Wirtschaft

Thomas Wulf

Das Transportrechtsreformgesetz

Eine vergleichende Darstellung der zivilrechtlichen Änderungen des Haftungsrechts im Fracht- und Speditionsgeschäft

Diplomarbeit

Diplom.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de/ abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Copyright © 1998 Diplom.de
ISBN: 9783832412425

https://www.diplom.de/document/217157

Thomas Wulf

Das Transportrechtsreformgesetz

Eine vergleichende Darstellung der zivilrechtlichen Änderungen des Haftungsrechts im Fracht- und Speditionsgeschäft

Diplom.de

Thomas Wulf

Das Transportrechtsreformgesetz

Eine vergleichende Darstellung der zivilrechtlichen Änderungen des Haftungsrechts im Fracht- und Speditionsgeschäft

Diplomarbeit
an der Fachhochschule Braunschweig/Wolfenbüttel
November 1998 Abgabe

***Diplomarbeiten* Agentur**
Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey
Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke
und Guido Meyer GbR

Hermannstal 119 k
22119 Hamburg

agentur@diplom.de
www.diplom.de

ID 1242

ID 1242
Wulf, Thomas: Das Transportrechtsreformgesetz: Eine vergleichende Darstellung der zivilrechtlichen Änderungen des Haftungsrechts im Fracht- und Speditionsgeschäft / Thomas Wulf - Hamburg: Diplomarbeiten Agentur, 1999
Zugl.: Wolfenbüttel, Fachhochschule, Diplom, 1998

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, daß solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden, und die Diplomarbeiten Agentur, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey, Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke & Guido Meyer GbR
Diplomarbeiten Agentur, http://www.diplom.de, Hamburg 2000
Printed in Germany

Diplomarbeiten Agentur

Wissensquellen gewinnbringend nutzen

Qualität, Praxisrelevanz und Aktualität zeichnen unsere Studien aus. Wir bieten Ihnen im Auftrag unserer Autorinnen und Autoren Wirtschaftsstudien und wissenschaftliche Abschlussarbeiten – Dissertationen, Diplomarbeiten, Magisterarbeiten, Staatsexamensarbeiten und Studienarbeiten zum Kauf. Sie wurden an deutschen Universitäten, Fachhochschulen, Akademien oder vergleichbaren Institutionen der Europäischen Union geschrieben. Der Notendurchschnitt liegt bei 1,5.

Wettbewerbsvorteile verschaffen – Vergleichen Sie den Preis unserer Studien mit den Honoraren externer Berater. Um dieses Wissen selbst zusammenzutragen, müssten Sie viel Zeit und Geld aufbringen.

http://www.diplom.de bietet Ihnen unser vollständiges Lieferprogramm mit mehreren tausend Studien im Internet. Neben dem Online-Katalog und der Online-Suchmaschine für Ihre Recherche steht Ihnen auch eine Online-Bestellfunktion zur Verfügung. Inhaltliche Zusammenfassungen und Inhaltsverzeichnisse zu jeder Studie sind im Internet einsehbar.

Individueller Service – Gerne senden wir Ihnen auch unseren Papierkatalog zu. Bitte fordern Sie Ihr individuelles Exemplar bei uns an. Für Fragen, Anregungen und individuelle Anfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit

Ihr Team der *Diplomarbeiten* Agentur

Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey
Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke
und Guido Meyer GbR

Hermannstal 119 k
22119 Hamburg

Fon: 040 / 655 99 20
Fax: 040 / 655 99 222

agentur@diplom.de
www.diplom.de

Inhaltsverzeichnis

Darstellungsverzeichnis 4

Abkürzungsverzeichnis 5

Teil A: Einleitung *10*

1 Themenabgrenzung und Gang der Darstellung 10

2 Begriff und Abgrenzung des Transportrechts 12
2.1 Definitionsversuche des Begriffs „Transportrecht“ 12
2.2 Eigener Definitionsversuch 14

3 Hintergrund des Transportrechtsreformgesetzes (TRG) 17

3.1 Gesetzeslage bis zum Inkrafttreten des TRG 17
3.2 Gründe für die Rechtszersplitterung 18
3.2.1 Motorisierung und Verkehrsmarktregulierung 19
3.2.2 Internationalisierung des Verkehrsmarktes 21
3.3 Zeitlicher Rahmen des TRG 22
3.4 Ziele des TRG 24
3.4.1 Rechtsvereinheitlichung/Kodifikation 24
3.4.2 Deregulierung 25
3.4.3 Liberalisierung 28
3.4.4 Internationalisierung 29
3.4.5 Modernisierung 29

Teil B: Das Frachtgeschäft des HGB *31*

4 Das Frachtgeschäft vor der Reform 31
4.1 Begriff des Frachtführers 31
4.2 Der Frachtvertrag 34
4.3 Haftung des Frachtführers nach HGB-a.F. 37
4.3.1 Haftungsgrundsatz 37
4.3.2 Haftungsumfang 40

5 Das Frachtgeschäft nach der Reform (§§ 407-452d HGB) 43
5.1 Grundlegende Änderungen 43
5.2 Allgemeine Vorschriften (§§ 407-450 HGB) 46
5.2.1 Der Frachtvertrag 46
5.2.2 Haftung des Absenders 48
5.2.3 Haftung des Frachtführers 50
5.2.3.1 Haftungsgrundsatz 51
5.2.3.2 Schadenersatz 52
5.2.3.3 Haftungshöchstgrenzen 53
5.2.3.4 Unbeschränkte Haftung/Qualifiziertes Verschulden 54
5.2.3.5 Haftung des vertraglichen und ausführenden Frachtführers 56
5.2.3.6 Abweichende Vereinbarungen/„Korridorlösung“ 58
5.3 Beförderung von Umzugsgut (§§ 451-451h HGB) 61
5.3.1 Haftungsregelungen 62
5.3.2 Abweichende Vereinbarungen 63

