

(Nr. 7/8–10 Bl. 1) **§ 52 ADSp**

(Nr. 7/8) ADSp §§ 52 lit. a S. 1, 51 lit. a S. 2 Halbs. 1, 64; AGBG § 9; HGB §§ 390 I, 407 II (Stereo-Kassetten-decks)

1. Die Beweislast trifft den Spediteur, wenn streitig ist, ob ein in ordnungsgemäßem Zustand in seine Obhut gelangtes Gut durch sein Verschulden Schaden genommen hat. Die Schadensersatzklage gegen den Spediteur kann daher nicht abgewiesen werden, wenn der für das Vorliegen eines speditio-nellen Verschuldens sprechende Vortrag des Klägers zwar nicht bewiesen, aber auch nicht widerlegt ist.

2. Der Verjährungsregelung des § 64 ADSp unterfällt auch der Abtretungsanspruch des Auftraggebers aus § 52 lit. a S. 1 ADSp.

3. Der Anspruch aus § 52 lit. a S. 1 ADSp wird ungeachtet der Tatsache, daß er erst auf Verlangen des Auftraggebers zu erfüllen ist, grundsätzlich bereits mit seiner Entstehung fällig.

4. § 64 ADSp enthält keine unangemessene Benachteiligung des Auftraggebers des Speditors im Sinne des § 9 AGBG.

Urt. v. 14. 7. 1988 – I ZR 155/86 (Bremen) – NJW-RR 1988, 1374 = MDR 1989, 37

LM § 390 HGB Nr. 5

(Nr. 9) ADSp § 52 lit. a S. 2; HGB §§ 606, 607, 608; AGBG § 9

Die Haftungsbefreiung zugunsten des Spediteur-Frachtführers (§§ 421, 413 HGB) nach § 52 lit. a S. 2 ADSp i. V. mit § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp weicht nicht unangemessen zu Lasten des Auftraggebers von der seefrachtrechtlichen Haftung des Verfrähters nach §§ 606 bis 608 HGB ab und verstößt deshalb auch nicht gegen § 9 AGBG.

Urt. v. 26. 6. 1997 – I ZR 248/94 (Hamburg) – NJW-RR 1997, 1253

LM H. 12/1997 § 9 (Cf) AGBG Nr. 46 m. Anm. Rabe

(Nr. 10) ADSp § 52 lit. a S. 1; KVO §§ 1 V, 40 I

Die Verjährung des Abtretungsanspruchs nach § 52 lit. a S. 1 ADSp richtet sich auch dann nach § 40 I KVO, wenn der Spediteur-Frachtführer (§§ 412, 413 HGB) den Transport des Gutes im Güterfernverkehr nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen ausführt (§ 1 V KVO).

Urt. v. 26. 6. 1997 – I ZR 28/95 (Bamberg) – NJW-RR 1997, 1252

Zum Sachverhalt: Die Kl. macht als Agentin des Transportversicherers der *B-GmbH* gegen die Bekl. aus abgetretenem Recht Schadensersatz sowie hilfsweise die Abtretung von Ansprüchen wegen des Verlustes einer Lkw-Ladung Tabakwaren geltend. In der Revisionsinstanz geht es nur noch darum, ob der Abtretungsanspruch verjährt ist. Die *B-GmbH* beauftragte die Bekl. im Rahmen einer ständigen Geschäftsverbindung am 16. 2. 1993 zu festen Kosten mit der Beförderung von 1189 Kartons Tabakwaren im Werte von 1 163 070,71 DM von Bayreuth nach Herne. Die Durchführung der Transports übertrug die Bekl. dem Frachtführer *T*, der seinen Fahrer *K* einsetzte. Das Transportgut wurde noch am Tag der Auftragserteilung verladen. Gegen 18 Uhr verließ der Fahrer *K* das Gelände der *B-GmbH* in Bayreuth. Nach mehreren Stunden Fahrt legte er auf dem unbewachten Parkplatz „Soester Börde“ eine Ruhepause ein. Dort wurde der Lkw samt Ladung am 17. 2. 1993 gegen 5 Uhr morgens geraubt. Die *B-GmbH* erlangte noch am selben Tag Kenntnis von dem Geschehen. Die Kl. hat als Vertreterin des Transportversicherers der *B-GmbH* den entstandenen Schaden reguliert und sich alle Ansprüche der *B-GmbH* gegen die Bekl. abtreten lassen. Die Kl. hat die Auffassung vertreten, zwischen der *B-GmbH* und der Bekl. sei ein Frachtvertrag zustande gekommen, so daß die Bekl. nach den Vorschriften der Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (im folgenden: KVO) hafte. Darüber hinaus hafte die Bekl. unbeschränkt aus unerlaubter Handlung, weil der Transport zur Nachtzeit nur mit einem Fahrer durchgeführt worden sei. Die Bekl. hat unter anderem geltend gemacht von der Bekl. lediglich einen Speditionsauftrag erhalten zu haben; im übrigen seien die Ansprüche verjährt.

