

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2019 049

Kraftverkehrs0 § 20

Im Güterfernverkehr kann der Unternehmer Güter, die als eine Sendung auf einen Frachtbrief aufgeliefert werden, auf mehrere Fahrzeuge verteilen (Teilladung); diese Befugnis besteht aber nur bis zu einer Höchstmenge von 25 Tonnen.

BGH, Urt. v. 11. Mai 1966 - Ib ZR 77/64 - OLG Frankfurt (Main)
LG Frankfurt (Main)

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

Ib ZR 77/64

URTEIL

Verkündet am

11. Mai 1966

Zug,

Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Spediteurs Friedel S. [REDACTED] in F. [REDACTED] ([REDACTED]), E. [REDACTED]
[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr in K. [REDACTED],
vertreten durch ihren Präsidenten, dieser vertreten
durch den Leiter der Außenstelle Hessen in W. [REDACTED],
M. [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

- 2 -

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Mai 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Pehle, Dr. Sprenkman, Dr. Mösl, Alff und Dr. Simon

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt (Main) vom 28. April 1964 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kraftverkehr F [REDACTED] GmbH (im folgenden Kraftverkehrsgesellschaft genannt) beförderte am 30. August 1958 im Auftrage des Beklagten 27.520 kg Hohlglaswaren von Düsseldorf nach Frankfurt (Main). Hierbei hatte sie 19.370 kg auf einen Lastkraftwagen und den Rest von 8.150 kg auf einen Lastzug verladen; den ausgestellten Frachtbrief hatte sie für den Lastzug mit einer sogenannten Teilladungserklärung folgenden Wortlauts versehen:

"Am Tage der Verladung waren weitere 19.370 kg von dem gleichen frachtbriefmäßigen Absender und Versandort für den gleichen frachtbriefmäßigen Empfänger und Bestimmungsort verladebereit, die durch den Unternehmer, Kraftverkehr F [REDACTED] GmbH, mit Kraftfahrzeug F-DL 840 am 30.8.1958 befördert worden sind."



Die Kraftverkehrsgesellschaft rechnete mit dem Beklagten die gesamte Fracht nach dem Tarif E 15 (Ladungsklasse E, Gewichtsklasse 15 t) ab.

Gegen diese Frachtberechnung wandte sich die Klägerin mit der Begründung, daß tarifrechtlich das Höchstgewicht einer Sendung 25 t betrage und daher im vorliegenden Falle zwei Sendungen in Rechnung zu stellen seien; bei niedrigster Berechnung müsse für die Beförderungsmenge von 8.150 kg der Tarif E 5 (Gewichtsklasse 5 t) angewendet werden, so daß der Beklagte noch 57,-- DM nachzuentrichten habe. Die Kraftverkehrsgesellschaft lehnte die Aufforderung der Klägerin ab, diesen Betrag vom Beklagten nachzufordern.

Die Klägerin verlangt nun ihrerseits Zahlung dieses Betrages vom Beklagten. Hierbei streiten die Parteien allein über die Frage, ob die tarifrechtliche Gewichtsbeschränkung einer Sendung auf 25 t nach § 20 Abs. 2 Unterabs. 3 Satz 1 KVO auch dann gilt, wenn das Frachtgut gemäß § 20 Abs. 2 Unterabs. 3 Satz 2 KVO auf mehrere Fahrzeuge verteilt wird; unstreitig ist die Höhe der Nachforderung, falls diese Rechtsfrage zu bejahen ist.

Nach Auffassung der Klägerin ergibt sich aus Wortlaut, Sinn und Entstehungsgeschichte der genannten Vorschriften, daß das Gewicht für eine Sendung auf 25 t beschränkt sein müsse ohne Rücksicht darauf, ob die gesamte Ladung auf mehrere Fahrzeuge verteilt wird.

Die Klägerin hat beantragt,
den Beklagten zur Zahlung von 57,-- DM zu verurteilen.

Der Beklagte hat beantragt,
die Klage abzuweisen.

