



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 282/98

Verkündet am:
22. Februar 2001
Walz
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein
BGHR : ja

KVO §§ 1, 29

Ist ein Unternehmer originär als Frachtführer mit dem Transport von Gütern im Fernverkehr beauftragt worden, so erstreckt sich die unabdingbare KVO-Haftung auch auf den Schaden, der bei einer Verrichtung entstanden ist, die nach den Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung haftungsrelevant ist, die aber zugleich das Gepräge expeditioneller Dienstleistungen (Ladegeschäft, Lagerung, Abholen und Zuführen des Gutes) trägt. Für eine Zergliederung der Gesamtstrecke in Teilstrecken ist kein Raum, wenn der Unternehmer originär als Frachtführer mit dem Transport von Gütern im Fernverkehr beauftragt worden ist.

BGH, Urt. v. 22. Februar 2001 - I ZR 282/98 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Februar 2001 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Erdmann und die Richter Starck, Pokrant, Dr. Büscher und Dr. Schaffert

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird unter Zurückweisung der Anschlußrevision der Klägerin das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 24. September 1998 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin, Transportversicherer der M. Europe GmbH in Alsdorf (im folgenden: Versicherungsnehmerin), nimmt die Beklagte aus übergegangenem Recht wegen des Verlustes von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

Die Versicherungsnehmerin veräußerte im September 1995 an die Firma M. Singapur 28.000 Module. Mit der Beförderung des in acht Kartons verpackten Gutes nach Singapur beauftragte sie die Beklagte, mit der sie aufgrund einer im Dezember 1993 geschlossenen Transportvereinbarung in Geschäftsbeziehungen stand. Die Beklagte holte das Gut bei der Versicherungsnehmerin ab und brachte es zunächst zu ihrem Lager in Düsseldorf, wo am 1. September 1995 zumindest sieben Kartons in einen Umkarton verpackt wurden, der sodann mit Klebebändern verschlossen und auch mit Klebebändern auf einer Palette befestigt wurde. Die Palette wurde anschließend zum Flughafen Düsseldorf befördert und von dort im Rahmen einer Sammelgutsendung im Luftersatzverkehr zur Niederlassung der Beklagten in Kelsterbach transportiert. Die Beklagte übergab die Palette dann der S. -Airlines, die sie am 3. September 1995 von Frankfurt am Main nach Singapur flog. Am 4. September 1995 stellte die frachtbriefmäßige Empfängerin der Sendung in Singapur fest, daß der Umkarton im oberen Bereich beschädigt und eingedrückt war. Anstelle von acht Kartons waren nur sieben Kartons in der Umverpackung enthalten.

Die Klägerin hat ihre Versicherungsnehmerin für den Teilverlust, dessen Wert nach ihrer Behauptung 243.995,20 DM betragen habe, entschädigt. Ne-

ben diesem Betrag verlangt sie den Ersatz von Schadensermittlungskosten in Höhe von 4.671,85 DM.

Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Beklagte müsse für den Verlust vollen Schadensersatz leisten, da sie nach der Transportvereinbarung vom 20. Dezember 1993 von der Versicherungsnehmerin als Frachtführerin beauftragt worden sei. Der Beklagten sei nicht bekannt, auf welcher Teilstrecke der Verlust eingetreten sei, da sie es entgegen einer Arbeitsanweisung versäumt habe, die palettierte Ware zu vermessen und zu verwiegen. Zudem habe die Beklagte die Weisung der Versicherungsnehmerin nicht beachtet, den Luftverkehrstransport direkt von Düsseldorf aus durchzuführen. Ihr sei es deshalb verwehrt, sich auf Haftungsbeschränkungen zu berufen.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie 248.667,05 DM nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten und hat geltend gemacht, nicht als Frachtführerin, sondern als Spediteurin beauftragt worden zu sein. Da gemäß den Regelungen in der Transportvereinbarung die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) Vertragsinhalt geworden seien, sei ein etwaiger Schadensersatzanspruch der Klägerin verjährt.