Das LG hat die Klage abgewiesen. Die Berufung ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt die Kl. nur die Abtretung der Ansprüche der Bekl., die ihr aus dem Frachtvertrag mit der Firma *T* zustehen. Die Revision hatte Erfolg.

Aus den Gründen: I. Das BerGer. hat eine Schadensersatzverpflichtung der Bekl. nach §§ 6, 29, 25 IV KVO mit der Begründung verneint, zwischen der *B-GmbH* und der Bekl. sei kein Fracht-, sondern ein Speditionsvertrag geschlossen worden. Das hilfsweise aus § 52 lit. a S. 1 ADSp geltend gemachte Abtretungsverlangen hat das BerGer. wegen Verjährung nach § 64 ADSp abgewiesen. Dazu hat es ausgeführt:

Der streitgegenständliche Vertrag vom 16. 2. 1993 sei sowohl vom Wortlaut als auch unter Berücksichtigung der Gesamtumstände als Speditionsvertrag zu bewerten. Die Vorschriften der KVO könnten daher nicht zur Begründung einer Schadensersatzverpflichtung der Bekl. herangezogen werden. Der Umstand, daß die Bekl. den Transportauftrag zu festen Kosten übernommen und daher die Rechte und Pflichten eines Frachtführers habe, führe zu keiner anderen Beurteilung, weil sie die Beförderung des Gutes nicht mit einem eigenen Fahrzeug durchgeführt habe (§ 1 V KVO). Da die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (im folgenden: ADSp) Bestandteil des zwischen der *B-GmbH* und der Bekl. zustande gekommenen Speditionsvertrags geworden seien, komme § 52 ADSp zur Anwendung, der die Haftung der Bekl. im Streitfall dahingehend einschränke, daß von

ihr nur die Abtretung möglicher Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer *T* verlangt werden könne, weil der Schaden bei diesem eingetreten sei. Eine weitergehende Haftung der Bekl. hätte nach § 52 lit. b ADSp nur dann bestanden, wenn sie ihre Pflichten aus § 408 I HGB schuldhaft verletzt hätte, was jedoch nicht festgestellt werden könne. Der mit dem Hilfsantrag verfolgte Abtretungsanspruch sei wegen der von der Bekl. erhobenen Verjährungseinrede nach § 64 ADSp unbegründet. § 64 ADSp komme auf den Anspruch aus § 52 lit. a S. 1 ADSp zur Anwendung. Die Kl. habe bereits am 17. 2. 1993 Kenntnis von allen anspruchsbegründenden Voraussetzungen erlangt. Da die Verjährungsfrist ab diesem Zeitpunkt zu laufen begonnen habe, sei der Anspruch sogar schon bei Einreichung der Klage am 15. 11. 1993 verjährt gewesen. Der Einwand der Kl., sie habe erst durch den Schriftsatz der Bekl. vom 28. 12. 1993 die zutreffende rechtliche Bewertung der anspruchsbegründenden Fakten erfahren, so daß die Verjährung erst zu diesem Zeitpunkt eingesetzt habe, sei unerheblich, weil es grundsätzlich ihre eigene Angelegenheit sei, aus der vorhandenen Kenntnis die richtigen Schlüsse – auch im Hinblick auf die Verjährung – zu ziehen.

II. Die nur noch gegen die Versagung des mit dem Hilfsantrag geltend gemachten Abtretungsanspruchs aus § 52 lit. a S. 1 ADSp gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg.

1. Das BerGer. ist zutreffend davon ausgegangen, daß zwischen der *B-GmbH* und der Bekl. am 16. 2. 1993 zwar ein Speditionsvertrag nach § 407 I HGB geschlossen wurde, daß die Bekl. jedoch als sog. Fixkostenspediteurin gem. § 413 I HGB ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hatte. Dies wird von der Kl. in der Revisionsinstanz auch nicht mehr in Frage gestellt. Rechtsfehlerfrei und von der Revision unbeanstandet hat das BerGer. ferner zugrunde gelegt, daß sich die Haftung der Bekl. gegenüber ihrer Auftraggeberin nicht nach den Bestimmungen der KVO richtet, weil sie den Transport nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen ausgeführt hat (§ 1 V KVO).