5.4 Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (§§ 452-452d HGB) 64
5.4.1 Der multimodale Frachtvertrag 65
5.4.2 Haftungsregelungen im multimodalen Transport 66
5.4.2.1 Unbekannter Schadensort/„Einheitslösung“ 66
5.4.2.2 Bekannter Schadensort/„Network-System” 67
5.4.2.3 Der multimodale Umzugsvertrag 69

Teil C: Das Speditionsgeschäft des HGB 70

6 Das Speditionsgeschäft vor der Reform 70
6.1 Der Speditionsvertrag 71
6.2 Exkurs: Der Logistikvertrag in Abgrenzung zum Speditionsvertrag 75
6.3 Tätigkeitsbereiche des Spediteurs nach HGB 76
6.3.1 Besorgerfunktion 77
6.3.1.1 Haftung des Spediteurs nach HGB-a.F. 78
6.3.1.2 Haftungsumfang 79
6.3.2 Spediteur im Selbsteintritt 80
6.3.2.1 Echter Selbsteintritt 81
6.3.2.2 Unechter Selbsteintritt 82
6.3.3 Fixkostenspediteur 84
6.3.4 Sammelgutspediteur 85
6.4 Die ADSp als AGB des Spediteurs 88
6.4.1 Rechtscharakter der ADSp 89
6.4.2 Haftungsrahmen nach ADSp-a.F. 90
6.4.3 Haftungsersetzung durch Speditionsversicherung 93
6.4.4 Exkurs: Grobes Organisationsverschulden des Spediteurs 95

7 Das Speditionsgeschäft nach der Reform (§§ 453-466 HGB) 106
7.1 Grundlegende Änderungen 106
7.2 Der Speditionsvertrag 106
7.3 Spediteur im Selbsteintritt 109
7.4 Fixkostenspediteur 110
7.5 Sammelgutspediteur 113
7.6 Haftung des Spediteurs 113
7.6.1 Speditionsrechtliche Haftung 114
7.6.2 Frachtrechtliche Haftung 114
7.7 Abweichende Vereinbarungen/„Korridorlösung“ 117

Teil D: Die Auswirkungen des Transportrechtsreformgesetzes in der Praxis 120

8 Beurteilung aus Sicht der Verkehrswirtschaft 121
8.1 Straßengüterverkehrsgewerbe 121
8.2 Eisenbahngüterverkehr 121
8.3 Binnenschiffahrt 122
8.4 Luftfrachtgewerbe 123
8.5 Speditionsgewerbe 124
8.5.1 Die ADSp’98 126
8.5.2 Speditions-, Logistik- und Lagerversicherungsschein (SLVS) 130

9 Beurteilung aus Sicht der verladenden Wirtschaft 132

10 Eigene Beurteilung 133

11 Schlußbemerkung und Ausblick 137

Anhang 1 139
Anhang 2 140
Anhang 3 141
Anhang 4 142
Anhang 5 150
Anhang 6 161
Anhang 7 168
Anhang 8 173
Anhang 9 174
Anhang 10 190
Anhang 11 209

Literaturverzeichnis 246
Rechtsprechungsverzeichnis 257
Eidesstattliche Erklärung 258

Darstellungsverzeichnis

Darstellung 1 Aufbau des reformierten Gütertransportrechts im HGB..... 24

Darstellung 2 Beteiligte des Frachtvertrages..... 35

Darstellung 3 Frachtrechtliche Haftungsbegrenzungen nach HGB-a.F. und KVO..... 43

Darstellung 4 Aufkommensentwicklung im Kombiverkehr Straße-Schiene in Deutschland von 1970 bis 1995..... 64

Darstellung 5 Beteiligte im Speditions- und Frachtgeschäft..... 71

Darstellung 6 Tätigkeitsbereiche des Spediteurs nach HGB..... 76

Darstellung 7 Gesetzliche Haftung des Spediteurs nach HGB-a.F..... 80

Darstellung 8 Prinzip des Sammelgutverkehrs..... 86

Darstellung 9 Rechtsstellung des Sammelgutspediteurs im Lkw-Verkehr..... 87

Darstellung 10 Rechtsbeziehungen im Fall 1..... 98

Darstellung 11 Fixkostenabrede und anzuwendendes Frachtrecht..... 112

Darstellung 12 Frachtrechtliche Haftung des Spediteurs..... 115

Darstellung 13 Frachtrechtlicher Haftungszeitraum des Spediteurs..... 116

Darstellung 14 Mögliche Vertragsbeziehungen des Sammelgutspediteurs..... 119

Darstellung 15 Eckpunkte der ADSp’98 im Vergleich zu den ADSp-a.F.... 128

Abkürzungsverzeichnis

ABB	Allgemeine Beförderungsbedingungen
ABBH	Allgemeine Bedingungen der deutschen Möbelspediteure für Beförderungen von Handelsmöbeln
Abl.	Amtsblatt
ABLK	Allgemeine Bedingungen der Deutschen Möbelspediteure für Lagergeschäfte mit Kaufleuten
Abs.	Absatz
ADHGB	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
ADNR	Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein
ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
a.F.	alte Fassung
AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
AGL	Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer
AGNB	Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kaltlagerung
ALB	Allgemeine Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransports oder Allgemeine Leistungsbedingungen der Bahnen in der Fassung vom 28.05.1998
Art.	Artikel
ATB	Allgemeine Bedingungen für den Tausch von EUR-Paletten mit den Eisenbahnen
BDB	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V.
BDI	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz

