

Johann Georg Helm
Frachtrecht

Johann Georg Helm

Frachtrecht I

2., neubearbeitete
und erheblich erweiterte Auflage



1994

Walter de Gruyter · Berlin · New York

Sonderausgabe der Kommentierung der §§ 425—452 HGB (mit Versicherungen, SVS/RVS 1989, GuKG, KVO, AGNB, ADSp, SchwergutBed., GuKUMT, spartenübergr. Transp.) aus:
Handelsgesetzbuch. Großkommentar, 4. Auflage, Lieferung 15.

Dr. *Johann Georg Helm* ist o. Professor für Privat- und Wirtschaftsrecht an der Universität
Erlangen-Nürnberg.

Zitiervorschlag z. B.: *Helm*, Frachtrecht I, 2. Aufl. 1994, Rdn. X

Die Deutsche Bibliothek — CIP-Einheitsaufnahme

Helm, Johann Georg:
Frachtrecht / Johann Georg Helm. – Berlin , New York : de Gruyter.
Aus Handelsgesetzbuch, Großkommentar 4. Aufl.

1. – 2., neubearb. und erheblich erw. Aufl. – 1994
ISBN 3-11-014308-9

© Copyright 1994 by Walter de Gruyter & Co., 10785 Berlin.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Printed in Germany
Satz und Druck: H. Heenemann GmbH & Co, 12103 Berlin
Binearbeiten: Lüderitz & Bauer, 10963 Berlin

Vorwort

Im vorliegenden Werk wird das deutsche Landfrachtrecht weitgehend neu kommentiert: Neben den §§ 425—452 HGB die KVO, die AGNB, die Schwergutbedingungen und die Bedingungen GüKUMT. In zwei Anhängen sind die transportbezogenen Versicherungen (§ 429 Anh. I) und die spartenübergreifenden Transporte (§ 452 Anh. V; insbesondere multimodale und solche mit vertragswidrigen Beförderungsmittel) dargestellt. Abgedruckt und teilweise kurz erläutert sind ferner das GuKG in der Fassung des Tarifaufhebungsgesetzes, der jetzige Text des SVS/RVS und die Änderungen der ADSp 1993.

In den 14 Jahren seit dem Erscheinen der Voraufgabe hat sich das deutsche Frachtrecht wesentlich geändert und fortentwickelt. Zu erwähnen ist insbesondere die Rechtsprechung zum multimodalen Transport, zur Beförderung mit vertragswidrigem Beförderungsmittel und zum Recht der Paketdienste. Entscheidende Änderungen brachte das Jahr 1993: Durch die Aufhebung der Tarife im Straßengüterverkehr zum 1. 1. 1994 entfallen — nach fast sechzig Jahren obrigkeitlicher Reglementierung — die zwingend festgelegten Entgelte und Lieferfristen. KVO und GüKUMT wirken künftig zugunsten der Frachtführer nur noch dispositiv; die Verlader können rechtswirksam Konditionen vereinbaren, die ihnen günstiger erscheinen; auch die Übernahme höherer als der bisherigen Haftung durch den Frachtführer wird zulässig, die gesetzlichen Haftungsregelungen in KVO und GüKUMT sind nur noch zwingender Mindeststandard der Frachtführerhaftung.

Das Tarifaufhebungsgesetz ist in den Erläuterungen zum HGB, zur KVO und zu den Bedingungen GüKUMT in seinen entscheidenden Auswirkungen berücksichtigt. Die Anpassung der KVO und der Bedingungen GüKUMT durch den Bundesverkehrsminister ist vor 1994 nicht zu erwarten. Nach Verlautbarungen aus dem Ministerium soll in den Regelungsgehalt dieser Bedingungsordnungen allenfalls geringfügig eingegriffen werden. Die bereits 1992 durch das Bundesjustizministerium eingeleitete Reform des Landfrachtrechts wird dann hoffentlich bald ein erneuertes, einfacheres und den Anforderungen unserer Zeit besser gewachsenes Frachtrecht schaffen.

Die Unübersichtlichkeit der Rechtsmaterie macht es — wie in der Voraufgabe — erforderlich, dem Leser Hilfen zur Auffindung der Vorschriften und zum Überblick zu geben. Neben dem von Herrn RA Dr. Dr. Volker Kluge erstellten Sachregister sollen hierzu wieder die grundrißartigen Überblicksübersichten in den Kommentierungen zu §§ 425 und 429 HGB und den übrigen Bestimmungen des HGB dienen. Mit diesen soll zugleich der Zusammenhang des Frachtrechts, der durch die speziellen Regelungen verloren zu gehen droht, gewahrt werden.

Die Kommentierung zum Frachtrecht im Großkommentar ist in der Neuauflage in zwei Lieferungen aufgeteilt, um das Erscheinen des umfangreichen Werkes zeitnah zu ermöglichen. Der vorliegenden Sonderausgabe „Frachtrecht I“ wird daher 1995 der zweite Band der Sonderausgabe „Frachtrecht II“ folgen. Dieser wird die Kommentierung des internationalen Einheitsrechts der CMR unter Berücksichtigung der ausländischen Rechtsprechung und Literatur enthalten. Der Umfang auch dieses Bandes wird sich infolge der umfangreichen neuen Rechtsprechung und Literatur erheblich vergrößern.

Inhaltsübersicht

Handelsgesetzbuch

SECHSTER ABSCHNITT

Frachtgeschäft

| | Seite |
|---|-------|
| § 425 (Begriff des Frachtführers) | 1 |
| § 426 (Frachtbrief) | 73 |
| § 427 (Begleitpapiere) | 97 |
| § 428 (Lieferfrist; Verhinderung der Beförderung) | 102 |
| § 429 (Haftung des Frachtführers) | 108 |
| Anhang I: Transportbezogene Versicherungen | 207 |
| Anhang II: Speditions- und Rollführversicherungsschein (SVS/RVS 1989) | 243 |
| § 430 (Umfang des Ersatzes) | 256 |
| § 431 (Haftung für Gehilfen) | 276 |
| § 432 (Mehrere Frachtführer) | 281 |
| § 433 (Verfügungsrecht des Absenders) | 298 |
| § 434 (Rechte des Empfängers vor der Ankunft des Gutes) | 309 |
| § 435 (Rechte des Empfängers nach der Ankunft des Gutes) | 310 |
| § 436 (Zahlungspflicht des Empfängers) | 317 |
| § 437 (Ablieferungshindernisse) | 329 |
| § 438 (Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer) | 336 |
| § 439 (Verjährung) | 345 |
| § 440 (Gesetzliches Pfandrecht) | 348 |
| § 441 (Rechte und Pflichten des letzten Frachtführers) | 354 |
| § 442 (Haftung des abliefernden Frachtführers) | 360 |
| § 443 (Rang mehrerer Pfandrechte) | 364 |
| § 444 (Ladeschein) | 367 |
| § 445 (Inhalt des Ladescheins) | 369 |
| § 446 (Ladeschein und Frachtvertrag) | 371 |
| § 447 (Legitimation durch Ladeschein) | 374 |
| § 448 (Rückgabe des Ladescheins) | 376 |
| § 449 (Nachfolgender Frachtführer) | 377 |
| § 450 (Wirkungen der Übergabe) | 378 |
| § 451 (Gelegenheitsfrachtführer) | 381 |
| § 452 (Güterbeförderung durch Post) | 381 |
| Anhang I: Güterkraftverkehrsgesetz (GuKG) | 383 |
| Anhang II: Kraftverkehrsordnung (KVO) für den Guterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen | 439 |
| Anhang III/1: Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Guternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB) | 648 |
| Anhang III/2: Änderungen der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) | 684 |
| Anhang III/3: Schwergutbedingungen | 689 |
| Anhang IV: Beförderung von Umzugsgut und Handelsmobeln (GuKUMT) | 695 |
| Anhang V: Spartenübergreifende Transporte | 725 |
| Sachregister | 755 |

Sechster Abschnitt Frachtgeschäft

§ 425

Frachtführer ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen.