2. Die Revision beanstandet aber mit Erfolg, daß das BerGer. die Verjährung des der Kl. dem Grunde nach zuerkannten Abtretungsanspruchs aus § 52 lit. a S. 1 ADSp nach § 64 ADSp (8-Monatsfrist) und nicht nach der auch zum Zeitpunkt des Schadensfalls zwingend geltenden Regelung des § 40 I KVO (Einjahresfrist) beurteilt hat.

a) Entgegen der Ansicht des BerGer. läßt sich aus § 1 V KVO nicht herleiten, daß § 40 I KVO im Streitfall unanwendbar ist. Nach § 1 V KVO gelten die Haftungsvorschriften der Kraftverkehrsordnung für den Spediteur-Frachtführer nur bei Beförderung des Gutes mit eigenen Kraftfahrzeugen. Daraus folgt, daß alle anderen – nicht haftungsrechtlichen – Bestimmungen der Kraftverkehrsordnung unabhängig davon gelten, ob der Spediteur-Frachtführer das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen befördert oder nicht.

Denn § 1 V KVO hebt die Anwendbarkeit der Verordnung nicht insgesamt auf, wenn der Fixkostenspediteur die Beförderung des Transportguts nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen durchgeführt hat. Die Vorschrift bestimmt vielmehr ausdrücklich, daß in den Fällen der §§ 412, 413 HGB die Bestimmungen über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag nur gelten sollen, so weit wie der Spediteur das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördert, was im Streitfall unstreitig nicht geschehen ist. Insoweit ist zugunsten des Spediteur-Frachtführers nur die zwingende Geltung der Haftungsnormen selbst, nicht aber die der sonstigen Beförderungsbedingungen der KVO ausgeschlossen (*BGH*, NJW-RR 1993, 993 = LM H. 10/1994 KraftverkehrsO Nr. 62/63 = TranspR 1994, 341 [342] = VersR 1994, 960 [961] für den Frachtanspruch; *OLG Düsseldorf*, VersR 1983, 274 [275]; *OLG Hamm*, TranspR 1993, 99 [100]; *Staub/Helm*, GroßKomm. z. HGB, 4. Aufl., § 452 Anh. II § 1 KVO Rdnr. 18; *Koller*, TranspR, 3. Aufl., § 1 KVO Rdnr. 12; *Dubischar* in: MünchKomm-HGB § 40 KVO Rdnr. 2). Denn Absicht des Ordnungsgebers bei der Einführung des § 1 V KVO war es, den Spediteur-Frachtführer (§§ 412, 413 HGB), der die Beförderung des Gutes nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen vornimmt, zu privilegieren und ihm die Möglichkeit zu eröffnen, sich durch Individualvereinbarung von der zwingenden Haftung nach den KVO-Vorschriften freizuzeichnen, was bis zur vorerwähnten Ordnungsänderung nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht möglich war (*BGH*, NJW-RR 1994, 993 = LM H. 10/1994 KraftverkehrsO Nr. 62/63 = TranspR 1994, 341 [342]).

Wie der *Senat* in dem angeführten Urteil vom 17. 3. 1994 ausgeführt hat, spricht gegen diese eingeschränkte Verständnis des § 1 V KVO auch nicht, daß die dort enthaltene Verweisung auf die Vorschriften über die „Haftung aus dem Beförderungsvertrag“ mit der Überschrift des VI. Abschnitts der Kraftverkehrsordnung wörtlich übereinstimmt und die in Rede stehende Verjährungsvorschrift des § 40 KVO Bestandteil dieses Abschnitts ist. Zwar ist der Auffassung der Revisionserwiderung, identische Begriffe verkörpern in ein und derselben Rechtsquellen auch übereinstimmende Begriffsinhalte und müßten deshalb bei der Auslegung der Bestimmungen identisch verstanden werden, grundsätzlich zuzustimmen. Für die vorliegend zu beurteilende Fallkonstellation kann hieraus für die Auslegung von § 1 V KVO jedoch nichts Entscheidendes gewonnen werden. Dagegen spricht schon, daß eine Bezugnahme des § 1 V KVO allein auf den – gesamten – VI. Abschnitt bezüglich der die Haftung regelnden Vorschriften zu eng ist, weil bei einer derartigen Betrachtungsweise – entgegen der vorerwähnten Intention des Ordnungsgebers, dem Spediteur-Frachtführer individuelle Haftungsvereinbarungen zu ermöglichen – die außerhalb des VI. Abschnitts stehenden, jedoch die Haftung betreffenden Vorschriften wie etwa §§ 6, 12 IX, 14 V KVO nicht erfaßt würden.