BGA	Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels e.V.
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BGH	Bundesgerichtshof
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik e.V.
BinSchG	Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiff-fahrt vom 15.06.1895
BMJ	Bundesjustizministerium
BMV	Bundesverkehrsministerium
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personen-verkehr
BSK	Allgemeine Geschäftsbedingungen der Bundesfachgruppe Schwer-transporte und Kranarbeiten
BSL	Bundesverband Spedition und Logistik e.V.
BWE	Bundesverband Wirtschaftsverkehr und Entsorgung e.V.
BWV	Bundesverband Werkverkehr und Verlader e.V.
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	zirka
CIM	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern
CIV	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck
CMNI	Entwurf für ein Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Bin-nenwasserstraßen
CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
CVN	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Reisende und Gepäck in der internationalen Binnenschiffahrt
CVR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßen-, Personen- und Gepäckverkehr
DEGT	Deutscher Eisenbahn-Gütertarif
DIHT	Deutscher Industrie- und Handelstag
DIN	Deutsche Industrie Norm
DVS	Deutscher Versicherungsschutzverband e.V.

DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung
EDI	Elektronischer Datenaustausch
EG	Europäische Gemeinschaft
EN	Europäisches Normenwerk
ER/CIM	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern vom 01.05.1985
EU	Europäische Union
EVO	Eisenbahn-Verkehrsordnung
evtl.	eventuell
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
ff.	fortfolgende
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
GefahrgutG	Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter
GG	Grundgesetz
GGVBinSch	Gefahrgutverordnung Binnenschiffahrt
GGVE	Gefahrgutverordnung Eisenbahn
GGVS	Gefahrgutverordnung Straße
GGVSee	Gefahrgutverordnung Seeschiffahrt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
GüKUMB	Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbe-förderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr
HDE	Hauptverband des Deutschen Einzelhandels e.V.
HGB	Handelsgesetzbuch
HLB	Hamburger Lagerbedingungen
HRefG	Handelsrechtsreformgesetz
HRS	Hans Rudolf Schmidt
Hrsg.	Herausgeber
IATA	Internationale Luftverkehrsvereinigung

IATA-DGR	Gefahrgutbestimmungen für den Luftverkehr
ICAO	Internationale Zivilluftfahrtbehörde
ICAO-TI	Gefahrgutvorschriften in der Luftfahrt
i.d.R.	in der Regel
IMCO	Internationale beratende Schiffahrtsorganisation der UN
IMDG-Code	Verzeichnis der gefährlichen Güter im Seeverkehr
i.S.d.	im Sinne des
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
IWF	Internationaler Währungsfonds
KBO	Hamburger Kaibetriebsordnung
KVO	Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen
LE	Ladeeinheiten
Lkw	Lastkraftwagen
LVG	Luftverkehrsgesetz
o.ä.	oder ähnliches
ORKB	Oberrhein-Konnossementsbedingungen
OLG	Oberlandesgericht
OLSchVO	Orderlagerscheinverordnung
o.V.	ohne Verfasserangabe
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
PostG	Gesetz über das Postwesen vom 03.07.1989
RGBl. I	Reichsgesetzblatt Teil I
RICo	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern
RID	Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn
RIEx	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expreßgut
RIP	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen

s.	siehe
S.	Satz oder Seite
SGP'98	Speditions Global-Police'98
SLVS	Speditions-, Logistik- und Lagerversicherungsschein
s.o.	siehe oben
SOLAS	Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See
Sp-Police	Speditions-Police
StGB	Strafgesetzbuch
SVS/RVS	Speditions- und Rollfuhrversicherungsschein
SZR	Sonderziehungsrecht
t	Tonne
Tkm	Tonnenkilometer
TRG	Transportrechtsreformgesetz
TVS'98	Transport-Versicherungs-Schein'98
u.a.	unter anderem
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UN	Vereinte Nationen
Urt. v.	Urteil vom
u.U.	unter Umständen
VBGL	Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer
Vgl.	Vergleiche
VKS	Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure GmbH
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag
WA	Warschauer Abkommen
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht
Ziff.	Ziffer
z.T.	zum Teil
zzgl.	zuzüglich

Teil A: Einleitung

1 Themenabgrenzung und Gang der Darstellung

Der deutsche Gütertransportmarkt befindet sich seit dem 01.07.1998 in einer Phase des Umbruchs. Seit diesem Zeitpunkt ist es jedem Verkehrsunternehmen des Güterkraftverkehrs, das über eine sogenannte Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in der Europäischen Union (EU) verfügt, erlaubt, Kabotageverkehre, d.h. Güterbeförderungen nicht nur in seinem Heimatland, sondern auch in jedem anderen Mitgliedstaat der EU bzw. des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), in dem es nicht ansässig ist, ohne jegliche mengenmäßige Beschränkung zu betreiben.[1] Diese Regelung ist in Art. 1 Abs. 1 sowie in Art. 12 Abs. 2 und 3 der Kabotageverordnung Nr. 3118/93 des Europäischen Rates vom 25.10.1993 festgelegt.[2]
Die Freigabe der Kabotage im Straßengüterverkehr erforderte insofern eine Änderung des öffentlich-rechtlichen Ordnungsrahmens für den bundesdeutschen Güterkraftverkehr, insbesondere eine Aufhebung der nationalen Konzessionierung und Kontingentierung des Güterfernverkehrs und den entsprechenden Rechtsvorschriften im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), da andernfalls die inländischen Frachtführer gegenüber ihren ausländischen Kollegen wettbewerbsrechtliche Nachteile hätten. Dies würde zu einer Ungleichbehandlung der deutschen Frachtführer führen und somit gegen den Art. 3 Abs. 1 des Grundgesetzes (Gleichheit vor dem Gesetz) verstoßen.[3]
Damit nach der Novellierung des GüKG nicht das 100 Jahre alte, nicht mehr zeitgemäße Landfrachtrecht des Handelsgesetzbuches (HGB) wieder zur Anwendung gelangt, ist folglich auch eine Änderung des Transportrechts im HGB notwendig geworden. Der Zeitpunkt der Transportrechtsreform wurde gewissermaßen durch die Kabotageverordnung vorgegeben.
Die Transportrechtsreform beinhaltete somit einerseits die Änderung des GüKG, andererseits die Modernisierung der transportrechtlichen Vorschriften des HGB. Damit wur-