Er sieht in der Möglichkeit, eine Ladung auf mehrere Fahrzeuge zu verteilen, eine Ausnahme von dem Grundsatz, daß auf einem Frachtbrief Beförderungsgüter im Höchstgewicht von 25 t aufgeliefert werden dürfen; den wirtschaftlichen Sinn dieser von ihm angenommenen Ausnahme erblickt er darin, daß eine größere Gütermenge durch bessere Ausnutzung des vorhandenen Laderaumes wirtschaftlicher als eine kleinere Gütermenge befördert werden könne.

Landgericht und Oberlandesgericht haben - das Oberlandesgericht nach Anhörung eines Sachverständigen - der Klage stattgegeben. Mit seiner vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, begehrt der Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht legt zunächst dar, daß der Klageanspruch, der auf Nachzahlung des Unterschiedsbetrages zwischen dem tarifmäßigen und dem tatsächlich berechneten Entgelt gerichtet ist, gemäß § 23 Abs. 1 Satz 2 GüKG auf die Klägerin übergegangen sei, nachdem die Kraftverkehrsgesellschaft dem Verlangen der Klägerin auf Nachforderung innerhalb der von ihr gesetzten angemessenen Frist nicht nachgekommen sei.

Gegen diese Ausführungen, die von der Revision nicht angegriffen werden, bestehen keine rechtlichen Bedenken.

II. § 20 Abs. 2 KVO, von dessen Auslegung die Entscheidung des Rechtsstreits abhängt, lautet in den hier in Betracht kommenden Unterabsätzen 1 und 3:

"(2) Die Fracht wird für die dem Unternehmer mit e i n e m Frachtbrief übergebene Sendung berechnet. Als e i n e Sendung dürfen nur Güter aufgeliefert werden, die dem Unternehmer von einem Absender und zur Auslieferung an einen Empfänger übergeben werden.

.....

Im Ladungsverkehr dürfen auf einen Frachtbrief höchstens 25 t Gut aufgeliefert werden, es sei denn, daß ein Lastzug mit höherer Nutzlast zur Verfügung gestellt wird. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband kann jedoch eine binnen eines Tages angebotene und verladebereite Sendung auf mehrere Fahrzeuge verteilen. Bei der Verteilung einer Sendung auf mehrere Fahrzeuge ist auf jedem Fahrzeug oder Lastzug eine Ausfertigung des Frachtbriefes mitzuführen; auf jeder Ausfertigung ist zu vermerken, daß die Sendung auf mehrere Fahrzeuge verteilt ist."

1. Dem Berufungsgericht ist im rechtlichen Ausgangspunkt zu folgen, daß die Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung (KVO), die als Bestandteil des Reichskraftwagentarifs (RKT) gemäß § 13 GüFG vom Reichsverkehrsminister

erlassen wurde (RVerkBl B 1936, 151), allgemein verbindlich und unabdingbar und daher auch dann anzuwenden sind, wenn die Vertragsparteien des Beförderungsvertrages eine abweichende Vereinbarung getroffen haben. Früher bestehende Zweifel an der Ermächtigung des Reichsverkehrsministers zum Erlaß der KVO und an deren allgemein verbindlichen rechtlichen Geltung sind weggefallen, seit die Neufassung des § 106 Abs. 2 GüKG durch das Änderungsgesetz vom 3. Juni 1957 (BGBl I 593) angeordnet hat, daß der RKT - und damit die in ihm enthaltene KVO - als aufgrund des § 21 Abs. 1, § 25 GüKG erlassener Tarif zu gelten hat (BGH LM KraftverkehrsO Nr. 10); daran hat sich der Sache nach auch durch die Neufassung des § 106 Abs. 2 GüKG in Art. 1 Nr. 30 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 1. August 1961 (BGBl I 1157) nichts geändert, wonach der RKT nunmehr als aufgrund des § 20 a GüKG erlassen gilt.