Übersicht

| | Rdn. | | Rdn |
|---|------|---|-----|
| A. Das auf Frachtverträge anzuwendende Recht | 1 | ee) Leichen | 20 |
| I. Anwendungsbereiche und Bedeutung des HGB-Landfrachtrechts | 1 | ff) Kriegswaffen | 21 |
| II. Überblick über das Frachtrecht aller Sparten | 3 | gg) Nukleares Material | 22 |
| 1. Allgemeines | 3 | hh) Schwergut | 23 |
| a) Unterscheidung nach den verwendeten Verkehrsmitteln | 4 | ii) Tiere | 24 |
| b) Vertragliche Vereinbarungen über Beförderungsmittel | 6 | jj) Verpackungen | 25 |
| aa) Fest vereinbartes Beförderungsmittel | 6 | 2. Sonderordnungen zum Landfrachtrecht | 26 |
| bb) Multimodale Beförderung | 7 | a) Beförderung mit anderen Transportmitteln als Kraftfahrzeugen | 27 |
| cc) Unbestimmtes Beförderungsmittel | 8 | b) Grenzüberschreitender Kraftverkehr | 28 |
| dd) Ersetzungsbefugnis hinsichtlich des Beförderungsmittels | 9 | c) Innerdeutsches Kraftfahrzeugtransportrecht | 29 |
| ee) Fixkostenspedition, Sammeladungsspedition, Selbsteintritt des Speditors | 10 | aa) Umzugsgut, Handelsmöbel | 33 |
| c) Anwendbares Recht beim Einsatz nicht vereinbarter Arten von Transportmitteln | 11 | bb) Beförderung im Güterfernverkehr durch gewerbliche Unternehmer | 34 |
| d) Unterscheidung nach der Internationalität der Beförderung | 12 | cc) Beförderung im innerdeutschen Güternahverkehr durch gewerbliche Unternehmer | 35 |
| e) Ergänzend zu internationalem Einheitsrecht anwendbares deutsches Recht | 13 | aaa) Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) | 36 |
| f) Sonderbestimmungen für bestimmte Arten beförderter Güter | 14 | bbb) AGNB | 37 |
| aa) Abfall | 14 | ccc) Schwergutbedingungen | 38 |
| bb) Chemikalien | 15 | ddd) Lokale und spezielle Geschäftsbedingungen | 39 |
| cc) Gefahrgut | 16 | eee) mehrere Bedingungen gleichzeitig | 40 |
| dd) Lebensmittel | 19 | dd) Beförderung von Gütern auf der Straße durch die Eisenbahn | 41 |
| | | ee) Paketbeförderung | 42 |
| | | ff) Kurierdienste | 46 |

| | Rdn. | | Rdn. |
|--|------|---|------|
| gg) Beförderung von Luftfrachtgütern auf der Straße | 47 | 2. Abgrenzung von anderen Vertragstypen | 90 |
| 3. Regelungen außerhalb des Landfrachtrechts | 48 | a) Speditionsvertrag | 90 |
| a) Eisenbahnfrachtrecht | 48 | b) Miete von Beförderungsmitteln | 91 |
| aa) Grenzüberschreitender Verkehr | 48 | c) Lohnfuhrvertrag, Dienstvertrag usw. | 94 |
| bb) Innerstaatlicher Bereich | 49 | d) Schleppvertrag | 95 |
| b) Seefrachtrecht | 50 | e) Lagervertrag | 97 |
| c) Frachtrecht der Binnenschifffahrt | 53 | f) Unentgeltliche Verträge | 98 |
| d) Luftfrachtrecht | 54 | g) Beförderung als Nebenpflicht; gemischte Verträge | 99 |
| 4. Multimodale (kombinierte) Transporte und Frachtverträge mit unbestimmtem oder vertragswidrigem Beförderungsmittel | 55 | h) Kaufvertrag als Tarifumgebung | 100 |
| | | i) Gepäcktransport bei Personenbeförderung | 101 |
| III. Internationales Einheitsrecht, EG-Recht, Internationales Privatrecht | 56 | IV. Die Rechtsnatur des Frachtvertrages | 102 |
| 1. Internationales Einheitsrecht | 56 | 1. Werkvertrag | 102 |
| 2. Europäisches Gemeinschaftsrecht | 57 | 2. Geschäftsbesorgungsvertrag | 103 |
| 3. Internationales Privatrecht (Kollisionsrecht) | 58 | 3. Vertrag zugunsten Dritter | 104 |
| a) Deutsches Kollisionsrecht | 58 | 4. Gemischter Vertrag | 106 |
| b) Innerdeutsches Kollisionsrecht | 61 | V. Besondere Formen des Frachtvertrages | 107 |
| c) Kabotage | 62 | 1. Unterfrachtvertrag, Zwischenfrachtvertrag, Teilfrachtvertrag | 107 |
| B. Begriff des Frachtführers und des Frachtvertrages | 63 | 2. Dauerfrachtverträge und Rahmenverträge | 108 |
| I. Allgemeines | 63 | C. Abschluß und Beendigung des Frachtvertrages | 102 |
| II. Die am Frachtvertrag beteiligten Personen. Terminologie | 66 | I. Abschluß | 112 |
| 1. Der Frachtführer (Unternehmer) | 66 | 1. Abschlußfreiheit und Abschlußzwang | 112 |
| 2. Der Absender | 68 | 2. Formfreier Konsensualvertrag | 113 |
| 3. Der Empfänger | 70 | 3. Schweigen, konkludentes Handeln | 116 |
| a) Begriff und Bestimmung des Empfängers | 70 | 4. Nichtigkeit | 119 |
| b) Bedeutung der Rechtsfigur des Empfängers | 73 | 5. Verschulden bei Vertragsschluß | 120 |
| III. Definition und Abgrenzung des Frachtvertrages | 74 | II. Beendigung | 121 |
| 1. Die Definitionsmerkmale des § 425 | 74 | 1. Allgemeine Beendigungsgründe | 121 |
| a) Beförderung | 74 | 2. Beendigungstatbestände nach Werkvertragsrecht | 122 |
| aa) Ortsveränderung | 74 | 3. Frachtvertragliche Beendigungsgründe | 124 |
| bb) Beförderungserfolg als Leistungsgegenstand | 75 | 4. Konkurs | 125 |
| cc) Sonderfall: Abfallbeseitigung | 76 | 5. Tod einer Partei (bzw. Auflösung als juristische Person) | 127 |
| dd) Beförderungsmittel | 78 | D. Die Pflichten des Frachtführers | 129 |
| ee) Beförderung als Hauptpflicht | 79 | I. Hauptpflichten des Frachtführers | 129 |
| b) Guter | 80 | 1. Beförderung | 130 |
| c) Übernahme der Beförderung | 82 | 2. Obhut | 133 |
| d) Zu Lande oder auf Binnengewässern | 85 | 3. Ablieferung | 134 |
| e) Übernahme der Obhut | 86 | 4. Pflicht zur Befolgung von Weisungen | 135 |
| f) Gewerbsmäßigkeit | 89 | 5. Hauptpflichten bei Sondertypen des Frachtvertrages | 136 |
| | | II. Nebenpflichten des Frachtführers | 137 |
| | | 1. Laden und Entladen | 138 |
| | | 2. Lagerung | 140 |