(Nr. 10 Bl. 3) § 52 ADSp

Diese Bestimmungen müßten in jedem Fall als zwingendes Recht angesehen werden, obwohl hierfür ein vernünftiger Grund nicht ersichtlich ist (BGH, NJW-RR 1994, 993 = LM H. 10/1994 KraftverkehrsO Nr. 62/63 = TranspR 1994, 341 [342]).

b) § 1 V KVO bezweckt, wie dargelegt, hauptsächlich eine Privilegierung des Spediteur-Frachtführers, der die Beförderung des Gutes nicht mit eigenen Fahrzeugen durchführt. Ihm soll die Möglichkeit eröffnet werden, sich von seiner grundsätzlich zwingend bestehenden Einstandspflicht für Transportschäden im Güterfernverkehr durch Individualvereinbarung mit dem Auftraggeber freizuzeichnen. Der Abtretungsanspruch des Auftraggebers gegen den Unternehmer nach § 52 lit. a S. 1 ADSp wird davon nicht erfaßt. Er hat einen anderen Charakter. Es handelt sich dabei nicht um eine Haftungsregelung zu Lasten des Spediteurs-Frachtführers. In dieser Bestimmung findet vielmehr die gesetzliche Regelung ihren Ausdruck, daß ein Beauftragter dem Geschäftsherrn alles herauszugeben verpflichtet ist, was er durch die Geschäftsführung erlangt hat (§ 384 II Halbs. 2 i. V. mit § 407 II HGB sowie § 667 i. V. mit § 675 BGB – vgl. auch *Bydlinski*, in: MünchKomm-HGB, § 52 ADSp Rdnr. 7). Die Freizeichnungsmöglichkeit für den Spediteur-Frachtführer, die § 1 V KVO grundsätzlich gewährleisten will, bleibt danach von § 52 lit. a S. 1 ADSp und der hierfür geltenden Verjährungsfrist unbeeinflusst. Demzufolge steht auch die Anwendung der Verjährungsregelung des § 40 I KVO auf den Abtretungsanspruch aus § 52 lit. a S. 1 ADSp dem mit § 1 V KVO verfolgten Zweck nicht entgegen.

c) Von der Verjährungsvorschrift des § 40 I KVO konnten die Parteien bei Abschluß des streitgegenständlichen Transportvertrags nicht durch Parteivereinbarung abweichen. Die Regelung war auch zum damaligen Zeitpunkt zwingend. Das folgt aus § 22 II 1 GüKG a.F., der bei Vertragsschluß am 16. 2. 1993 noch in Kraft war und deshalb im Streitfall zur Anwendung kommt, wie sich aus dem in Art. 170 EGBGB enthaltenen Rechtsgedanken ergibt. Danach richten sich Inhalt und Wirkung eines Schuldverhältnisses grundsätzlich nach der bei seiner Entstehung geltenden Gesetzeslage (vgl. *BGHZ* 10, 391 [394] = *NJW* 1954, 231 = LM § 362 BGB Nr. 5; *BGHZ* 44, 192 [194] = *NJW* 1966, 155 = LM 1. DVO/HVG Nr. 2). Auf die nachfolgenden Gesetzesänderungen, d.h. auf die mit Wirkung zum 1. 1. 1994 erfolgte Aufhebung des § 22 GüKG durch das Tarifaufhebungsgesetz vom 13. 8. 1993 (BGBl I, 1489) und die die zwingende Geltung der KVO wieder einführende Neufassung des § 22 GüKG durch Gesetz vom 23. 11. 194 (BGBl I, 3492), kommt es danach im Streitfall nicht an.