2. Das Oberlandesgericht hat es sodann dahingestellt gelassen, ob § 20 Abs. 2 Unterabs. 3 Satz 2 KVO etwa deshalb keine Anwendung mehr finden kann, weil der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (RKB), dem darin die Befugnis zur Verteilung einer Sendung auf mehrere Fahrzeuge eingeräumt war, seit dem Jahre 1945 nicht mehr besteht und weil der Bundesverkehrsminister noch keinen Gebrauch von seiner Ermächtigung gemacht hat, Rechtsverordnungen über die Wahrnehmung der Befugnisse zu erlassen, die aufgrund der nach früherem Recht erlassenen Tarife dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband zustanden (§ 103 Abs. 2 Nr. 5 GüKG); es sieht die Frage für den vorliegenden Fall deshalb als unerheblich an, weil es bei seiner Auslegung des § 20 Abs. 2 KVO zum selben Ergebnis gelangt wie bei der

Annahme, der Unternehmer sei zur Verteilung einer Sendung auf mehrere Fahrzeuge nicht befugt und müsse schon aus diesem Grunde im vorliegenden Falle zwei Sendungen in Rechnung stellen.

Die Bitte der Revision, die dargelegte Frage zu entscheiden, ist schon deshalb berechtigt, weil eine dem Wortlaut und dem Sinn der angeführten Vorschriften entsprechende Auslegung nicht möglich ist, ohne diese Frage eindeutig zu beantworten.

a) Der § 20 Abs. 2 KVO hat seine derzeit geltende Fassung durch die Verordnung zur Änderung der KVO vom 25. Februar 1944 (RVerkB1 B S. 42) erhalten; bis dahin galt die Vorschrift in folgender Fassung:

"Die Fracht wird für die dem Unternehmer mit e i n e m Frachtbrief übergebene Sendung berechnet. Als e i n e Sendung dürfen nur Güter aufgeliefert werden, die dem Unternehmer von einem Absender und zur Auslieferung an einen Empfänger übergeben werden.

Im Ladungsverkehr darf auf einen Frachtbrief höchstens die Gütermenge aufgeliefert werden, die auf demselben Kraftfahrzeug oder Anhänger oder Lastzug verladen werden kann.

Der RKB soll jedoch durch diese Vorschrift nicht gehindert sein, unter seiner unmittelbaren Verantwortlichkeit eine Sendung auf mehrere Unternehmer oder Kraftfahrzeuge zu verteilen, wenn dies aus Gründen des Laderaumausgleichs geboten erscheint."

Daraus ergibt sich, daß in der ursprünglichen Fassung der für die Frachtberechnung maßgebliche Begriff der "Sendung" als der Gütermenge, die dem Unternehmer mit einem Frachtbrief von einem Absender zur Auslieferung an einen Empfänger übergeben wird, weiterhin im Grundsatz an das Erfordernis geknüpft war, daß diese Gütermenge auf demselben Kraftfahrzeug, Anhänger oder Lastzug verladen werden konnte. Danach war das zulässige Höchstgewicht einer Sendung nicht allgemein bestimmt, sondern es hing im Einzelfall davon ab, welche Nutzlast das dem Fuhrunternehmer zur Verfügung stehende Fahrzeug hatte; nur der Unternehmer, der entsprechend große Fahrzeuge einsetzen konnte, war in der Lage, die niedrigeren 10 t- und 15 t-Sätze zu berechnen, es sei denn, daß der RKB eine größere Gütermenge als eine Sendung auf mehrere Fahrzeuge verteilte.

b) Welche Gründe im einzelnen zu der Änderung des § 20 KVO im Jahre 1944 führten (vgl. dazu Hein, Teilladungs-Wirrwarr, Deutsche Verkehrs-Zeitung 1961 Nr. 139, Seite 5), kann für die Auslegung der Vorschrift unter den heute völlig anders gelagerten Verhältnissen nicht mehr ausschlaggebend sein; dabei ist vor allem zu berücksichtigen, daß der Zwangsverband des RKB mit seinen autoritären Lenkungs- und Ausgleichsbefugnissen weggefallen ist und daß die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ausschließlich die Pflichten des am Beförderungsvertrag Beteiligten überwacht und nicht in den Betriebsablauf der einzelnen Unternehmer eingreifen kann (vgl. Hein aaO). Die Auslegung hat vielmehr von dem Wortlaut und dem daraus erkennbaren Sinn der Vorschrift auszugehen.