Die Beklagte hat zudem behauptet, die von der Versicherungsnehmerin übernommenen acht Kartons seien in ihrem Lager ordnungsgemäß verpackt und verwogen worden. Erst bei Ankunft der Palette in ihrer Niederlassung Kelterbach habe einer ihrer Mitarbeiter festgestellt, daß der Umkarton beschädigt

und eingedrückt gewesen sei, was er auf dem Frachtbrief auch vermerkt habe. Die zur Verschließung und Befestigung der Umverpackung benutzten Klebänder seien jedoch noch vorhanden und intakt gewesen. Bei Anlieferung der Palette am Flughafen Singapur sei ebenfalls nur festgestellt worden, daß der Umkarton im oberen Bereich eingedrückt gewesen sei. Erst nach dem Öffnen des Umkartons habe die Empfängerin des Gutes festgestellt, daß von den acht verpackten Kartons einer gefehlt habe. Ferner hat die Beklagte den von der Klägerin behaupteten Inhalt des in Verlust geratenen Kartons und die Berechtigung der Schadensermittlungskosten bestritten.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Berufungsgericht hat sie dem Grunde nach für begründet erachtet und den Rechtsstreit zur Entscheidung über die Schadenshöhe an das Landgericht zurückverwiesen.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf vollständige Klageabweisung weiter. Die Klägerin erstrebt mit ihrer (unselbständigen) Anschlußrevision die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Beide Parteien beantragen, das Rechtsmittel der Gegenseite zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat der Klägerin Schadensersatz aus der zwischen ihrer Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Transportvereinbarung vom 20. Dezember 1993 i.V. mit §§ 429 ff., 438 Abs. 4 HGB

in der bis zum 30. Juni 1998 geltenden Fassung (im folgenden: HGB a.F.) dem Grunde nach zuerkannt. Dazu hat es ausgeführt:

Aus den in der Transportvereinbarung vom 20. Dezember 1993 enthaltenen Regelungen ergebe sich, daß die Beklagte sich verpflichtet habe, für die Versicherungsnehmerin der Klägerin Land- und Lufttransporte als Frachtführerin durchzuführen. Der Annahme eines Frachtvertrages stehe nicht entgegen, daß die Beklagte neben der Beförderungsleistung weitergehende Verpflichtungen expeditioneller Art übernommen habe.

Die Beklagte könne sich weder mit Erfolg auf die Haftungsbeschränkungen gemäß § 52 ADSp berufen noch die Verjährungseinrede nach § 64 ADSp erheben. Zwar hätten die Vertragsparteien unter Ziffer 8 der Transportvereinbarung eine Haftung der Beklagten gemäß den Bestimmungen der ADSp vereinbart; eine weitergehende Haftung der Beklagten nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sei jedoch gerade nicht ausgeschlossen worden. Soweit die Beklagte ein abweichendes Vertragsverständnis der Parteien in bezug auf ihre Haftung behauptet habe, fehle ihrem Vortrag die erforderliche Substanz. Es komme auch nicht darauf an, daß die Beklagte auf sämtlichen Geschäftspapieren ausschließlich auf die Geltung der ADSp hingewiesen habe, da die vertraglichen Regelungen auf diese Weise nicht unterlaufen werden könnten.

Auf die Haftungshöchstgrenzen nach § 35 KVO oder des Art. 22 WA könne sich die Beklagte ebenfalls nicht mit Erfolg berufen, da der Ort des Verlustes bislang völlig ungeklärt sei. Dies habe zur Folge, daß die der Klägerin günstigsten Haftungsbestimmungen, nämlich die §§ 429 ff., 438 Abs. 4 HGB a.F., zur Anwendung kämen.

In bezug auf die Höhe der geltend gemachten Schadensersatzforderung sei der Rechtsstreit noch nicht entscheidungsreif, weil die Beklagte den Schadensumfang prozessual wirksam mit Nichtwissen bestritten habe. Gemäß § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO sei das Verfahren daher an das Landgericht zurückzuverweisen.

II. Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung nicht in allen Punkten stand. Die Revision führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Die Anschlußrevision der Klägerin erweist sich demgegenüber als unbegründet.

A. Revision der Beklagten

1. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte könne sich nicht auf die Haftungshöchstgrenzen des § 35 KVO oder des Art. 22 WA berufen, weil der Ort des Verlustes derzeit ungeklärt sei, was zur Folge habe, daß die der Klägerin günstigsten Haftungsbestimmungen, nämlich die §§ 429 ff., 438 Abs. 4 HGB a.F. zur Anwendung kämen. Gegen diese Beurteilung wendet sich die Revision mit Erfolg.

a) Das Berufungsgericht ist allerdings ohne Rechtsverstoß - die Revision erhebt insoweit auch keine Beanstandungen - davon ausgegangen, daß sich die Beklagte gemäß den in der Transportvereinbarung vom 20. Dezember 1993 enthaltenen Abreden verpflichtet hat, für die Versicherungsnehmerin der Klägerin Land- und Lufttransporte als Frachtführerin durchzuführen. Die Beklagte schuldete mithin die durchgehende Beförderung des Gutes vom Absende- zum Empfangsort in Singapur. Hierbei ist allerdings zu beachten, daß der Transport - worüber zwischen den Vertragsparteien von Anfang an Klarheit

bestanden hat - im kombinierten, multimodalen Gütertransportverkehr durchzuführen war. Diese Fallgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, daß der erteilte Transportauftrag von vornherein eine Beförderung in verschiedenen Etappen und mit unterschiedlichen Transportmitteln (hier: Lkw und Luftfahrzeug) zum Gegenstand hat.