In § 22 II 1 GüKG a.F. ist bestimmt, daß Ermäßigungen des Beförderungsentgelts und andere Vergünstigungen, die nicht veröffentlicht worden sind und nicht unter gleichen Bedingun-

dermann zugute kommen, unzulässig sind. Zu den unzulässigen Vergünstigungen i.S. des § 22 II 1 GüKG a.F. gehören nach der Rechtsprechung des *Senats* Abreden, die den tariflichen Vergütungsanspruch des Transportunternehmers einschränken, gleichviel wann und in welcher Form sie getroffen werden (*BGH*, LM GüKG Nr. 65 = *TranspR* 1983, 11 – zur Frage der Wirksamkeit eines Vergleichs über tarifliche Nachforderungsansprüche; *BGH*, *NJW-RR* 1984, 820 = *TranspR* 1987, 332 – zum Abschluß eines Erlaßvertrages). Darunter fällt auch die Abkürzung der Verjährungsfrist (vgl. *BGHZ* 104, 292 [296f.] = *NJW* 1988, 2888 = LM § 9 [Bj] *AGBG* Nr. 6 – zur Abkürzung der Verjährungsfrist für en Frachtvergütungsanspruch im – dem Tarifzwang nicht uneingeschränkt unterworfenen – Güternahverkehr durch *AGB*). § 22 II 1 GüKG a.F. erfaßt nicht nur Vergünstigungen zugunsten des Auftraggebers, sondern auch – wie im Streitfall – Vergünstigungen zugunsten des Auftragnehmers. Die Wirkung des § 22 II 1 GüKG a.F. in beide Richtungen – zugunsten von Auftraggeber und Unternehmer – folgt aus § 23 GüKG a.F., der an § 22 GüKG a.F. anknüpft. Nach § 23 I GüKG a.F. hat der Unternehmer den Unterschiedsbetrag zwischen dem tarifmäßigen und dem tatsächlich berechneten Entgelt nachzufordern, wenn Beförderungsentgelt unter Tarif berechnet worden ist. In § 23 II GüKG a.F. ist bestimmt, daß auch bei Berechnung von Beförderungsentgelt über Tarif oder Leistung anderer tarifwidriger Zuwendungen an den Unternehmer der Leistende diese zurückfordern muß. § 23 GüKG a.F. erfaßt mithin nicht nur die Folgen einer Tarifierunterbrechung, sondern auch die Tarifüberschreitung sowie die Leistung anderer tarifwidriger Zuwendungen an den Unternehmer. Die Anwendbarkeit der im Vergleich zu § 40 I *KVO* um vier Monate kürzeren Verjährungsfrist des § 64 *ADSp* auf den Abtretungsanspruch gem. § 52 lit. a S. 1 *ADSp* stellt danach eine Vergünstigung des Unternehmers dar, die mit dem bei Abschluß des streitgegenständlichen Vertrags noch geltenden Tarifzwang im Güterfernverkehr (§ 22 II GüKG a.F.) nicht zu vereinbaren und damit unwirksam ist.

III. Der Rechtsstreit ist zur Endentscheidung reif (§ 565 III Nr. 1 *ZPO*). Auf der Grundlage der vom *BerGer.* getroffenen Feststellungen steht fest, daß die *Kl.* von der *Bekl.* nach § 52 lit. a S. 1 *ADSp* verlangen kann, daß diese ihre möglichen Ansprüche aus dem mit dem Frachtführer *T* am 16. 2. 1993 geschlossenen Frachtvertrag an die *Kl.* abtritt. Denn die Auftraggeberin der *Bekl.*, die *B-GmbH*, hat alle ihr gegen die *Bekl.* auf dem *Speditionsvertrag* vom 16. 2. 1993 zustehenden Ansprüche, zu denen auch derjenige aus § 52 lit. a S. 1 *ADSp* gehört, an die *Kl.* abgetreten. Die Frage, ob der Frachtführer *T* für den Verlust der *Tabakwaren* tatsächlich haften muß, ist nicht in diesem Rechtsstreit zu erklären, weil der *Spediteur* nach § 52 lit. a S. 1 *ADSp* auch die Abtretung ungewisser (etwaiger) Forderungen aus dem Ausführungsgeschäft schuldet (vgl. *Bydlinski* in: *MünchKomm-HGB*, § 52 *ADSp* Rdnr. 4).