---

[1] Die EU-Staaten sowie Island und Norwegen haben sich am 01.01.1994 zum EWR zusammengeschlossen.
[2] Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25.10.1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (Abl. EG Nr. L 279).
[3] Vgl. *Basedow, J.*, Hundert Jahre Transportrecht, ZHR, 1997, S. 205.

den zwei Gesetzesvorhaben behandelt, die sowohl ein Teilgebiet des öffentlichen Rechts (GüKG) als auch ein Teilgebiet des Zivilrechts (HGB) betrafen:[4]

1. Gesetz zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts,
2. Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechts-reformgesetz - TRG).

Unter der Leitung des Bundesverkehrsministeriums (BMV) wurde ein Gesetz zur Reform des GüKG ausgearbeitet, um den deutschen Transport-unternehmen künftig gleiche Wettbewerbschancen innerhalb des EWR zu ermöglichen.[5]
Außerdem wurde unter der Leitung des Bundesjustizministeriums (BMJ) ein Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts ausgearbeitet (TRG), um das zersplitterte Transportrecht im Vierten Buch des HGB verkehrsträgerübergreifend zu vereinheitlichen und zu modernisieren.[6] Beide Gesetze sind zeitgleich mit der vollständigen Freigabe der Kabotage am 01.07.1998 in Kraft getreten.

Die Haftungsvorschriften bildeten - wie bei sämtlichen transportrechtlichen Bestimmungen - das Kernstück des TRG.
Die vorliegende Arbeit beinhaltet daher schwerpunktmäßig eine Darstellung und Kommentierung der wesentlichen haftungsrechtlichen Änderungen im Fracht- und Speditionsgeschäft im Vergleich zu den bis zum 01.07.1998 geltenden Rechtsvorschriften.
Ausgehend von einer Einführung in das Rechtsgebiet des Transportrechts werden anschließend die Motive und Zielsetzungen des TRG aufgezeigt (Teil A).
Darauf aufbauend werden in den Abschnitten B und C jeweils das Haftungsrecht im Fracht- und Speditionsgeschäft des HGB sowohl vor als auch nach dem TRG vergleichend dargestellt.
Den Abschluß der Arbeit bildet der Teil D, in dem die Auswirkungen des TRG in der Praxis für die beteiligten Parteien Frachtführer, Spediteure und verladende Wirtschaft (Vertragspartner des Spediteurs bzw. Frachtführers) veranschaulicht werden. Im Mittelpunkt stehen dabei die Auswirkungen des TRG auf das Speditionsgeschäft.

---

[4] Die Rechtsnormen umfassen das *öffentliche* Recht und das *Zivil- bzw. Privatrecht*. Das öffentliche Recht betrifft jene Rechtsnormen (z.B. Grundgesetz), welche die Rechtsbe-ziehungen des einzelnen gegenüber einer übergeordneten Gewalt (Staat, Land bzw. Ge-meinde) oder die Beziehungen dieser Gewalten untereinander behandelt. Das Zivil- bzw. Privatrecht umfaßt diejenigen Rechtsnormen (z.B. Bürgerliches Gesetzbuch), die sich auf die Rechtsverhältnisse der einzelnen Menschen zueinander beziehen.

[5] Gesetz zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts (BGBl. I, Nr. 38 vom 26.06.1998, S. 1485 ff.).

[6] Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreform-gesetz - TRG) (BGBl. I, Nr. 39 vom 29.06.1998, S. 1588 ff.).

Eine eigene Beurteilung beendet den Abschnitt D.

Die Darstellung der Novellierung bzgl. des Lagergeschäfts (§§ 467 - 475h HGB) und die dem öffentlichen Recht zugehörige GüKG-Änderung sind nicht Bestandteil dieser Ausarbeitung.[7]

Die Arbeit bezieht sich im wesentlichen auf folgende Materialien zum TRG:

- **Bericht der Sachverständigenkommission** zur Reform des Transportrechts mit Textvorschlägen zur Neuregelung des Transportrechts (05.12.1996),
- **Gesetzentwurf** der Bundesregierung (Bundestags-Drucksache 13/8445 vom 29.08.1997 mit Anlage: Stellungnahme Bundesrat und Gegenäußerung der Bundesregierung),
- Beschlußempfehlung und **Bericht des Rechtsausschusses** des Deutschen Bundestags (Bundestags-Drucksache 13/10014 vom 04.03.1998),
- verschiedene Ausgaben der Zeitschrift **Transportrecht**.

2 Begriff und Abgrenzung des Transportrechts

Bevor man sich einen groben Überblick über sämtliche Vorschriften, die unter das deutsche Transportrecht zu subsumieren sind, verschaffen möchte, ist es notwendig, zunächst den Begriff des „Transportrechts“ zu definieren.

2.1 Definitionsversuche des Begriffs „Transportrecht“

In der Rechtsliteratur gibt es keine allgemeingültige Definition des Begriffs des Transportrechts, vielmehr herrscht Unklarheit darüber, welche Rechtsgebiete als Bestandteile des Transportrechts anzusehen sind.[8]

Versuche zur Definition des Transportrechts sind vorhanden. So definiert *Lenz* den Begriff folgendermaßen:

„*Transportrecht erfaßt zunächst alle (privatrechtlichen) Rechtsverhältnisse zwischen den Beteiligten, die durch eine innerstaatliche oder internationale Beförderung von Gütern und Personen auf den verschiedenen Transportwegen mit diversen Transportmitteln zustandegekommen sind und die auf die Vermittlung dieser Beförderungsge-*

---

[7] Zu den Änderungen bzgl. des neuen Lagergeschäfts vgl. z.B. *Frantzioch, F.*, Kommissions-entwurf Lagerrecht, Transportrecht Nr. 4, 1997, S. 129-132; *Frantzioch, F.*, Lagerrecht, Transportrecht Nr. 3, 1998, S. 101-106.