Nach der Rechtsprechung des Senats beurteilt sich die Ersatzpflicht des mit der Beförderung über die gesamte Strecke beauftragten Frachtführers im kombinierten, multimodalen Gütertransportverkehr im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Transportgutes grundsätzlich nach der Haftungsordnung für das Beförderungsmittel, bei dessen Verwendung der Schaden eingetreten ist. Bleibt ungeklärt, auf welchem Streckenabschnitt sich der Schaden ereignet hat, findet im Zweifel das dem Geschädigten günstigste Haftungsregime Anwendung (vgl. BGHZ 101, 172, 178; 123, 303, 306).

Im Streitfall ist die am 1. Juli 1998 in Kraft getretene Regelung des § 452a Satz 2 HGB noch nicht anwendbar, nach der der Beweis dafür, daß der Verlust, die Beschädigung oder das zu einer Überschreitung der Lieferfrist führende Ereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, nunmehr grundsätzlich demjenigen obliegt, der dies behauptet. Denn der streitgegenständliche Verlust hat sich vor dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I 1588 ff.) zum 1. Juli 1998 ereignet. Nach dem in Art. 170 und Art. 232 § 1 EGBGB enthaltenen Rechtsgedanken richten sich Inhalt und Wirkung eines Schuldverhältnisses nach dem bei seiner Entstehung geltenden Gesetz, soweit - wie hier - kein Dauerschuldverhältnis betroffen ist (vgl. BGHZ 44, 192, 194; BGH, Urt. v. 12.10.1995 - I ZR 118/94, TranspR 1996, 66, 67 = VersR 1996, 259, zum Tarifaufhebungsgesetz; Urt. v. 16.7.1998 - I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 21 = VersR 1999, 254, zur An-

wendbarkeit der Vorschriften des HGB a.F. auf Gütertransportschäden, die vor dem 1. Juli 1998 eingetreten sind).

b) Das Berufungsgericht hat unangegriffen festgestellt, daß bislang ungeklärt ist, wo der streitgegenständliche Verlust eingetreten ist. Dementsprechend kann der fehlende Karton mit den darin befindlichen Modulen einerseits sowohl während des Landtransportes auf der Fernverkehrsstrecke zwischen Düsseldorf und Kelsterbach als auch beim Lufttransport zwischen Frankfurt am Main und Singapur abhanden gekommen sein. Im ersten Fall kämen die unabdingbaren (vgl. dazu Koller, Transportrecht, 3. Aufl., § 22 GüKG Rdn. 1 und § 1 KVO Rdn. 2) Vorschriften der Kraftverkehrsordnung (KVO) zur Anwendung, während ein Verlust bei der Luftbeförderung der gemäß Art. 23 Abs. 1 ebenfalls zwingenden Haftungsordnung des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. September 1955 (im folgenden: WA) unterläge, da die internationale Luftbeförderung gemäß Art. 1 Abs. 1 und 2 WA zwischen zwei Vertragsstaaten stattgefunden hat (vgl. für die Bundesrepublik Deutschland BGBl. II 1964, 1295; für Singapur BGBl. II 1968, 779). Der Verlust kann andererseits aber auch bei der Beförderung von Alsdorf zum Lager der Beklagten in Düsseldorf, beim Transport von dort zur Firma Sch. oder nach Abschluß des Fernverkehrstransportes auf der Strecke von der Niederlassung Kelsterbach zum Frankfurter Flughafen (also im sog. expeditionellen Vor- oder Nachlauf) eingetreten sein. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts führt das im Streitfall aber nicht zur grundsätzlich uneingeschränkten HGB-Haftungsordnung der §§ 429 ff. HGB a.F.