| | Rdn. | | Rdn. |
|--|------|--|------|
| 3. Benachrichtigung, Weisungseinholung | 141 | 2. Fracht für Teilstrecken, zusätzliche Beförderung, nicht ausgeführte Beförderung | 177 |
| 4. Weiterversendung, Dritt-Einlagerung | 143 | 3. Standgeld | 180 |
| 5. Verzollung | 144 | a) Allgemeines | 180 |
| 6. Einziehung von Nachnahmen | 145 | b) Anspruchsgrundlagen | 181 |
| 7. Versicherungsabschluß | 147 | aa) Vereinbarte und tarifliche Standgelder | 181 |
| 8. Mängelrüge für den Absender | 149 | aaa) Auslegung von Standgeldvereinbarungen | 182 |
| 9. Weitere Nebenpflichten | 152 | bbb) Standgeldabreden in CMR-Frachtverträgen | 183 |
| III. Leistungsstörungen | 153 | bb) gesetzlich normierte Standgeldansprüche | 188 |
| 1. Grundsätzliches | 153 | c) Standgeld als Schaden | 191 |
| 2. Schuldnerverzug | 157 | II. Ersatz von Aufwendungen | 192 |
| a) Schadensersatz | 158 | III. Nebenpflichten und Schadensersatz des Absenders | 194 |
| b) Rücktritt | 160 | 1. Laden und Verpacken | 195 |
| 3. Unmöglichkeit | 165 | 2. Pflichten im Informationsbereich | 198 |
| 4. positive Vertragsverletzung | 166 | 3. Gefahrgut | 199 |
| 5. Werkvertragsrecht | 167 | IV. Sicherungsrechte | 200 |
| IV. Haftung | 170 | | |
| E. Die Rechte des Frachtführers; Pflichten des Absenders | 161 | | |
| I. Anspruch auf Frachtzahlung | 171 | | |
| 1. Der normale Frachtanspruch | 171 | | |

Alphabetische Übersicht

| | |
|--|---|
| Abfall 14, 76 f, 81, 100, 136 | Bare-boat-charter 92 |
| Abholung 90, 143 | Bedeutung des HGB-Landfrachtrechts 1, 2 |
| Ablieferung 143, 176 | Beförderer 67 |
| Ablieferungsanspruch 134 | Beförderung |
| Ablieferungshindernis 163–165 | – als Hauptpflicht 79, 82, 130, 131 |
| Ablieferungspflicht 156 | – als Nebenpflicht 99 |
| Abnahme im werkvertraglichen Sinne 176 | – auf Binnengewässern 84, 85 |
| Abschleppen 96 | – Definitionsmerkmal 74 |
| Absender 17 | – durch Unterfrachtführer 83 |
| – als Frachtschuldner 171 | – Leistungsgegenstand 75 |
| – als Vertragspartner 68 | – mit anderen Transportmitteln als Kraftfahrzeugen 27 |
| – Begriff 69 | – von Containern 96 |
| – Bestimmung 69 | – von Gütern 80 |
| – Pflichten 171–175 | – von Luftfrachtgütern auf der Straße 47 |
| ADNR 16 | – von Personen 80 |
| ADR 16 | – von Trailern 96 |
| Adresspediteur 145 | – zu Lande 84, 85 |
| ADSp 36, 44 f | Beförderungshindernis 161–165 |
| AGB 39 | Beförderungsmittel 4, 6, 8, 131 |
| – Inhaltskontrolle 44 | – als Kriterium für Sonderordnung 77 |
| – mehrere gleichzeitig 40 | – Änderung 9 |
| AGNB 37 | – bestimmtes 9 |
| Annahme 87 | – tatsächliches 6 |
| Annahmeverweigerung 176 | – unbestimmtes 8, 55 |
| Anwendungsbereich des Landfrachtrechts 1 | – vereinbartes 6 |
| Arten beförderter Güter 14 | – vertragswidriges 11, 55 |
| Atom- und Strahlenschutzrecht 22 | Beförderungspflicht 91 |
| Auftraggeber 68 | Beförderungsweg 131 |
| Aufwendungsersatz 185, 192 f | |

- Beförderungszeit 131
- Befrachter 68
- Belüftung 152
- Benachrichtigung 141f
- Bewachung 137, 152
- Binnenschiffahrtsfrachtrecht 2, 52, 53, 85, 95
- BinSchG 53
- Bote 84
- Bundesbahn 41

- Chartervertrag 87 f, 91–94
- Chemikalien 15
- CMR 28, 56, 155, 184, 185
- Container 152, 152b
- CRTD 16

- Dauerfrachtverträge 108, 109
- Diebstahl 137
- Dienstmann 89
- Dienstverschaffungsvertrag 92, 94
- Dienstvertrag 94
- Distanzfracht 153, 177
- Dokumentation der Beförderung 46
- Dokumentenakkreditiv 151
- Dritt-Einlagerung 143

- EG-Recht 16, 57
- Einholung von Weisungen 141
- Eisenbahn 41
- Eisenbahnfrachtrecht 48 f
- Empfänger
 - als begünstigter Dritter 104 f
 - als Frachtschuldner 171
 - Bedeutung 73
 - Begriff 70
 - Bestimmung 7–2
 - Zufallsempfänger 71
- Entladen 138, 139
- ER/CIM 48
- Ergänzend anwendbares deutsches Recht 13
- Ersetzungsbefugnis 9
- EVO 49

- Fälligkeit 159
- Fälligkeit des Frachtanspruchs 176
- Fautfracht 153
- Fix-Transportgeschäft 165
- Fixkostenspedition 10
- Fracht 171
- Fracht für Teilstrecken 177
- Frachtanspruch 171–180
- Frachtbrief 171
- Frachtcharter 93
- Frachtführer
 - Begriff 63
 - Kaufmann 65
- Frachtführerpfandrecht 200
- Frachtminderung 168 f
- Frachtrechtliche Verfügungen 178 f
- Frachtvertrag
 - Abgrenzung 74
 - Abgrenzung zum Speditionsvertrag 82, 90
 - Abgrenzung zur Miete 91
 - Abschluß 112–117
 - Abschluß durch konkludentes Handeln 117
 - Abschluß durch Schweigen 116 f
 - als gemischter Vertrag 106
 - als Geschäftsbesorgungsvertrag 103, 132, 192
 - als Vertrag zugunsten Dritter 104, 105
 - Beendigung 121–128
 - Beförderung als Abgrenzung zum Lagervertrag 97
 - Begriff 63–66
 - besondere Formen 107
 - Definition 74, 88
 - Beförderung durch Boten 84
 - Konsensualvertrag 113 f
 - Nichtigkeit 119
 - Ortsveränderung 74
 - Realvertrag 87, 113 f
 - Rechtsnatur 102
 - Werkvertrag 156
- FreistellungsVO GuKG 14 f, 22, 24, 30, 77, 81