[8] Vgl. *Lenz, U.*, Straßengütertransportrecht, 1988, S. 30; *Piper, H.*, Rechtsprechung, 1994, S. 1.

schäfte gerichteten Tätigkeiten. Darüber hinaus sind auch spezifische transportrechtliche Sicherungsinstrumente des Sachenrechts und das Recht der Transportversicherungen dem Transportrecht zuzurechnen."[9]

Diese Begriffsdefinition ist sehr weit gefaßt und hat neben der *Durchführung der Beförderung* von Personen und Gütern zusätzlich die Komponenten der *Vermittlung* der Beförderungsgeschäfte im Sinne der Besorgerfunktion des Spediteurs gemäß § 407 Abs. 1 HGB-a.F., der *Sicherungsinstrumente* des Sachenrechts sowie des Rechts der *Transportversicherungen* zum Inhalt.[10] Zu den Sicherungsinstrumenten zählen hier vor allem die gesetzlichen Pfandrechte des Spediteurs (§ 410 HGB-a.F.) und des Frachtführers (§ 440 HGB-a.F.), die zwar grundsätzlich dem Sachenrecht (§§ 854-1296 BGB) zuzuordnen sind, da sie jedoch einem Speditions- bzw. Frachtvertrag und somit einem Beförderungsgeschäft zugrunde liegen, sind sie auch als ein Bestandteil des Transportrechts aufzufassen.

Das Versicherungsrecht als letzte Teilkomponente des Transportrechts ist wie das Sachenrecht grundsätzlich ein eigenständiges Rechtsgebiet. Es werden jedoch solche Versicherungsarten, die ein Transportrisiko versichern, z.B. die Speditions- und Rollfuhrversicherung des Spediteurs (§ 39a ff. ADSp-a.F.) oder die Haftpflichtversicherung des Frachtführers, dem Transportrecht zugerechnet.[11]

Erheblich enger ist die Definition von *Piper* gefaßt. Er definiert Transportrecht als das Recht der Güterbeförderung. Der Begriff ist somit lediglich auf das Frachtrecht bezogen, da mit dem Begriff der Gütertransport thematisiert wird. Weitere Bereiche fehlen.

Demnach umfaßt das Transportrecht „*das Land-(Straßen-)Frachtrecht mit Güterfernverkehr, Güternahverkehr und grenzüberschreitendem Straßengüterverkehr, ferner das Luftfrachtrecht...das Eisenbahnfrachtrecht, das Binnenschiffahrtsrecht und das Seefrachtrecht.*"[12]

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß es an einer einheitlichen Begriffsbestimmung fehlt, da einerseits Güter- und Personenbeförderungs-geschäfte und deren Vermittlungsgeschäfte zum Transportrecht gezählt werden, andererseits es wiederum

---

[9] *Lenz, U.*, Straßengütertransportrecht, 1988, S. 30.

[10] Sofern die bis zum 01.07.1998 gültigen Paragraphen des HGB bzgl. des Speditions-, Lager- oder Frachtsgeschäfts bzw. der Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs genannt werden, werden diese mit HGB-a.F. gekennzeichnet. Ebenso werden die bis zum Inkrafttreten des TRG alten Vorschriften der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) mit ADSp-a.F. gekennzeichnet, die neuen mit ADSp'98.

[11] Vgl. *Lenz, U.*, Straßengütertransportrecht, 1988, S. 31-32.

mit dem Frachtrecht gleichgesetzt wird, so daß ausschließlich die Durchführung von Güterbeförderungen und keine Vermittlungstätigkeiten für den Gütertransport (Speditionsrecht) zum Transportrecht gezählt werden.

2.2 Eigener Definitionsversuch

Aufgrund der uneinheitlichen Definition des Transportrechts, soll im folgenden eine eigene Definition formuliert werden.
Grundsätzlich kann das Transportrecht im weitesten Sinne als das Recht der Gütertransport- und Personenbeförderungsgeschäfte bezeichnet werden.
Je nach dem Objekt der Beförderung, ist zwischen Personen*beförderung* und Güter*transport* zu differenzieren.[13] Unter dem Begriff der Beförderung wird in der Rechtsliteratur die Verbringung eines Gutes von Ort zu Ort verstanden. Der Vorgang der Beförderung führt zu einer Ortsveränderung.[14]
Nach dem heutigen Sprachempfinden erscheint es eigentlich angemessener, die Verbringung eines Gutes von A nach B mit dem Begriff des Transports und die Verbringung einer Person von einem Ort zum anderen mit dem Begriff der Beförderung zu belegen (Güter werden transportiert, Personen werden befördert).
Das in der Rechtsliteraur und in den Rechtsvorschriften nicht exakt zwischen den beiden Begriffen unterschieden wird, zeigt auch z.B. der Siebente Abschnitt des Vierten Buchs des HGB-a.F., der den Titel „*Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs*“ trägt.
Das nachfolgend zu behandelnde Transportrechtsreformgesetz (TRG) benutzt wiederum den Begriff der Beförderung als Merkmal für die Verbringung von Gütern (§ 407 HGB). Da man an diesem Begriffsverständnis festgehalten hat, stellt sich natürlich die Frage, warum man das Transportrechtsreformgesetz als solches bezeichnet hat und nicht als Beförderungsrechtsreformgesetz.

