109 für Spediteur-Sammelgut (abgedruckt bei Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, aaO Teil C Seite 213) zu berechnen ist; hier geht es nur darum, was der Spediteur dem Auftraggeber für die reine Beförderungsleistung zu berechnen hat.

a) Für den Spediteur liegt der Vorteil im Sammelgutverkehr darin, daß die Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II/1, abgedruckt bei Hein/Eichhoff/Pukall/

Krien, aaO Teil C Seite 185) gestaffelte Frachtsätze je nach Gewicht der Ladung, und zwar für je eine 5 t-Klasse, eine 10 t-Klasse und eine 15 t-Klasse vorsehen (Allgemeine Bestimmungen Nr. 5); dabei soll für den hier zu entscheidenden Fall außer Betracht bleiben, daß neuerdings auch noch eine 20 t-Klasse geschaffen worden ist. Je größer die Ladung ist, um so niedriger wird der Frachtsatz für je 100 kg. Stellt also der Spediteur mehrere Sendungen, die in die 5 t-Klassen fallen, zu einer Sammelladung von mehr als 15 t zusammen, so kann er einen - u.U. beträchtlichen - Gewinn dadurch erzielen, daß er seinerseits den Frachtführer nach dem 15 t-Tarif, gegebenenfalls sogar nach dem Ausnahmetarif für Spediteur-Sammelgut entlohnt, während er selbst seinen Auftraggebern für deren Sendungen jeweils den 5 t-Tarif verrechnet.

b) Für diesen Fall der Sammelladung bestimmt § 413 Abs. 2 HGB, daß der Spediteur dann, wenn eine Einigung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten nicht stattgefunden hat, eine den Umständen nach angemessene Fracht, höchstens aber die für die Beförderung des einzelnen Gutes gewöhnliche Fracht verlangen kann; unterliegt der Vertrag den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, so bestimmt § 14 Buchst. b ADSp überdies, daß der Spediteur bei Versendung in Sammelladung dem Auftraggeber einen entsprechenden Vorteil zu gewähren hat. Danach ist davon auszugehen, daß der Spediteur zwar einen angemessenen Teil der Kostenersparnis verdienen soll, die mit der Versendung in Sammelladung verbunden ist, daß er aber einen Teil dieser Ersparnis an die Auftraggeber weitergeben soll (vgl. Baumbach/Duden, HGB 17. Aufl. § 413 Anm. 2 B). Das entspricht auch der Interessenlage der Beteiligten, da einerseits der Spediteur bei Sammelladung Provision nur verlangen kann, wenn es besonders vereinbart ist (§ 413 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 HGB),

während andererseits der einzelne Auftraggeber, dessen Sendung einer Sammelladung beigelegt wird, gewisse Nachteile oder Risiken (z.B. durch Verzögerungen oder Fehlleitungen) in Kauf nimmt.

Daß diese Vorschriften (§ 413 HGB, § 14 Buchst. b ADSp) durch § 20 Abs. 2 GüKG für den Bereich des Güterfernverkehrs mit Kraftwagen verdrängt worden wären, kann den Klägern - deren Ansicht das Berufungsgericht insoweit gefolgt ist - nicht zugegeben werden. Wenn der Spediteursammelgutverkehr von der Unterstellung des Speditionsvertrages unter den Tarifzwang "unberührt" bleibt, dann bedeutet das, daß die für diese Art des Güterverkehrs geltenden besonderen Vorschriften durch § 20 Abs. 2 Halbsatz 1 GüKG nicht angetastet werden, und zwar unabhängig davon, ob dabei preisrechtliche Verordnungen oder die privatrechtlichen Regelungen des Handelsgesetzbuches in Frage stehen.

Das Berufungsgericht verkennt, daß es im Grunde nicht um die Frage geht, ob der Spediteur einen Abschlag vom Tarif gewähren darf, sondern vielmehr darum, daß er vom einzelnen Auftraggeber mehr verlangen kann als den auf dessen Sendung entfallenden Anteil an dem Beförderungsentgelt des Unternehmers für die Sammelladung (vgl. Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, aaO § 20 Anm. 13). Denn Ausgangspunkt der tarifrechtlichen Betrachtung ist das Entgelt des Fuhrunternehmers für seine Beförderungsleistung, das in jedem Falle nach dem RKT zu berechnen ist. Dieses Entgelt muß nach dem Grundgedanken des § 20 Abs. 2 GüKG auf den Auftraggeber weiter überwälzt werden; da in dieser Hinsicht der Spediteursammelgutverkehr keine Besonderheit bietet, die eine abweichende Behandlung rechtfertigen könnte, und auch keine von dem allgemeinen Grundsatz abweichende

Sonderregelung besteht, gilt dieser Grundsatz auch für den Spediteursammelgutverkehr insoweit, als das Entgelt, das der Spediteur von den an der Sammelladung beteiligten Auftraggebern zusammen verlangt, nicht geringer sein darf als die von ihm an den Unternehmer zu entrichtende Tarifracht; davon gehen ersichtlich auch die allgemein für den Sammelgutverkehr geltenden Vorschriften (§ 413 HGB; § 14 Buchst. b ADSp) aus, die zwar eine Verteilung des in dieser Verkehrsart erzielten Frachtvorteils zwischen Versender und Spediteur vorsehen, aber nicht die Möglichkeit in Betracht ziehen, daß der Spediteur vom Versender weniger Beförderungsentgelt verlangt als er selbst dem Unternehmer zu entrichten hat. Nach oben besteht jedoch insoweit ein Spielraum, als der Spediteur von dem einzelnen Auftraggeber höchstens das Entgelt fordern darf, das dem Tonnensatz des RKT für die von diesem Auftraggeber aufgebene Sendung entspricht.