- Gefahrgut 16–18, 136, 199
 - Ordnungswidrigkeit 18
- Gelegenheitsfrachtführer 89
- Gemischter Vertrag 99, 106
- Gepäckträger 89
- Gepäcktransport bei Personenbeförderung 101
- Gerichtsstandswahl 58
- Geschäftsbesorgungsvertrag 103, 132
- Gewerbmäßigkeit 34, 35, 89
- GGVS 16
- GGVSee 16
- Grenzüberschreitende Transporte 12
- Grenzüberschreitender Kraftverkehr 28
- Grobe Fahrlässigkeit 158
- GuKG 31, 32
- GüKUMT 33
- Gut, Begriff 81
- Guter 81
- Guterfernverkehr 30, 41
- Guternahverkehr 35, 37
- Güterschadenshaftung 137
- Guterversicherung 147

- Haftpflichtversicherung 147
- Haftung des Frachtführers 170
- Haftungsbegrenzung 168
- Handelsmöbel 33
- Hauptfrachtführer 69
- Hauptpflichten des Frachtführers 129–136

- IMDG-Code 16
- Informationspflichten 198
- Innerdeutscher Kraftverkehr 29
- Interessenwahrnehmungspflicht 149 f
- Internationale Zuständigkeit 111
- Internationales Einheitsrecht 12 f, 56, 155
- Internationales Privatrecht 13, 56
- Kabotage 16, 62
- Kaufvertrag 100

- Kollisionsrecht 13
 – allgemein 56
 – ausländisches Recht 59
 – deutsches 58
 – engster Sachzusammenhang 60
 – innerdeutsches 61
 – Kabotage 62
 – Rechtswahl 58, 60
 – zwingendes Recht 59
 Konkurs des Absenders 125
 Konkurs des Frachtführers 126
 Kriegswaffen 21
 Kühlfahrzeug 19
 Kühlung 152
 Kurierdienst 46
 KVO 34, 42

 Laden 138
 Ladeschein 72
 Lagerung 140
 Lagervertrag
 – Abgrenzung zum Frachtvertrag 97
 – Nebenpflicht 97
 Lebensmittel 19
 Leichen 20, 28
 Leistungsstörungen im Frachtvertrag 153–169
 Lieferfristhaftung 157
 Lohnfuhrvertrag 92, 94
 Luftfrachtführer 67
 Luftfrachtrecht 54
 LuftVG 54

 Mängelrüge für den Absender 149 f
 Mietcharter 92
 Miete von Beförderungsmitteln 91 f
 Mitwirkungspflichten 190
 Multimodaler Transport 7, 10, 55, 83

 Nachforderungsansprüche 175
 Nachnahme 145, 146, 192
 Nebenabreden zur KVO 30
 Nebenpflichten des Absenders 185, 194–199
 Nebenpflichten des Frachtführers 137–152
 Nichtkaufmännische Kunden 45
 Nukleartransporte 22

 Obhut 96, 156
 – als Definitionsmerkmal 88
 – Übernahme 86, 87
 Obhutshaftung 165
 Obhutspflicht 80, 137, 156
 Öffentlichrechtliche Pflichten 136
 Ordre public 59
 Organisationsverschulden 46
 Ortsveränderung 74
 Ortsveränderung als geschuldeter Erfolg 75, 102
 Österreich 1

 Packen 138, 196
 Paketbeförderung 42–44
 – Frachtvertrag 42, 43
 – Speditionsvertrag 42, 43, 44
 Paletten 152, 152a

 Pflicht zur Befolgung von Weisungen 132, 135
 Positive Vertragsverletzung 137, 166, 197

 Rahmenverträge 100, 108–111, 182
 Realvertrag 113 f
 Rollfuhrvertrag 94
 Rückerstattung der Fracht 168
 Rückforderungsansprüche 175
 Rückführung von Verpackungen 136
 Rückladung 190
 Rücktransport 118
 Rücktritt 160–165, 169

 Sammelladungsspedition 10
 Samtfrachtführer 107
 Schadensersatz des Absenders 194–196
 Schiffsmiete 95
 Schleppvertrag 86, 87, 95
 – im Straßenverkehr 96
 Schuldnerverzug 157, 159, 164, 190
 Schwergut 23, 38
 Seefrachtrecht 50–52
 Seerechtsänderungsgesetz 51
 Selbsteintritt 10
 Sicherungsrechte des Frachtführers 200
 Sonderordnungen, frachtrechtliche 3, 4, 8, 9, 26, 27,
 158, 165
 Sparten 2
 Spediteur 10, 36, 115
 Spediteurübernahmebescheinigung 151
 Speditionsversicherung 2, 44, 147
 Standgeld 180–191
 Standgeldvereinbarung 181, 183, 185, 186

 Tarifaufhebungsgesetz 29, 31, 35, 62, 174
 Tarifrecht 31, 35, 131, 174, 187
 Tarifwidrigkeit 110
 Teilfracht 177
 Teilfrachtführer 107
 Teilfrachtvertrag 107, 143
 Tiere 24
 Tod des Absenders 128
 Tod des Frachtführers 127
 Trageumzug 84
 Transportversicherung 147 f

 Überblick 3
 Überführung auf eigenen Rädern 84
 Übernahme der Beförderung 82
 Überprüfung von Papieren 17
 Überweisung der Frachtzahlung auf den Empfänger
 146
 Umzugsgut 28, 33
 Unentgeltliche Verträge 98
 Unerlaubte Handlung 18, 170
 Unmöglichkeit 165
 Unterfrachtführer 69, 107
 Unterfrachtvertrag 107
 Unternehmer 65

 Verfrachter 67
 Verkehrsmittel 4

Verlader 17
 Verlust 165
 Verpackungen 25
 Verpackungsmangel 196
 Verschulden bei Vertragsschluß 120
 Versetzen von Fahrzeugen 74
 Versicherungsabschluß 147, 148
 Verspätungshaftung 157, 158, 169
 Vertrag zugunsten Dritter 104 f
 Vertragsfreiheit 30
 Verunreinigung 15
 Verzollung 144
 Vorsatz 158
 WA 54
 Wagenstellungsvertrag 154

Weisungen 135, 141
 Weiterversendung 143
 Werkvertrag 102, 156
 Werkvertragsrecht 168, 169, 176
 – Anwendung auf Frachtvertrag 96, 122, 123
 Wertersatz 168
 Wiegegelder 192
 Zeitcharter 92
 Zollaussagen 192
 Zubringen 97
 Zubringerdienste 5
 Zuführung 143
 Zurückbehaltungsrecht 200
 Zwingendes Recht 109
 Zwischenfrachtführer 107, 143

Schrifttum

Ältere Darstellungen des deutschen Landfrachtrechts: Grundlegend, in der Gesamtkonzeption vorzüglich, aber weitgehend überholt, ist die Darstellung von *Ernst Rundnagel* Beforderungsgeschäfte, in: Handbuch des gesamten Handelsrechts, hrsg. von Victor Ehrenberg, Bd. 5, Abt. II, Kap. 7 (Leipzig 1915) zit. „Rundnagel“. Hinweise zur älteren Literatur bei *Gierke/Sandrock* Handels- und Wirtschaftsrecht, Bd. 1, 9. Aufl. (1975) S. 53 ff.