Anmerkung: 1. *Problembeschreibung:* Die Kl. machte einen Anspruch auf Abtretung von – etwaigen – Schadensersatzansprüchen der Bekl. geltend, die dieser aufgrund des Raubes einer LKW-Ladung Zigaretten – möglicherweise – zustehen. Die Bekl. war aufgrund eines Speditionsauftrages zu festen Spesen i.S. des § 413 I HGB tätig geworden und hatte den Transport nicht mit eigenen Kraftfahrzeugen ausgeführt. Umstritten war zuletzt nur mehr die Frage der Verjährung des Abtretungsanspruchs. Die Achtmonatsfrist des § 64 ADSp war schon abgelaufen, die Einjahresfrist des § 40 I KVO hingegen noch nicht. Entscheidend ist daher, ob § 1 V KVO eingreift, der für Fälle wie den vorliegenden die Anwendung der *Haftungsvorschriften* der KVO ausschließt.

2. *Rechtliche Wertung:* Die rechtliche Bewertung hat bei den in den Vertrag einbezogenen ADSp anzusetzen. § 64 ADSp sieht für *alle* Ansprüche gegen den Spediteur eine achtmonatige Verjährungsfrist vor. Diese Klausel kann nur durch entgegenstehendes zwingendes Recht verdrängt werden (*Bydlinski*, in: MünchKommHGB, § 413 Rz. 56). § 40 KVO war nun – wie die gesamte KVO (siehe § 22 GüKG) – im entscheidenden Zeitpunkt unbestrittenmaßen zwingend (nähere Begründung in der Entscheidung). Daher ist zu klären, ob eine Anwendung des § 40 KVO auf den geltend gemachten (Abtretungs-)Anspruch wegen § 1 V KVO ausscheidet.

Der *I. Senat* weist zu Recht darauf hin, daß der in § 52 lit. a ADSp angesprochene Abtretungsanspruch kein Schadensersatzanspruch ist; überdies ergäbe sich eine solche Abtretungspflicht auch ohne spezielle Regelung aus geschäftsbesorgungsrechtlichen Grundsätzen. Daß der Anspruch in den ADSp in engem sachlichen Zusammenhang mit Haftungsfragen genannt ist, spielt daher ersichtlich keine Rolle; ebensowenig die wörtliche Übereinstimmung der Passage in § 1 V KVO mit der Überschrift des 6. Abschnitts der KVO, in dem auch der § 40 angesiedelt ist (überzeugend bereits in NJW-RR 1994, 933f. = VersR 1994, 960f. = TranspR 1994, 341f.).

Aufgrund dieses Zwischenergebnisses verdient auch die mit Sachargumenten untermauerte Folgerung des *BGH* ungeteilte Zustimmung, § 1 V KVO sei nur auf *Haftungsvorschriften* und daher nicht im vorliegenden Fall anwendbar, weshalb § 40 KVO einschlägig sei und als zwingende Vorschrift die von dieser Norm abweichende ADSp-Klausel verdränge. Damit wird konsequent und auch inhaltlich beifallswert die schon 1994 entwickelte differenzierte Sicht zu § 1 V KVO fortgesetzt (unzutreffende Kritik von *Starosta*, TranspR 1994, 435f., der allerdings in der Sache zu Recht eine einheitliche Behandlung von *Haftungs-* und *Verjährungsregeln* befürwortet, worum es in der Entscheidung aber gerade nicht ging).

3. *Praktische Folgen:* Zunächst ist festzuhalten, daß das vorliegende Urteil trotz der in den letzten Jahren erfolgten Änderungen von KVO und GüKG für die heutige Rechtslage gleichermaßen zutrifft wie für die Zeit vor 1994: § 22 GüKG n.F. erklärt die (nach der Tarifaufhebung verbliebenen) Bestimmungen der KVO – nach einer kurzen Unterbrechung – wiederum für beiderseits zwingendes Recht (rechtspolitische Kritik daran etwa bei *Dubischar*, in: Münch-Komm-HGB, vor § 1 KVO Rz. 7 m. w. Nachw. Fußn. 8).

Für die Rechtspraxis folgt aus diesem Urteil größere Klarheit in einer im Alltag sicher nicht selten auftretenden Rechtsfrage. Möglichen – nichtjuristischen – Anspruchswerbern sei aber dennoch geraten, sich gegenüber einem Spediteur generell auf die achtmonatige Verjährung einzustellen. Schon diese Frist wird in der Praxis nicht selten übersehen. Dann besteht bei Ansprüchen wie dem vorliegenden aber zumindest noch die Chance, das Versäumte innerhalb weiterer vier Monate nachzuholen.

Prof. Dr. Peter Bydlinski, Rostock