Nichtsdestotrotz sollen zunächst all jene Bestimmungen dem Transportrecht zugerechnet werden, die Regelungen sowohl über die Ausführung von Gütertransporten (Frachtrecht) als auch über die Beförderung von Personen beinhalten.

---

[12] *Piper, H.*, Rechtsprechung, 1994, S. 1.
[13] Vgl. *Dubischar, R.,* Gütertransportrecht, 1987, S. 7.
[14] Vgl. *Lenz, U.,* Straßengütertransportrecht, 1988, S. 41; § 2 Abs. 2 Gefahrgutgesetz. Ebenso wird in § 425 HGB-a.F. bzw. § 407 Abs. 1 HGB von der Beförderung von Gütern gesprochen. Vgl. hierzu abweichend § 1 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Damit sind auch die für einen Reiseveranstalter gesetzlichen Bestimmungen über den Reisevertrag (§§ 651a-651k BGB) als ein Bestandteil des Transportrechts aufzufassen, da sich der Reiseveranstalter durch den Reisevertrag verpflichtet, dem Reisenden eine Reiseleistung zu erbringen (§ 651a Abs. 1 S. 1 BGB) und ein wesentlicher Gegenstand des Reisevertrags die Personenbeförderung ist.[15]

Des weiteren sind solche Bestimmungen dem Transportrecht zuzuordnen, die Vorschriften über die Vermittlungstätigkeiten von Gütertransportleistungen (Speditionsrecht im Sinne von § 407 Abs. 1 HGB-a.F. bzw. § 453 Abs. 1 HGB) bzw. Personenbeförderungsleistungen umfassen. Mitfahrzentralen, deren Geschäftsgegenstand in der Vermittlung von privaten personenbezogenen Mitfahrten liegt, treten meist als Vermittler im Sinne eines Maklers auf, so daß im weitesten Sinne auch die gesetzlichen Regelungen des Mäklervertrags (§§ 652-655 BGB) dem Transportrecht zuzurechnen sind.

In engem Zusammenhang mit dem Gütertransport steht die Lagerung von Waren. Im Rahmen einer Güterversendung, insbesondere im Falle des Transports mit verschiedenen Verkehrsmitteln, ist es oft notwendig, die Sendung zwischenzeitlich zu lagern (z.B. Containerlagerung im Hafen vor der Verschiffung). Häufig übernehmen auch Transport- oder Speditionsunternehmen die komplette Lagerhaltung ihrer Kunden. Deshalb fallen auch Vorschriften hinsichtlich der Lagerung von Gütern unter das Transportrecht (z.B. die Allgemeinen Bedingungen der Deutschen Möbelspediteure für Lagergeschäfte mit Kaufleuten [ABLK] oder die Hamburger Lagerbedingungen).

Im Vergleich zu der Definition von *Lenz* sind unter dem Begriff des Transportrechts nicht nur transport- bzw. beförderungsbezogene privatrechtliche Rechtsverhältnisse, sondern auch öffentlich-rechtliche Rechtsverhältnisse zu verstehen.

So unterliegen beispielsweise das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das Luftverkehrsgesetz (LVG) und die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) dem Verwaltungsrecht und damit dem öffentlichen Recht.

Ferner zählen die umfangreichen transportrechtlichen Vorschriften bzgl. des Transports gefährlicher Güter zum öffentlichen Recht. Innerstaatliche Gefahrguttransporte unterliegen dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GefahrgutG) sowie einer Vielzahl nationaler Gefahrgutverordnungen (z.B. die Gefahrgutverordnung Straße

[15] Es gibt jedoch auch Reiseverträge, in denen die Personenbeförderung nicht zwingender Bestandteil des Vertrags ist. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn ein Selbstfahrer über eine am Urlaubsort zu erbringende Gesamtheit von Reiseleistungen (z.B. Unterkunft und Verpflegung) einen Reisevertrag abschließt.

(GGVS), Eisenbahn (GGVE), Binnenschiffahrt (GGVBinSch) oder die Gefahrgutverordnung Seeschiffahrt (GGVSee)).

Die verschiedenen transport- bzw. beförderungsrechtlichen Bestimmungen des öffentlichen Rechts können, entsprechend des verwendeten Verkehrsmittels (Kraftfahrzeug, Eisenbahn, Binnenschiff, Seeschiff, Flugzeug), in folgende Bereiche eingeteilt werden:[16]

1. Straßenverkehr: z.B. national: PBefG, GüKG, GefahrgutG, GGVS; international: Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR),

2. Eisenbahnverkehr: z.B. national: Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), EVO, GGVE; international: Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID),

3. Binnen- und Seeschiffahrt: z.B. national: GGVBinSch, GGVSee; international: Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), Verzeichnis der gefährlichen Güter im Seeverkehr (IMDG-Code),

4. Luftverkehr: z.B. national: LVG; international: Gefahrgutbestimmungen für den Luftverkehr (IATA-DGR).

Aus den genannten transport- und beförderungsrelevanten Bestimmungen ergibt sich zusammenfassend folgende eigene Definition:

Das Transportrecht umfaßt sämtliche Rechtsnormen des zivilen und des öffentlichen Rechts, die Vorschriften über einen oder mehrere der folgenden Tatbestände beinhalten:

1. Ausführung nationaler oder grenzüberschreitender Gütertransporte bzw. Personenbeförderungen mit den Verkehrsmitteln Kraftfahrzeug, Eisenbahn, Binnenschiff, Seeschiff oder Flugzeug,

2. Vermittlung nationaler oder grenzüberschreitender Gütertransport- bzw. Personenbeförderungsleistungen,

3. Lagerung von Gütern.

Vgl. *Basedow, J.,* Der Transportvertrag, 1987, S. 54.

[16] Auf den Rohrleitungsverkehr und den zu beachtenden Rechtsvorschriften (z.B. Wasserhaushaltsgesetz [WHG]) soll hier nicht eingegangen werden.