Neuere Gesamtdarstellungen: *Basedow* Der Transportvertrag, Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht 50, (1987), zit. „Basedow“; *Dubischar* Grundriß des gesamten Gütertransportrechts (1987), zit. „Dubischar“. Die handelsrechtlichen Grundrisse enthalten nur kurze Einführungen: *Karsten Schmidt* Handelsrecht (1980) zit. „Karsten Schmidt“; *Schneider* Verkehrs- haftungsversicherungen (1992); *Lenz*, Straßentransportrecht (1988), zit. „Lenz“.

Für Österreich: *Csoklich* Einführung in das Transportrecht (Wien 1990), zit. „Csoklich“; *Jesser* Frachtführerhaftung nach der CMR – Internationaler und nationaler Straßengütertransport (Wien 1992), zit. „Jesser“.

Sammelbände: *Deutsche Gesellschaft für Transportrecht*, Gütertransport und Versicherungen (1990), zit. *DGTR* Gütertransport und Versicherungen; *DGTR* Transportrecht und Allgemeine Geschäftsbedingungen (1988).

Monographien zum Haftungsrecht: Zu den Haftungsproblemen des Frachtrechts sind mehrere monographische Darstellungen vorhanden. Spartenübergreifend siehe *Helm* Haftung für Schäden an Frachtgütern, Studien zur Schadensersatzpflicht aus Frachtgeschäften und zur Konkurrenz vertraglicher und außervertraglicher Ersatzansprüche (1966) vergriffen, zit. „Helm Haftung“; zu einzelnen Haftungsordnungen teilweise spartenübergreifend: *Becker* Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht, verkehrswiss. Forschungen (1968); *Froeb* Die Haftung für Beschaffenheitsschäden im Transportrecht (1991); *Heuer* Die Haftung des Frachtführers nach der CMR (1975), zit. „Heuer“.

Internationale Standardwerke: Im internationalen Bereich ist insbesondere auf *Rodière* Droit des Transports (Transports terrestres et aériens) 2. Aufl. (Paris 1977) hinzuweisen; ferner *Rodière/Mercadal* Droit des Transports terrestres et aériens (5. Aufl. 1990). Spartenbezogene Gesamtdarstellungen finden sich im Rahmen der „International Encyclopedia of Comparative Law“, Vol. XII (Law of Transport), von der bisher erschienen sind: Ch. 1, „Introduction to Transport Law and Combined Transports“ (*Rodière*, 1972); Ch. 2, „Carriage by Rail“ (*Haenni*, 1973); Ch. 6, „International Air Transport“ (*Matte*, 1982). Für eingehende Studien wird auf das Literaturverzeichnis bei *Basedow* Der Transportvertrag (1987) S. 520-556 verwiesen.

Kommentare: *Alff*, Fracht-, Lager- und Speditionsrecht 2. Aufl. (1986); *Schlegelberger*, Handelsgesetzbuch, 5. Aufl., Bd. VI (1977), bearb. von Geßler; zit. „Schlegelberger/Geßler⁵⁴“; *Baumbach/Duden/Hopt* Handelsgesetzbuch, 28. Aufl. (1989), zit. „Baumbach/Duden/Hopt^{28a}“; *Heymann/Kotter*, Handelsgesetzbuch, 21. Aufl. (1971), zit. „Heymann/Kotter^{21a}“; *Heymann*, Handels-

gesetzbuch Bd. 4 (1990), bearb. von *Thomas Honsell*, zit. „*Heymann/Honsell*“; *Koller*, *Transportrecht*² (1993), zit. „*Koller*“^{2a}.

Aufsätze zum Frachtrecht: Hierzu ist auf die speziellen Angaben zu den kommentierten Vorschriften zu verweisen. Allgemein und zu §§ 425–452 siehe:

Basedow Zulässigkeit und Vertragsstatut der Kabotage Transporte, *ZHR* 1992 413 ff; *Baumann* Zur rechtlichen Problematik der Paketdienste und ihrer Bedingungen, *TranspR* 1988 213 ff; *Benckelberg/Beier* Empfängerhaftung nach Maßgabe des Frachtbriefs – Versender als „Vormann“ im Sinne des § 442 HGB?, *TranspR* 1989 351 ff; *Butzer* Die Ermittlung des Ersatzwertes für Unikate im Frachtrecht, *VersR* 1991 854 ff; *Herber* Auf dem Wege zu einer Regelung der Haftung für gefährliche Güter, *TranspR* 1983 5 ff; *Herber* Das Transportrecht im vereinten Deutschland, *TranspR* 1991 1 ff; *Koller*, Die Inanspruchnahme des Empfängers für Beförderungskosten durch Frachtführer oder Spediteur, *TranspR* 1993 41 ff; *Lenz*, Konkurrierende Verjährungsfristen im Straßengütertransportrecht ..., *TranspR* 1989 396 ff; *Rabe* Drittschadensliquidation im Güterbeförderungsrecht, *TranspR* 1993 1 ff; *Seltmann* Neuregelung des österreichischen Frachtrechts durch das Binnen-Güterbeförderungsgesetz, *TranspR* 1990 405 ff; *Valder* Die ADSp'93: Einführung schadenverhütender Verhaltenspflichten, *TranspR* 1993 81 ff; *derselbe*, Die Neufassung der ADSp zum 1. 1. 1993, *Spediteur* 1993 1 ff.

Literatur zu Spezialgebieten des Frachtrechts: Zum **GüKG** siehe zu § 1 GuKG, Anh. I nach § 452; zur **KVO** siehe § 1 KVO, Anh. II nach § 452; zur **CMR** siehe zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452; zum **Möbeltransport** siehe Anh. IV nach § 452 (GüKUMT); zu den **AGNB** siehe § 1 AGNB, Anh. III/1 nach § 452; zum **Luftrecht** siehe Vorbem. zu Anh. VII § 452; zum **multimodalen Transport** siehe Anh. V nach § 452; zum **Eisenbahnfrachtrecht** siehe vor § 453; zum **Binnenschiffahrtsrecht** siehe § 425 Rdn. 53; zum **Seefrachtrecht** siehe § 425 Rdn. 50; zur **Transportversicherung** siehe § 429 Anh. I.

Fachzeitschriften: *Transportrecht – Zeitschrift für das gesamte Recht der Güterbeförderung, der Spedition, der Versicherung und des Transports, der Personenbeförderung und der Reiseveranstaltung* (seit 1978), zit. „*TranspR*“; *Europäisches Transportrecht* (Antwerpen seit 1966), mehrsprachig, zit. „*ETR*“, „*ETL*“; *Der Spediteur*, Mitteilungsblatt des Bundesverbands Spedition und Lagererei, zit. „*Spediteur*“; *Versicherungsrecht*, zit. „*VersR*“; *Deutsche Verkehrszeitung* (zit. „*DVZ*“): praxisbezogene Informationen. Zu den zahlreichen ausländischen Fachzeitschriften siehe die Hinweise vor Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452.