c) Innerhalb der danach gezogenen oberen und unteren Grenzen allerdings ist der Spediteur im Sammelgutverkehr gemäß § 413 HGB keinen weiteren Bindungen in der Vereinbarung des Entgelts mit seinen Auftraggebern unterworfen; insbesondere ist er nicht an bestimmte Sätze des RKT gebunden. Hat ein Auftraggeber etwa eine Sendung von 15 t aufgegeben, die der Spediteur mit einer Sendung eines anderen Auftraggebers im Gewicht von 4500 kg zu einer Sammelladung vereinigt, so besteht kein Grund, die dadurch für die zweite Sendung erzielte Kostenersparnis allein dem zweiten Auftraggeber zugute kommen zu lassen, während der erste Auftraggeber, der diese Ersparnis erst ermöglicht hat, mit seiner Sendung bereits in dem Tonnensatz der Sammelladung lag und deshalb, wenn man der Auffassung der Kläger folgte, an der durch die Sammelladung erzielten Kostenersparnis nicht teilhaben könnte. Unter der Voraus-

setzung, daß der Spediteur die von ihm entrichtete Tarifrachtfahrt an die beiden Auftraggeber in der Gesamthöhe weitergibt, bestehen keine Bedenken dagegen, die Aufteilung dem Spediteur auch in der Weise zu gestatten, daß der erste Auftraggeber einen unter dem 15 t-Satz liegenden Anteil entrichtet.

3. Dieses Ergebnis steht auch im Einklang mit Grundgedanken und Zweck der Verkehrsgesetzgebung. Aus der Entstehungsgeschichte der gesetzlichen Änderungen aus dem Jahre 1961 ergibt sich, daß die bisherige Verkehrsordnung "zwar vorsichtig und behutsam, aber zugleich auch zielstrebig und wirksam in Richtung auf einen verstärkten Wettbewerb fortentwickelt werden sollte" (vgl. den Schriftlichen Bericht des Abgeordneten Müller-Hermann, Bundestag, 3. Wahlperiode, zur Drucks. 2830 bis 2833; BVerwGE 21, 338). Der § 20 GüKG ist durch das Vierte Änderungsgesetz zum GüKG vom 1. August 1961 (BGBl I 1157) neu gefaßt worden, wobei der bisherige § 21 Abs. 2 nunmehr § 20 Abs. 2 wurde. Nimmt man diese Tendenz des Gesetzes zusammen mit der Tatsache, daß der Anwendungsbereich der Kundensatzverordnungen im Laufe der seither verflossenen Jahre zusehends verengert wurde, dann kann nicht angenommen werden, daß der damit frei werdende Bereich im Sammelgutverkehr einer noch starreren tariflichen Regelung unter Ausschaltung des § 413 HGB unterstellt werden sollte. Diese Überlegungen bestätigen das schon nach dem Wortlaut des § 20 Abs. 2 GüKG eindeutig zu gewinnende Ergebnis (ebenso das Urteil des erkennenden Senats vom 28. April 1967 - Ib ZR 12/65 - zur Veröffentlichung bestimmt).

IV. 1. Danach ist davon auszugehen, daß die Beklagte gesetzlich nicht daran gehindert ist, im Spediteursammelgutverkehr ihren Auftraggebern für deren Einzelsendungen

Entgelte zu berechnen, die unter den Sätzen des RKT - und zwar auch unter dem 15 t-Satz - liegen, sofern nur für alle Auftraggeber einer Sammelladung zusammen ein Entgelt verrechnet wird, das der von der Beklagten an den Unternehmer zu entrichtenden Tariffracht mindestens gleichkommt. Ist diese Voraussetzung erfüllt, dann liegt weder in der Nachlaßgewährung ein Gesetzesverstoß, der der Beklagten einen Vorsprung vor gesetzestreuen Mitbewerbern verschafft und daher nach § 1 UWG unlauter wäre, noch kann in der Werbung mit dem Hinweis auf diesen Nachlaß eine irreführende Angabe im Sinne des § 3 UWG erblickt werden.

2. Die tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils reichen jedoch nicht aus, um dem Revisionsgericht die abschließende Entscheidung darüber zu ermöglichen, ob das Vorgehen der Beklagten von den dargelegten Rechtsgrundsätzen im vollen Umfang getragen wird. Das Berufungsgericht wird vielmehr noch - gegebenenfalls nach Anhörung eines Sachverständigen - festzustellen haben, ob der durch die Zusammenstellung einer Sammelladung zu erzielende Frachtvorteil in jedem Falle so groß ist, daß die Beklagte allgemein einen Nachlaß von 10 v.H. auf die niedrigsten Tonnensätze gewähren kann, ohne daß sie bei entsprechend ungünstiger Zusammensetzung der Ladung gezwungen wäre, die von ihr zu entrichtende Tariffracht im Verhältnis zu den Auftraggebern zu unterschreiten. In diesem Zusammenhang wird auch zu beachten sein, daß es unzulässig wäre, einen Umgehungstatbestand (§ 5 GÜKG) etwa in der Weise zu schaffen, daß einer Sendung eine andere kleine Sendung nur zu dem Zwecke beigeladen wird, um dem ersten Absender einen ihm sonst nicht zustehenden Frachtvorteil zu verschaffen.

3. Danach war auf die Revision der Beklagten das angefochtene Urteil insoweit aufzuheben, als es die Klage und den darauf bezüglichen Teil der Kostenentscheidung betrifft; in diesem Umfang war die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens übertragen wird.

Jungbluth

Pehle

Mösl

Alff

Simon