3 Hintergrund des Transportrechtsreformgesetzes (TRG)

Im folgenden Abschnitt 3 werden, ausgehend von einer Darstellung der Rechtszersplitterung des bisher geltenden Transportrechts, die wesentlichen Gründe für diese Entwicklung und die grundlegenden Zielsetzungen des TRG erläutert.

3.1 Gesetzeslage bis zum Inkrafttreten des TRG

Das bis zum 01.07.1998 geltende deutsche Transportrecht war gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Gesetzen, Verordnungen und Allgemeine Geschäftsbedingungen, die nicht einheitlich dem öffentlichen oder zivilen Recht zugeordnet werden konnten.
Im Vergleich zu den in Abschnitt 2.2 genannten öffentlich-rechtlichen Transport- und Beförderungsvorschriften haben die im Vierten Buch des HGB geregelten Transportbestimmungen zivilrechtlichen Charakter. Hierzu zählen das Speditions-, Lager- und Frachtgeschäft.

Außerdem waren die Rechtsvorschriften entweder zwingender oder dispositiver Natur, so daß die Vertragsparteien von einigen Vorschriften entweder keine abweichenden vertraglichen Regelungen treffen konnten (z.B. die bis zum 01.07.1998 zwingend vorgeschriebene Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen [KVO]) oder aber nach dem Grundsatz der Vertragsfreiheit und Privatautonomie vom Gesetz abweichende Bestimmungen vereinbaren konnten. Die dispositiven Regelungen im HGB wurden im Laufe der Jahrzehnte durch Sonderregelungen ersetzt. So wurden beispielsweise im Speditionsgeschäft die §§ 407-415 HGB-a.F. durch die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) verdrängt.
Ähnlich verhielt es sich im Frachtgeschäft, dessen Vorschriften durch verkehrsträgerspezifische Regelungen ersetzt wurden, so daß jeder einzelne Verkehrsträger sein eigenes Transportrecht erhielt.
Abgesehen von den unterschiedlichen verkehrsträgerspezifischen Rechtsgrundlagen kamen auch innerhalb eines Verkehrsträgers verschiedene Vorschriften zur Anwendung, da ebenfalls hinsichtlich der Transportlänge, des nationalen oder internationalen

Transports sowie des Transportobjekts unterschieden wurde.[17] Dies soll am Beispiel des Straßengüterverkehrs verdeutlich werden:

- Straßengüternahverkehr: ➔ Rechtsgrundlage: AGNB/ADSp
- Straßengüterfernverkehr[18]: ➔ Rechtsgrundlage: KVO
- Güterkraftverkehr (national): ➔ Rechtsgrundlage: GüKG
- Güterkraftverkehr (international): ➔ Rechtsgrundlage: CMR
- Umzugs-/Möbelverkehr mit Lkw: ➔ Rechtsgrundlage: GüKUMB

Die Übersichtlichkeit der Rechtslage war und ist auch nach Inkrafttreten des TRG dadurch beeinträchtigt, daß bei grenzüberschreitenden Transporten weiterhin eine Vielzahl internationaler Vorschriften und Übereinkommen zu beachten ist.
Um sich einen (groben) Überblick über die Fülle von transportrechtsrelevanten Bestimmungen zu verschaffen, sind im Anhang 1 verkehrsträgerspezifische Regelungen aufgelistet. Dabei sind, ausgehend von dem Begriffsverständnis des Abschnitts 2.2, auch öffentlich-rechtliche Vorschriften berücksichtigt worden. Die verschiedenen Bestimmungen wurden unter den folgenden drei Gesichtspunkten geordnet: dem Verkehrsmittel, dem Verkehrsobjekt (Gut oder Person) und des innerstaatlichen bzw. grenzüberschreitenden Transports.
Aus dem Anhang 1 wird deutlich, daß das deutsche Transportrecht sehr zersplittert war und insbesondere das Frachtgeschäft, das ähnlich wie das Speditionsgeschäft lediglich ein Teilgebiet des Transportrechts darstellt, längst nicht mehr schwerpunktmäßig im HGB geregelt wurde.
Vielmehr setzte sich das deutsche Transportrecht aus vielen einzelnen transportrechtlichen Bestimmungen zusammen, die über das gesamte Rechtssystem zerstreut waren.

3.2 Gründe für die Rechtszersplitterung

Der Hauptgrund für die Unübersichtlichkeit transportrechtsrelevanter Bestimmungen ist in der geschichtlichen Entwicklung des Transportrechts zu sehen, das nie einheitlich in einem Gesetzeswerk zusammengefaßt war.

---

[17] Vgl. *Koller, I.*, Reform des Transportrechts, Versicherungsrecht, 1996, S. 1441.

[18] *„Güterfernverkehr ist jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen mit Ausnahme des Umzugsverkehrs“* (§ 3 GüKG-a.F.). *„Die Nahzone ist das Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des Standortes des Kraftfahrzeugs (Ortsmittelpunkt) aus“* (§ 2 Abs. 2 GüKG-a.F.). Transporte innerhalb der Nahzone zählten folglich zum Nahverkehr. Die Unterscheidung zwischen Güterfern- und Güternahverkehr ist nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts entfallen.