A. Das auf Frachtverträge anzuwendende Recht

I. Anwendungsbereiche und Bedeutung des HGB-Landfrachtrechts

§§ 425–452 HGB enthalten die heute weitgehend überholte und durch Spezialbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen verdrängte Regelung des Landfrachtrechts. Die gesetzlichen Spezialnormen des Landfrachtrechts beziehen sich auf den Transport mit Kraftfahrzeugen. Für andere Landtransporte ist an sich noch HGB-Recht anwendbar. Dieses ist aber dispositiv und wird – z. B. durch die ADSp im Bereich der speditionellen Nahbeförderung – teilweise abbedungen. Zur Postbeförderung siehe § 452. Innerhalb ganz Deutschlands sind das Landfrachtrecht des HGB und die speziellen Normen zum Straßentransport als Bundesrecht gleichmäßig anwendbar; siehe Rdn. 61. Das HGB gilt grundsätzlich (ohne die neueren Änderungen) **auch in Österreich**. Für §§ 425 ff ist aber im Straßengüterverkehr durch den neuen § 439a HGB die CMR für anwendbar erklärt worden; das HGB gilt danach nur noch ergänzend¹. Für die österreichische Binnenschiffahrt gilt weiterhin das deutsche BinSchG, gem. § 26 ergänzt durch das HGB ohne CMR.

Die meisten Vorschriften des HGB-Landfrachtrechts sind danach heute nicht mehr oder nur noch sehr begrenzt (ergänzend) anwendbar, soweit die Spezialregeln

¹ *Seltmann* *TranspR* 1990 405 ff.

nichts aussagen bzw. nicht eingreifen². Praktische Bedeutung haben noch: § 425 (Definition des Frachtgeschäfts); § 429 (Haftung des Frachtführers, nur noch ausnahmsweise oder ergänzend anwendbar, maßgeblich auch für die Bemessung der Speditionsversicherung; siehe § 3 SVS/RVS, Anh. II nach § 415 Rdn. 3); § 430 (Haftungsbegrenzung); § 431 (Gehilfenhaftung); § 432 (Haftung beim Unterfrachtgeschäft); §§ 435, 436 (Rechtsstellung des Empfängers); §§ 440–443 (Frachtführer-Pfandrecht, in den Spezialnormen jeweils nicht besonders geregelt); § 451 (Gelegenheitsfrachtgeschäft). Fast völlig außer Anwendung sind die §§ 444–450 (Ladescheinrecht), da im Landfrachtverkehr schon seit langer Zeit keine Ladescheine mehr ausgestellt werden und im Binnenschiffahrtsrecht, für das nach § 26 BinSchG die §§ 445–450 an sich gelten, die Spezialklauseln der Verlade- und Transport- bzw. Konnossementsbedingungen vorgehen³. In keinem praktischen Fall können Vorschriften des HGB-Landfrachtrechts ohne weiteres angewandt werden. Wegen der Aufspaltung des Frachtrechts in Sparten (Land-, Eisenbahn-, Binnenschiffahrts-, See- und Luftfrachtrecht, Speditionsrecht), sowie durch die Unterteilung des Landfrachtrechts in Güternahverkehr, -fernverkehr, Möbelbeförderung und Kraftverkehr der deutschen Bundesbahn; ferner im Hinblick auf die internationalen Übereinkommen, muß in jedem Frachtrechtsfall zunächst untersucht werden, welche Normen anzuwenden sind, bevor auf das Landfrachtrecht des HGB zurückgegriffen wird.

II. Überblick über das Frachtrecht aller Sparten

1. Allgemeines

- 3** Im folgenden soll ein Überblick über die frachtrechtlichen Regelungen, insbesondere auch die für die einzelnen Bereiche des Rechts der Güterbeförderung maßgeblichen Sonderordnungen gegeben werden: hierbei sollen die Anwendungsbereiche in großen Zügen gegeneinander abgegrenzt werden. Einzelheiten müssen den Kommentierungen zu den betreffenden Bestimmungen entnommen werden. Die frachtrechtlichen Sonderordnungen regeln den Frachtvertrag ihrer Sparte nicht vollständig. Ergänzend anzuwenden ist daher jeweils das maßgebliche Gesetzesrecht; soweit deutsches Recht nach den Regeln des IPR anwendbar ist (siehe Rdn. 58 ff), für den Landfrachtvertrag also zunächst die §§ 425 ff HGB, das allgemeine Handelsrecht sowie das bürgerliche Recht. Die Sonderordnungen haben nicht hinsichtlich aller Normen die gleichen Anwendungsvoraussetzungen. Danach kann es vorkommen, daß z. B. für eine Haftung aus allgemeinem Schuldrecht (positiver Vertragsverletzung) die Verjährungsvorschrift einer Sonderregelung gilt; siehe als Beispiel Art. 32 CMR, Anh. VI nach § 452. Auch die Aktivlegitimation für Ansprüche aus allgemeinem Schuldrecht kann sich nach Sonderbestimmungen des Frachtrechts richten⁴. Mit den folgenden Ausführungen können daher keine generellen, auf alle Gegenstände anwendbaren Aussagen gemacht werden. Es bedarf vielmehr neben der grundsätzlichen Prüfung der Anwendbarkeit einer Sonderordnung noch der Feststellung, wie weit der Anwendungsbereich der betreffenden Bestimmung selbst ist. Mit der Erörterung der Frage, ob eine Sonderordnung, insbesondere eine bestimmte Haftungsordnung anwendbar ist⁵ kann daher allenfalls ein allgemeines Grob-

² Siehe hierzu BGH vom 22. 1. 1971, BGHZ 55 217, 219.

³ Siehe z. B. den Fall BGH vom 2. 7. 1973, NJW 1973 2107.

⁴ So z. B. für Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung nach § 95 EVO; BGH vom 19. 1. 1973,

VersR 1973 350 ff; gleiches ergibt sich aus Art. 13 Abs. 1 CMR.

⁵ Siehe z. B. Koller² § 425 Rdn. 2; Koller VersR 1988 432 ff gegen *Blaschczok* TranspR 1987 401 ff.

schema, nicht aber eine präzise Bestimmung der jeweils anzuwendenden Einzelrechtsnormen erreicht werden.

a) Unterscheidung nach den verwendeten Verkehrsmitteln

Frachtrechtliche Sonderrechtsordnungen richten sich primär nach den für den Vertrag vorgesehenen Verkehrsmitteln. Werden ersatzweise andere Transportmittel eingesetzt, kann dies aber auch zur Anwendung des für diese geltenden Rechts führen. Dies gilt zunächst für den Fall eines vertragswidrigen Beförderungsmittels⁶, kann sich aber auch aus rechtmäßigen, aber risikoverändernden Umständen ergeben. Eine feste Regel, wonach es entweder nur auf das vereinbarte oder tatsächlich benutzte Verkehrsmittel ankommen sollte, läßt sich nicht generell aufstellen⁷.