Danach kann aber nicht angenommen werden, daß mit der Neufassung des § 20 Abs. 2 Unterabs. 3 Satz 1 KVO - wonach auf einen Frachtbrief höchstens 25 t Gut aufgeliefert werden dürfen, es sei denn, daß ein Lastzug mit höherer Nutzlast zur Verfügung gestellt wird - an dem Erfordernis festgehalten werden sollte, auf einen Frachtbrief dürfe nicht mehr Gut aufgeliefert werden, als auf einem Fahrzeug (Lastzug) verladen werden könne. Denn eine solche Auslegung würde besagen, daß ein Lastzug höchstens 25 t laden dürfe, es sei denn, daß er mehr laden könne; das aber ergäbe keinen vernünftigen Sinn, zumal die Vorschrift nicht etwa der Regelung der Betriebs- oder Verkehrssicherheit dienen soll (vgl. insoweit § 34 StVZO).

c) § 20 Abs. 2 Unterabs. 3 Satz 1 KVO kann demnach nur so ausgelegt werden, daß im Ladungsverkehr in jedem Falle unter den Voraussetzungen des Unterabs. 1 auf einen Frachtbrief bis zu 25 t Gut aufgeliefert werden dürfen, unabhängig davon, ob dieses Gut auf einem oder auf mehreren Fahrzeugen verladen wird; in diesem Rahmen ist somit der Unternehmer zur Teilung der Ladung befugt, ohne daß es eines Übergangs der früher dem RKB zustehenden Befugnisse auf den einzelnen Unternehmer bedürfte, weil sich diese Befugnis unmittelbar aus dem Wortlaut der Vorschrift bei allein sinnentsprechender Auslegung ergibt. Eine Gütermenge von mehr als 25 t kann jedoch nur dann auf einen Frachtbrief aufgeliefert werden, wenn sie auf einem Lastzug mit entsprechend höherer Nutzlast verladen werden kann; insoweit kann dem Unternehmer nach dem eindeutigen Wortlaut des Satzes 1 aaO keine Teilladungsbefugnis zustehen.

13

d) Eine solche Befugnis des Unternehmers kann auch nicht aus Unterabs. 3 Satz 2 hergeleitet werden. Die darin dem RKB zugesprochene Befugnis, eine binnen eines Tages angebotene und verladebereite Sendung auf mehrere Fahrzeuge zu verteilen, kann sich nach den bisherigen Darlegungen nur mehr auf Sendungen von mehr als 25 t beziehen, für die dem Unternehmer nicht schon nach Satz 1 die Möglichkeit der Teilung offensteht; sie ist jedoch nicht auf die einzelnen Unternehmer übergegangen.

Der RKB, dem die Befugnis zugesprochen war, besteht seit 1945 nicht mehr. Der Bundesverkehrsminister ist durch Gesetz ermächtigt, Rechtsverordnungen über die Wahrnehmung der Befugnisse zu erlassen, die aufgrund der nach früherem Recht erlassenen Tarife dem RKB zustanden (§ 103 Abs. 2 Nr. 5 GüKG); er hat von dieser Ermächtigung, soweit sie hier in Betracht kommt, bisher keinen Gebrauch gemacht. Bei dieser Rechtslage ist es einem Gericht verwehrt, sich an die Stelle des Ordnungsgebers zu setzen und - etwa aus Gründen der Zweckmäßigkeit oder zur Erreichung einer verkehrspolitisch erwünschten Lösung - eine zur Durchsetzung autoritärer Lenkungsmaßnahmen verliehene Befugnis unter völlig veränderten Voraussetzungen auf den einzelnen Unternehmer in dessen privatwirtschaftlichem Interesse zu übertragen (vgl. Hein, KVO § 20 Anm. 4). Die Befugnis, Sendungen von mehr als 25 t in Teilladungen aufzuteilen, ist sonach erloschen.