c) Die Revision weist mit Recht darauf hin, daß ein Unternehmer, der - wie hier - die Beförderungsleistung als solche übernommen hat, der unabdingbaren KVO-Haftung unterliegt, wenn Gegenstand des Beförderungsver-

tragsverhältnisses ein Fernverkehrstransport ist. Das gilt auch dann, wenn der Schaden bei einer Verrichtung entstanden ist, die nach den Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung haftungsrelevant ist, die aber zugleich das Gepräge expeditioneller Dienstleistungen (Ladegeschäft, Lagerung, Abholen und Zuführen des Gutes) trägt (vgl. OLG Frankfurt TranspR 1985, 174, 175; OLG Düsseldorf TranspR 1990, 188; MünchKommHGB/Dubischar, § 1 KVO Rdn. 8; Willenberg, KVO, 4. Aufl., § 1 Rdn. 51). Dies folgt unmittelbar aus den gesetzlichen Haftungsbestimmungen der Kraftverkehrsordnung, die in § 29 KVO den Haftungszeitraum des KVO-Unternehmers auf den gesamten Zeitraum zwischen Annahme des Gutes zur Beförderung und seiner Auslieferung erstrecken. In § 33 KVO wird dieser Haftungszeitraum noch dahingehend konkretisiert, daß der Unternehmer auch für Schäden bei Abholung oder Zuführung der Güter (§ 33 lit. a KVO), beim Ver-, Aus- oder Umladen (§ 33 lit. b KVO) sowie bei Vor-, Nach- und Zwischenlagerungen (§ 33 lit. d und lit. e KVO) eintreten muß. Demnach umfaßt die gesetzliche Konzeption der KVO-Haftung auch solche Tätigkeiten des KVO-Unternehmers, die an sich expeditioneller Art sind. Die unabdingbare Haftung des Güterfernverkehrsunternehmers nach der Kraftverkehrsordnung greift im übrigen auch dann ein, wenn der Unternehmer das Gut nicht selbst befördert, sondern durch Unterfrachtführer transportieren läßt. Denn die Vorschrift des § 1 Abs. 5 KVO gilt nur für den Spediteur in den Fällen der §§ 412, 413 HGB a.F. (Piper, Höchststrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, 7. Aufl., Rdn. 10). Die Beklagte ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts jedoch gerade nicht als Spediteurin, sondern originär als Frachtführerin beauftragt worden.

Demgemäß unterfällt die gesamte Beförderung des Gutes im Straßengüterverkehr - also von der Abholung bei der Versicherungsnehmerin der Klägerin in Alsdorf bis zur Übergabe an den Luftfrachtführer in Frankfurt am Main -

der zwingenden KVO-Haftung, da für eine Zergliederung der Gesamtstrecke in Teilstrecken, wie dargelegt, im Streitfall kein Raum ist.

2. Die Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Verlust beurteilt sich daher entweder nach den Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung oder denjenigen des Warschauer Abkommens. Das Berufungsgericht hat bislang - von seinem Standpunkt aus folgerichtig - keine Feststellungen dazu getroffen, welche der beiden Haftungsordnungen für den Geschädigten günstiger ist. Dies wird es im wiedereröffneten Berufungsverfahren nachzuholen haben. Dabei wird das Berufungsgericht auch zu berücksichtigen haben, daß es grundsätzlich unerheblich ist, ob die Beklagte den Schaden - wie die Klägerin geltend macht - durch ein grob fahrlässiges Verhalten verursacht hat, weil die Haftungsgrenzen des § 35 KVO auch im Falle einer grob fahrlässigen Schadensverursachung Anwendung finden (vgl. BGHZ 136, 147, 157 f.; OLG Düsseldorf, TranspR 1991, 75, 76; Koller aaO § 35 KVO Rdn. 1; a.A. MünchKommHGB/Dubischar, § 35 KVO Rdn. 26 m.w.N.).

3. Die Frage, ob die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen überhaupt wirksam in das Vertragsverhältnis zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten einbezogen worden sind, kann nach den vorangegangenen Ausführungen unter II. 1. und 2. offenbleiben. Selbst wenn das der Fall wäre, könnte sich die Beklagte nicht mit Erfolg auf die ihr günstige Verjährungsregelung des § 64 ADSp berufen, weil diese angesichts der - ebenso wie die Haftungsregelungen - zwingenden Verjährungsvorschriften und Ausschlußfristen in den hier maßgeblichen Haftungsordnungen (KVO oder WA) nicht wirksam vereinbart werden konnte.

a) Nach § 40 Abs. 1 KVO verjähren die Ansprüche aus einem Beförderungsvertrag grundsätzlich in einem Jahr. Diese Verjährungsregelung ist zumindest seit der Neufassung des § 22 GüKG (durch Art. 2 des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes v. 23.11.1994, BGBl. I 3492) zwingender Natur. Vereinbarungen, die dazu im Widerspruch stehen, sind nichtig und werden durch die KVO-Bestimmungen ersetzt (vgl. Koller aaO § 22 GüKG Rdn. 1 u. § 1 KVO Rdn. 2).