Bereits mit der Verabschiedung des HGB am 10.05.1897, wurde das deutsche Transportrecht nur zum Teil einheitlich geregelt. Zwar galten die Vorschriften über den Frachtführer (§§ 425 ff. HGB-a.F.) ursprünglich für sämtliche Landtransporte, aber bereits zu diesem Zeitpunkt wurde das Binnenschiffahrtsrecht in einem eigenen Gesetz geregelt (*Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15.06.1895 [BinSchG]*). Außerdem gab es nur vereinzelt Regelungen hinsichtlich der Personenbeförderung. Abgesehen von den §§ 664 ff. HGB im Seerecht, enthielt lediglich der § 77 BinSchG bzw. § 460 HGB-a.F. Vorschriften zur Personenbeförderung. Soweit es keine Spezialregelungen für die entgeltliche Personenbeförderung gab, waren die Vorschriften über das Werkvertragsrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) §§ 631 ff. bzw. über das Reisevertragsrecht (§§ 651a ff. BGB) maßgeblich. Personenbeförderungsgeschäfte wurden zum damaligen Zeitpunkt vorwiegend im BGB geregelt und Gütertransportgeschäfte im HGB bzw. BinSchG.
Insofern wurde das Transportrecht zwar schon im Jahre 1897 in unterschiedlichen Gesetzen geregelt, im Vergleich zur heutigen Rechtslage war es jedoch wesentlich überschaubarer.

3.2.1 Motorisierung und Verkehrsmarktregulierung

Durch die zunehmende Motorisierung des Verkehrswesens zu Beginn des 20. Jahrhunderts enstanden neue Verkehrsmittel, wie z.B. der Lastkraftwagen, der Bus oder das Flugzeug, die die Tendenz zur Rechtszersplitterung verstärkten.[19]
Der Güterkraftverkehr gewann im Laufe der Zeit zunehmend an Bedeutung und wurde zum Hauptkonkurrent der Eisenbahn, die jahrzehntelang das Landverkehrsmonopol besaß. Der Wettbewerb zwischen Straße und Schiene hatte direkt Auswirkungen auf die Gestaltung des Transportrechts. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu stärken und ihre Verkehrsanteile im Personen- und Güterverkehr zu steigern oder zumindest zu sichern, wurden eine Reihe von Verordnungen erlassen und Gesetze verabschiedet, die den gewerblichen Straßenverkehr beschränkten bzw. an eisenbahnrechtliche Vorschriften anglichen. So wurde bereits mit der *Kraftfahrlinienverordnung* von 1919 der Bus- und LKW-Linienverkehr eingeschränkt, indem die entgeltliche Beförderung von Personen oder der Transport von Gütern mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten, über die

[19] Vgl. *Schmidt, K.,* Handelsrecht, 1987, S. 814-815.

Grenzen des Gemeindebezirks hinausgehenden Strecken (Kraftfahrzeuglinien), dem Konzessionszwang unterworfen wurde.[20]

Es folgte im Jahr 1931 eine sogenannte *Überlandverkehrsordnung*, die eine allgemeine Genehmigungspflicht für entgeltliche Transporte von Gütern über Entfernungen von mehr als 50 km vorschrieb und durch die starre Bindung des Reichskraftwagentarifs an den Eisenbahn-Gütertarif (DEGT) mit seinen Festpreisen bereits verbindliche Transportpreise einführte.[21] Diese Genehmigungspflicht war nicht mehr auf bestimmte Linien beschränkt, sondern galt für jegliche gewerbliche Transporte von über 50 km Länge.

Mit dem Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26.6.1935 (*Güterfernverkehrsgesetz*; RGBl. I, 1935, S. 788), das den Straßengüterverkehr in einen genehmigungsfreien Güternahverkehr und in einen, in unmittelbarem Wettbewerb zum Eisenbahngüterverkehr stehenden, genehmigungspflichtigen Güterfernverkehr einteilte, wurde die Grundlage für das bis zum 01.07.1998 geltende *Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)* von 1952 geschaffen.[22] Abgrenzungskriterium für den Güternah- vom Güterfernverkehr war nicht mehr lediglich die Transportstrecke, sondern der Standort der Fahrzeuge. Gemäß § 1 Abs. 1 Güterfernverkehrsgesetz handelte es sich um Güterfernverkehr, wenn Güter über die Gemeindegrenzen hinaus, außerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet vom Standort des Fahrzeuges (Sitz oder Niederlassung des Unternehmens) aus, transportiert wurden.

Haftungsrechtlich wurde der Straßengüterfernverkehr 1936 erstmalig durch die *Kraftverkehrsordnung (KVO)* dem Eisenbahngüterverkehr gleichgestellt.[23] Die zwingend vorgeschriebene KVO für Straßengüterfernverkehre verdrängte die frachtrechtlichen Vorschriften des HGB und führte die Gefährdungshaftung (Haftung ohne Verschulden), in Anlehung an § 454 HGB-a.F. bzw. § 82 *Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO),* im Straßengüterfernverkehr ein.[24]

---

[20] „Verordnung betreffend Kraftfahrzeuglinien“ vom 24.2.1919 (RGBl. I, 1919, S. 97). Vgl. *Basedow, J.*, Hundert Jahre Transportrecht, ZHR, 1997, S. 194; *Grabenhorst, K.,* Ordnungsrahmen Güterkraftverkehr, 1994, S. 36.

[21] Dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen, Teil 5, Kap. V vom 6.10.1931 (RGBl. I, 1931, S. 537, 558). Vgl. *Basedow, J.*, Hundert Jahre Transportrecht, ZHR, 1997, S. 194; *Basedow, J.*, Der Transportvertrag, 1987, S. 133-134; *Grabenhorst, K.,* Ordnungsrahmen Güterkraftverkehr, 1994, S. 37.

[22] Güterkraftverkehrsgesetz vom 17.10.1952 (BGBl. I, 1952, S. 697). Vgl. *Basedow, J.*, Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten, 1989, S. 62.

[23] Kraftverkehrsordnung (KVO) für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Beförderungsbedingungen) (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B, 1936, S. 151). Vgl. *Basedow, J.,* Hundert Jahre Transportrecht, ZHR, 1997, S. 195.

[24] Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23.12.1908 (RGBl. I, 1909, S. 93). Vgl. *Basedow, J.,* Hundert Jahre Transportrecht, ZHR, 1997, S. 189.