

den Strecke — es besteht Linienverkehr — bis zur nächsten Abfahrt, jedoch höchstens 18 Tage, lagergeldfrei. Bestrebungen der Außenhandelsorgane, nicht jede Abfahrt nach der Einlagerung der Güter in der gleichen Richtung als „nächste Abfahrt“ zu behandeln, haben bisher nicht einmal zu einer Vorlage des Ministeriums für Außenhandel und Innerdeutschen Handel an die Regierungskommission für Preise geführt. Demzufolge besteht für den Senat kein Anlaß, die PAO Nr. 1256 anders auszulegen, als es ihrem Wortlaut entspricht.

Das im vorliegenden Verfahren streitige Lagergeld ist auf folgende Weise entstanden: Je zwei Teillieferungen eines Auftrages trafen nach dem Abruf durch den Kläger am 8. bzw. 10. Mai 1960 in W. ein und wurden dort eingelagert. In der Zeit vom 18. bis 24. Mai verließen vier Schiffe den Hafen in Richtung A. Die genannten Lieferungen wurden mit der „Heinrich Heine“ verschifft, die planmäßig vom 25. Mai bis 5. Juni 1960 ladebereit sein sollte, infolge Verspätung jedoch erst vom 31. Mai bis 9. Juni 1960 beladen wurde. Lagergeld wurde für die erste Teillieferung bis 7. Juni und für die zweite Teillieferung bis 8. Juni 1960 berechnet.

Das Stadtbezirksgericht hat mit dem angefochtenen Urteil, gegen das es gern, § 40 Abs. 3 AnglVO die Berufung zugelassen hat, die auf § 30 Buchst. a der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp)\* und § 670 BGB gestützte Klage mit der Begründung abgewiesen, der Kläger habe die Lagergelder selbst verursacht, denn er habe die Teillieferungen so zeitig abgerufen, daß sie bereits einen Monat vor dem Schiffsabgang im Hafen eintrafen, die 18-Tage-Frist also überschreiten mußten. Der Kläger habe schon bei Abruf der Waren von vornherein um die Entstehung des Lagergeldes gewußt. Diese Kosten könnten somit nicht zu Lasten des Verklagten gehen.

In seiner Berufung gegen diese Entscheidung führt der Kläger aus, das Stadtbezirksgericht habe den Fall isoliert betrachtet und nicht im volkswirtschaftlichen Zusammenhang mit dem gesamten Exportgeschehen. Das Lagergeld resultiere daraus, daß sich der Ladebeginn verspätete und die Güter als letzte verladen wurden. Ein Verschulden des Klägers sei also nicht gegeben.

Ein rechtzeitiger Abruf der Stückgüter sei aus volkswirtschaftlichen und devisenwirtschaftlichen Gründen erforderlich. Aus handelspolitischen Gründen seien u. U. auch andere Exportgüter vorzuziehen. Die Gleisanlagen der Reichsbahn erforderten eine kontinuierliche Anlieferung, da ihre Kapazität beschränkt sei. Kein Außenhandelsunternehmen könne darauf bestehen, daß seine Frachten erst zuletzt dem Hafen zugeführt würden. Es sei ökonomisch erforderlich, termingebundene Sendungen anderer Außenhandelsunternehmen auch zum Nachteil der Güter der Verklagten bei Verschiffungen vorzuziehen. Für derartige nicht verschuldete Kosten werde beim Ministerium für Außenhandel und Innerdeutschen Handel ein sog. Risikofonds unterhalten. Allerdings könne der Kläger diesen nicht in Anspruch nehmen, müsse jedoch gleichwohl die volkswirtschaftlichen Belange bei seiner Tätigkeit beachten. Dabei müsse er auch gegen den erklärten oder mutmaßlichen Willen einzelner Außenhandelsunternehmen handeln. Die gesetzliche Regelung, durch die die Lieferwerke verpflichtet sind, dem Kläger bis zum 20. des Vormonats die Transportmeldung hinsichtlich der Ausfuhr Güter zu erstatten, sei durch die Praxis überholt und damit wertlos. Weitere Schwierigkeiten ergäben sich aus der Unregelmäßigkeit des Seeverkehrs.