b) Nach Art. 29 Abs. 1 WA muß die Klage auf Schadensersatz binnen einer Ausschlußfrist von zwei Jahren erhoben werden. Hierbei handelt es sich zwar nicht um eine im Wege der Einrede geltend zu machende Verjährungsvorschrift, sondern nach überwiegender Auffassung in der Bundesrepublik Deutschland um eine von Amts wegen zu beachtende, dem Anspruch materiellrechtlich entgegenzusetzende rechtsvernichtende Einwendung (vgl. BGH, Urt. v. 7.5.1963 - VI ZR 198/62, NJW 1963, 1405; Koller, Transportrecht, 4. Aufl., Art. 29 WA 1955 Rdn. 10; MünchKommHGB/Kronke, Art. 29 WA 1955 Rdn. 1 m.w.N. zum Meinungsstand). Trotz dieser dogmatischen, in erster Linie die prozessuale Behandlung betreffenden Wesensverschiedenheiten von Ausschluß- und Verjährungsfristen ist beiden Einwendungen aber gemeinsam, daß sie einer Haftung des Luftfrachtführers allein wegen Zeitablaufs entgegenstehen. Verjährungsvorschriften und Ausschlußfristen setzende Normen stimmen insoweit in Tatbestand und Rechtsfolge in der praktischen Rechtsanwendung miteinander überein (vgl. BGHZ 27, 101, 105; 84, 101, 108). Beide Rechtsinstitute verfolgen den Zweck, die Haftung des Schuldners innerhalb eines überschaubaren Zeitraums endgültig zu klären. Nach der Konzeption des Warschauer Abkommens darf sich der Luftfrachtführer mithin erst nach Ablauf der in Art. 29 WA enthaltenen Frist allein durch Hinweis auf den inzwischen verstrichenen Zeitraum einer Haftung entziehen.

Gemäß Art. 23 Abs. 1 WA sind Vereinbarungen nichtig, die die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausschließen; bei der Prüfung, ob eine konkrete Vereinbarung nach dieser Vorschrift nichtig ist, ist von dem Anspruch gegen den Luftfrachtführer auszugehen, wie er im Warschauer Abkommen in seinen Voraussetzungen festgelegt ist. Werden den gesetzlichen Voraussetzungen durch Vereinbarung weitere Voraussetzungen hinzugefügt, die den Anspruch in irgendeiner Weise mindernd berühren, so bedeutet das einen teilweisen Ausschluß des gesetzlichen Anspruchs i.S. des Art. 23 Abs. 1 WA. Der vom Gesetz bezweckte Schutz des Vertragspartners erfordert dann die Unwirksamkeit einer Vereinbarung, wenn dadurch der gesetzlich geregelte Haftungstatbestand berührt wird. Das ist dann der Fall, wenn die Geltendmachung des Anspruchs durch Vereinbarung an eine Frist gebunden wird, die nicht Inhalt des gesetzlichen Anspruchs ist (BGHZ 84, 101, 106 f.). Der Schutzzweck des Art. 29 WA würde jedoch gerade verfehlt, wenn der Luftfrachtführer nach nationalem Recht die Verjährungseinrede - hier gemäß § 64 ADSp - bereits vor Ablauf der Ausschlußfrist von zwei Jahren mit Erfolg erheben könnte.

B. Anschlußrevision der Klägerin

Die Anschlußrevision hat keinen Erfolg. Das von der Klägerin mit ihrem Rechtsmittel verfolgte Begehren, das landgerichtliche Urteil wiederherzustellen, ist schon deshalb unbegründet, weil der Schadensersatzanspruch aus den zur Revision der Beklagten dargelegten Gründen nur innerhalb der Haftungshöchstgrenzen des § 35 KVO oder des Art. 22 WA in Betracht kommt.

III. Danach war das Berufungsurteil auf die Revision der Beklagten insgesamt aufzuheben. Denn die vom Berufungsgericht ausgesprochene Zurückverweisung an das Landgericht zur weiteren Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Anspruchs ist ersichtlich auf der Grundlage der uneingeschränkten HGB-Haftungsordnung gemäß §§ 429 ff. HGB a.F. erfolgt, die jedoch keinen Bestand mehr hat. Die Sache war somit zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Erdmann

Starck

Pokrant

Büscher

Schaffert