Mit dieser Auffassung setzt sich der erkennende Senat jedenfalls im Ergebnis nicht in Widerspruch zu dem Urteil des Bundesfinanzhofs vom 5. Mai 1954 (BFH BStBl 1954 III 210), wonach mit dem Wegfall des RKB nach Kriegsende nicht

auch die Möglichkeit der Verteilung einer Sendung auf mehrere Fahrzeuge weggefallen ist. Daß es sich in jenem Falle um Sendungen von mehr als 25 t gehandelt hätte, ist nicht ersichtlich; die Befugnis des Unternehmers, Sendungen von weniger als 25 t zu verteilen, entnimmt der erkennende Senat allerdings, wie dargelegt, bereits dem § 20 Abs. 2 Unterabs. 3 Satz 1 KVO, ohne auf die dem früheren RKB verliehene Befugnis abzustellen.

e) Es kann ferner dahingestellt bleiben, ob andere Vorschriften der Kraftverkehrsordnung (z.B. § 4 Buchst b; § 20 Abs. 3 Satz 2 KVO) davon ausgehen, daß für den Ladungsverkehr die Verladung der Sendung auf einem Fahrzeug kennzeichnend sei. Da sich die hier gefundene Auslegung des § 20 Abs. 2 Unterabs. 3 KVO als einzig sinnvolle zwingend ergibt - wenn nicht angenommen werden soll, daß die ganze Vorschrift wegen unbestimmten Inhalts verfassungswidrig ist (vgl. BVerfGE 17, 67, 82) -, muß eine sich daraus etwa ergebende Unstimmigkeit bezüglich des Inhalts des Begriffs "Ladungsverkehr" in Kauf genommen werden. Die Beseitigung einer solchen Unstimmigkeit kann allein Sache des Gesetz- oder des Verordnungsgebers sein.

3. Der Revision kann auch nicht in der Auffassung gefolgt werden, daß sich die von ihr erstrebte Auslegung aus dem wirtschaftlichen Sinn und Zweck der Vorschrift ergebe.

Zwar ist dem Tarif der Grundsatz zu entnehmen, daß das Beförderungsentgelt je Gewichtseinheit um so höher zu bemessen ist, je kleiner die Ladung, und umgekehrt um so geringer, je größer das Gesamtgewicht der Ladung ist;

dem entsprechen je besondere Frachtsätze für die in jeder Ladungsklasse bestehenden drei Gewichtsklassen von 5 t, 10 t und 15 t (Vorschriften für die Frachtberechnung, RKT Teil II/1, vom 19. Januar 1958 - BAnz Nr. 15 -, abgedruckt bei Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, GüKG, Bd. 1 Teil C S. 185). Dieser Grundsatz gilt aber nicht unbegrenzt im Sinne eines echten Mengenrabatts, sondern nur im Rahmen einer wirtschaftlichen Nutzung des zur Verfügung stehenden Laderaums; denn der Tarif ist auf das Gewicht der einzelnen "Sendung" abgestellt, also auf die Gütermenge, die dem Fassungsvermögen verkehrsüblicher Lastzüge noch entspricht. Geht man aber davon aus, daß diese Menge normalerweise nicht größer als 25 t ist, so besteht kein wirtschaftlich vernünftiger Grund, den Unternehmer, der für eine darüber hinausgehende Spitze ein weiteres Fahrzeug einsetzen muß, auch insoweit zur Abrechnung nach dem niedrigsten Tarifsatz zu verpflichten.

4. Daß auch der Vergleich mit den einschlägigen Tarifvorschriften der Deutschen Bundesbahn zu keiner anderen Auslegung Anlaß gibt, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum dargelegt; die Revision richtet dagegen keine Angriffe.

III. Da der Beklagte gegen die Art, wie die Klägerin bei dieser Auslegung des § 20 KVO die Höhe ihrer Nachforderung berechnet, keine Einwendungen erhoben hat, war seine Revision als unbegründet mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Pehle

Sprenkmann

Mösl

Alff

Bundesrichter Dr. Simon
ist beurlaubt und daher
verhindert zu unterschreiben.

Pehle