Zubringerdienste mit dem Kraftwagen unterliegen teilweise den Regeln, die für das hauptsächlich verwendete Beförderungsmittel gelten. Andererseits kann auch die Haftung des Landfrachtführers für Eisenbahnstrecken, bei denen die Bahn als Unterfrachtführer eingesetzt wird, dem Landfrachtrecht (KVO-CMR) unterliegen; siehe dazu § 33 c KVO Anh. II nach § 452 Rdn. 7.

b) Vertragliche Vereinbarungen über Beförderungsmittel

aa) Fest vereinbartes Beförderungsmittel

Ist ein Beförderungsmittel fest vereinbart, dann ist für den Transport regelmäßig die Vertragsordnung des jeweiligen Vertragstypus anzuwenden. Ist sie zwingend, kann der Beförderer zumindest den ihn belastenden Bestimmungen dieser Ordnung nicht durch ausdrückliche oder stillschweigende Abdingung entrichten⁸. Ist die Haftungsordnung für die primär vereinbarte Beförderung dispositiv, kann der Beförderer sie durch Vertrag oder AGB frei abwählen. Dies schließt auch die Vereinbarung der Anwendung einer anderen gesetzlichen Regelung anstelle der dispositiv geltenden ein⁹. Allerdings ist damit noch nichts über das eventuelle Eingreifen der für das tatsächlich eingesetzte Beförderungsmittel maßgeblichen Haftungsordnung ausgesagt¹⁰, auch nicht für die Sanktionen, die das bürgerliche Recht oder Handelsrecht dazu vorsieht.

bb) Multimodale Beförderung

Verträge über multimodale Beförderungen unterstehen nach neuerer Rechtsprechung des BGH hinsichtlich ihrer einzelnen Streckenabschnitte der für das jeweilige

⁶ Siehe BGH vom 17. 5. 1989, TranspR 1990 19, 20 = VersR 1990 331, 332; dazu Anh. V nach § 452 Rdn. 81 ff.

⁷ Die generellen Ansätze von Koller² § 425 Rdn. 2; Koller VersR 1988 432–439 und Blaszczyk TranspR 1987 401–409 können daher allenfalls teilweise überzeugen. Dies zeigt sich deutlich im Urteil BGH vom 17. 5. 1989, TranspR 1990 19, 20 = VersR 1990 331, 332; Zur Luftfrachtbeförderung auf der Straße siehe Anh. V nach § 452 Rdn. 69 ff.

⁸ Insbesondere im grenzüberschreitenden Gütertransport auf der Straße gem. Art. 41 CMR; im innerdeutschen Güterfernverkehr auf der Straße nach § 26 GüKG; im Bereich der innerdeutschen Möbelbeförderung auf der Straße nach GüKUMT gem. §§ 26, 85 Abs. 1 GüKG; im internationalen Luftfrachtverkehr nach Art. 23

WA; im innerdeutschen Luftfrachtverkehr nach § 49 LuftVG; im Internationalen Eisenbahnfrachtrecht nach ER/CIM und im innerdeutschen Eisenbahnfrachtrecht nach EVO, Anh. I nach § 460; im Seefrachtgeschäft teilweise bei Konnossementsausstellung nach §§ 662, 663a HGB.

⁹ Dies gilt für den innerdeutschen Straßentransport im Güternahverkehr und in den von der Anwendung des GüKG ausgenommenen Bereichen nach § 4 GüKG und der Freistellungsverordnung zum GüKG; siehe dort, § 4 GüKG, Anh. I nach § 452; im Binnenschiffahrtsrecht und im Seerecht außerhalb seines zwingenden Geltungsbereichs. Verwiesen wird insbesondere auch auf die CMR, Anh. VI nach § 452, in denen sie nach ihren eigenen Anwendungsbestimmungen nicht gilt; siehe zu Art. 1 CMR.

¹⁰ Siehe dazu Anh. V nach § 452 Rdn. 81 ff.

Beförderungsmittel geltenden Haftungsordnung¹¹. Der Gesamtkomplex ist dargestellt in Anh. V nach § 452 Rdn. 15 ff, die BGH-Rechtsprechung in Rdn. 21 ff.

cc) Unbestimmtes Beförderungsmittel

- 8 Verträge mit noch unbestimmtem Beförderungsmittel sind alltäglich. Insbesondere wird bei Speditionsaufträgen zu festen Kosten häufig nicht verabredet, mit welchem Beförderungsmittel der Transport ausgeführt werden soll. Dies entspricht dem spediti-
onsrechtlichen Grundsatz der Interessewahrung¹², ist aber auch bei Kurierdiensten (siehe Rdn. 46) üblich. Für diese Art von Verträgen besteht keine sondergesetzliche Regelung. Nach welcher frachtrechtlichen Sonderordnung sie zu behandeln sind, war bisher umstritten¹³. Nunmehr hat der BGH jedoch klargestellt, daß in diesen Fällen dem Frachtführer ein Wahlrecht nach § 315 zusteht, das durch die tatsächliche Entscheidung für die Verwendung eines bestimmten Beförderungsmittels ausgeübt wird¹⁴. Fehlt im Beförderungsvertrag die Bestimmung des zu verwendenden Beförderungsmittels¹⁵, so kann dies weder dazu führen, daß überhaupt kein Frachtrecht gilt, noch dazu, daß die dispositiven Normen des Landfrachtrechts als lückenfüllendes Recht eingreifen¹⁶. Beide Ansichten sind weder dogmatisch zu begründen, noch führen sie zu brauchbaren Ergebnissen. Mit ihrer Hilfe könnte die zwingende Wirkung der sonst anwendbaren Haftungsordnung beliebig umgangen werden. Richtig ist vielmehr die Lösung nach den allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechts¹⁷. Primär ist der Vertragsinhalt durch Auslegung zu bestimmen. Im Regelfall wird die nachträgliche Bestimmung des Beförderungsmittels danach in das Ermessen des Beförderers gestellt sein¹⁸. Schon dies führt oft zu einem Wahlrecht des Beförderers. Mangels Wahl des Absenders bei Erteilung des Beförderungsauftrags ist anzunehmen, daß im Rahmen der §§ 675, 677 BGB dem Beförderer das Bestimmungsrecht zustehen soll. Im übrigen ist § 315 BGB **anzuwenden**, der auch auf die Bestimmung von Leistungsmodalitäten¹⁹ anwendbar ist. Setzt der Beförderer bestimmte Beförderungsmittel für die Gesamtstrecke oder auch für Teilstrecken ein, dann liegt hierin eine Leistungsbestimmung nach § 315 BGB. In diesen Fällen ist daher das Recht des tatsächlich eingesetzten Beförderungsmittels zwischen Absender und Beförderer maßgeblich – auch bei Ausführung durch Unterfrachtführer. Ist dieses Recht zwingend, kann es zu Kollisionen zwischen den Haftungsordnungen für das vereinbarte und das tatsächlich eingesetzte Beförderungsmittel kommen; diese sind nach den für multimodale Beförderungen geltenden Regeln zu behandeln.

¹¹ BGH vom 24. 6. 1987, BGHZ 101 172 ff = NJW 1988 640 ff = TranspR 1987 447, 449 = VersR 1987 1202 ff. Nach dem (offiziösen) Leitsatz nach der Haftungsordnung für das Beförderungsmittel, bei dessen *Verwendung* der Schaden eingetreten ist.

¹² Siehe §§ 407–409 Rdn. 98.

¹³ Unklar OLG Köln vom 4. 4. 1986, TranspR 1986 432, 433: ADSp auf Vertrag mit offenem Beförderungsmittel bei Straßentransport nach CMR; OLG Hamburg vom 31. 12. 1986, TranspR 1987 142, 144 (die nachträgliche Ausstellung eines Luftfrachtbriefs ist Vertragsänderung, durch die der Transport dem Luftfrachtrecht unterworfen wird); Urteil aufgehoben durch BGH vom 13. 4. 1989, TranspR 1989 327, 328 = VersR 1989 1066, 1067, der Vertragsänderung bezweifelt.