\* § 30 Buchst. a ADSp: „Von Forderungen oder Nachforderungen für Frachten, Havarieeinschüsse oder -beiträge, Zölle, Steuern und sonstige Abgaben, die an den Spediteur, insbesondere als Verfügungsberechtigten oder als Besitzer fremden Gutes gestellt werden, hat der Auftraggeber den Spediteur auf Aufforderung sofort zu befreien. Andernfalls ist der Spediteur berechtigt, die zu seiner Sicherung oder Befreiung ihm geeignet erscheinenden Maßnahmen zu treffen, nötigenfalls, sofern die Sachlage es rechtfertigt, auch durch Vernichtung des Gutes.“

Der Kläger beantragt, unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Verklagte zur Zahlung von 177 DM zu verurteilen.

Die Verklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen. Die Berufung ist nicht begründet.

Aus den G r ü n d e n :

Ausgangspunkt der Entscheidung des Verfahrens muß die Erkenntnis des Charakters und der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Lagergeldes sein. Dabei ergibt sich folgendes:

Ebenso wie der Transportraum der Reichsbahn ist auch der Lagerraum in unseren Häfen knapp und muß deshalb rationell ausgenutzt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden u. a. auch die ökonomischen Mittel der Einwirkung über die wirtschaftliche Rechnungsführung auf das Betriebsergebnis eingesetzt. Dabei werden unabhängig vom Nachweis eines Verschuldens diejenigen Institutionen, in deren Hand es liegt, Transport- und Lagerraum rationell auszunutzen, mit der Sanktion hoher Gebühren belegt. Diese Maßnahme wird rechtlich auf verschiedenen Wegen, sowohl auf dem Weg einer Verwaltungsgebühr — so beim Wagenstandgeld der Reichsbahn — als auch auf dem zivilrechtlichen Wege über die Erhebung von Preisen für eine Leistung — so bei Lagergeldern im vorliegenden Fall — durchgesetzt. Sie erreicht aber nur ihr Ziel, wenn die finanzielle Belastung im Endergebnis den Betrieb trifft, der bei regulärem Wirtschaftsablauf auch in der Lage ist, die Wartezeiten zu senken. Erfolgt eine Abwälzung auf einen Betrieb, der weder im normalen Ablauf der Wirtschaft Einfluß auf die Dauer der Lagerungen besitzt, noch im konkreten Fall schuldhaft eine längere Lagerdauer verursacht hat, so wird genau das Gegenteil erreicht, nämlich der ökonomische Erfolg von dem Betrieb abgewendet, dessen Erziehung allein zu einer Verkürzung der Lagerzeiten führen kann. Das bedeutet, daß § 30 Buchst. a ADSp nicht zur Grundlage der Entscheidung dieses Verfahrens gemacht werden kann. Eine Behandlung der Hafenerlagergelder als Abgaben i. S. des § 30 Buchst. a ADSp würde bedeuten, daß der Kläger in jedem Falle die Lagergelder auf die Außenhandelsunternehmen abwälzen könnte, obwohl nicht diese, sondern der Kläger die Möglichkeit hat, die Lagerzeiten zu verkürzen. Das käme einer Durchkreuzung der wirtschaftlichen Ziele der PAO Nr. 1256 zur Frage des Lagergeldes gleich. Ebensowenig kann § 670 BGB eine Forderung des Spediteurs gegen die Außenhandelsunternehmen rechtfertigen.

Die einzige Rechtsgrundlage für eine Forderung gezahlter Lagergelder durch den Spediteur bildet § 347 HGB in Verbindung mit den §§ 276 und 278 BGB. Das bedeutet, daß der Kläger vom Verklagten nur dann die Erstattung des Lagergeldes fordern kann, wenn dieser schuldhaft die Entstehung des Lagergeldes verursacht hat.

Alle anderen vom Kläger als Ursachen angegebenen Faktoren im Außenhandel müssen hingegen ausscheiden. So ist z. B. das Lagergeld, das dadurch entsteht, daß Sendungen eines anderen Außenhandelsunternehmens aus devisenwirtschaftlichen oder anderen außenhandelspolitischen Gründen vorgezogen werden mußten, diesem in Rechnung zu stellen und kann, wenn das andere Unternehmen kein Verschulden trifft, so dann vom Risikofonds, den der Kläger erwähnte, aufgefangen werden. Bei Lagergeldern, die durch Schiffsverspätungen verursacht werden, liegt die Überlegung näher, inwieweit die Deutsche Seereederei hierfür regreßpflichtig zu machen ist, als an die Verklagte heranzutreten, die weder schuldhaft noch ohne Verschulden die Verspätung verursacht hat. Lagergelder, die auf das Binnentransportgeschehen bei der Reichs-