¹⁴ BGH vom 13. 4. 1989, TranspR 1989 327, 328 = VersR 1989 1066, 1067; ohne Eingehen auf dieses

Urteil auch BGH vom 17. 5. 1989, TranspR 1990 19, 20 = VersR 1990 331, 332.

¹⁵ Klauseln zum Bestimmungsrecht des Frachtführers finden sich regelmäßig in Bedingungen für multimodale Transporte; siehe oben Rdn. 4.

¹⁶ So aber LG Hamburg vom 2. 5. 1985, TranspR 1985 423 mit berechtigter Ablehnung von *Blaschczok*, ebenda 427 f.

¹⁷ Für internationale Fälle siehe zu den Regeln des deutschen Kollisionsrechts Rdn. 58 f.

¹⁸ Siehe schon ROHG vom 11. 10. 1872, ROHG 7 305 ff (Wahl durch den Beförderer „nach dem Gebrauche des Handelsverkehrs“). Siehe zur Zulässigkeit stillschweigender Vereinbarung der nachträglichen Leistungsbestimmung statt vieler nur *Palandt/Henrichs*⁵² § 315 BGB Rdn. 1.

¹⁹ *Sollner* in MuKo² § 315 BGB Rdn. 8 *Palandt/Henrichs*⁵² § 315 BGB Rdn. 2.

dd) Ersetzungsbefugnis hinsichtlich des Beförderungsmittels

Ist für die Beförderung ein bestimmtes Beförderungsmittel vereinbart, hat sich aber **9** der Frachtführer den Einsatz eines anderen Beförderungsmittels vorbehalten, ist zunächst zu prüfen, ob diese Option nach der Vertragsordnung des ursprünglich vereinbarten Beförderungsmittel überhaupt zulässig ist; wenn ja, ist auf die Ausübung des Wahlrechts ebenfalls § 315 BGB anzuwenden. Zwar ist es denkbar, daß die Änderung der Leistungserbringung als im Belieben des Schuldners stehende bloße Ersetzungsbefugnis gewertet werden kann. Auf diese ist nach allgemeiner Auffassung § 263 Abs. 2 BGB nicht anzuwenden²⁰; es soll sich bei der Ersetzungsbefugnis demnach nur um die zulässige Erbringung einer anderen als der geschuldeten Leistung nach § 364 Abs. 1 BGB, nicht aber um eine Änderung des Vertragsinhalts handeln²¹. Die für diese Wertung maßgebliche Rechtsprechung bezieht sich aber nicht auf Fälle, in denen der für die Anwendung zwingenden Rechts maßgebliche Vertragstypus durch die nachträgliche Ausübung der Option verändert werden kann. In diesen Fällen bewirkt die Änderung der Hauptleistung eine Änderung der sie begründenden vertraglichen Pflicht. Sie ist daher keine bloße Ersetzungsbefugnis²². Die Option ist dahin auszulegen, daß in diesem Fall die Bestimmung der Leistung durch eine Partei im Wege nachträglicher Änderung erfolgen soll²³. Denn es kann nicht davon ausgegangen werden, daß die Parteien übereinstimmend wünschen, den Frachtvertrag der Herrschaft des für die Ausführungsvorgänge maßgeblichen Rechts zu entziehen. Über § 315 BGB ist daher auch in diesem Fall die für die ausgeführte Beförderung zuständige Sonderordnung anzuwenden, da es sich hier um die Anpassung des Vertrages an veränderte Umstände²⁴ handelt. Ist die Vereinbarung der Ersetzungsbefugnis wegen des zwingenden Charakters der für die ursprünglich vereinbarte Beförderung maßgeblichen Sonderordnung nicht zulässig, muß es bei der Anwendung des zwingenden Rechts des ursprünglich vereinbarten Beförderungsmittels bleiben. Allerdings kann die für das tatsächlich eingesetzte Beförderungsmittel geltende Sonderordnung kumulativ anzuwenden sein; siehe dazu Anh. V nach § 452 Rdn. 81 ff.

ee) Fixkostenspedition, Sammelladungsspedition, Selbsteintritt des Spediteurs

In den genannten Fällen der §§ 413, 412 HGB gilt für die Rechtsbeziehungen zwischen Spediteur und Versender grundsätzlich die Haftungsordnung des für die Ausführung eingesetzten Beförderungsmittels²⁵, bei multimodaler Beförderung jeweils das Recht der Einzelabschnitte²⁶. Zwingendes Recht kann dabei nicht abbedungen werden²⁷. **10**

c) Anwendbares Recht beim Einsatz nicht vereinbarter Arten von Transportmitteln

Problematisch ist die Frage, welche Regelung anwendbar ist, wenn die geschuldete **11** Beförderung mit einer anderen als der ursprünglich vorgesehenen Art von Beförde-

²⁰ *Soergel/Wolf*¹² § 262 BGB Rdn. 16 ff.

²¹ Siehe statt vieler nur *Palandt/Henrichs*⁵² § 364 BGB Rdn. 1.

²² Diese ist in Ausnahmefällen vom Frachtrecht zugelassen, so z. B. in § 33 c KVO, Anh. II nach § 452; siehe dort Rdn. 7.

²³ Siehe zur Auslegungsbedürftigkeit solcher Vertragsklauseln *Soergel/Wolf*¹² § 262 BGB Rdn. 19; wenig aussagekräftig die häufig zitierte Entscheidung des RG vom 31. 3. 1931, RGZ 132 9, 13 ff. Die gelegentlich zitierte Entscheidung BGH vom 23. 10. 1953, LM Nr. 6 zu § 946 BGB betrifft die

Ersetzungsbefugnis des Gläubigers in einem sachenrechtlichen Problembereich.

²⁴ *Palandt/Henrichs*⁵² § 315 BGB Rdn. 2. Für Preisanderungsklauseln ist diese Auslegung unbestritten; BGH vom 4. 4. 1951, BGHZ 1 353, 354.

²⁵ Siehe eingehend §§ 412, 413 HGB Rdn. 7 ff.

²⁶ BGH vom 24. 6. 1987, BGHZ 101 172 ff = NJW 1988 640 ff = TranspR 1987 447 ff = VersR 1987 1202 ff.

²⁷ Siehe §§ 412, 413 HGB Rdn. 5.

rungsmittel – etwa durch Unterfrachtführer (vgl. § 432 HGB) – ausgeführt wird. Dies ist insbesondere wegen der unterschiedlichen Ausgestaltung der Haftungsregelungen von Bedeutung. Die komplexe Fragestellung wird in Anh. V nach § 452 Rdn. 65 ff behandelt.

d) Unterscheidung nach der Internationalität der Beförderung

- 12** Grenzüberschreitende Transporte unterliegen in den meisten Fällen internationalem Einheitsrecht; siehe Rdn. 28. Es ist jedoch zu beachten, daß nicht der Umstand der Grenzüberschreitung als solcher maßgeblich ist, sondern jeweils die besonderen Anwendungsvoraussetzungen des betreffenden Übereinkommens. Besondere Schwierigkeiten bereitet dies bei den regionalen Übereinkommen wie der CMR und CIM; aber auch im luftrechtlichen Warschauer Abkommen (WA) wegen der sehr unterschiedlichen Mitgliedstände der einzelnen Fassungen²⁸. Es kann somit die Konstellation entstehen, daß auf eine grenzüberschreitende Beförderung nicht internationales Einheitsrecht, sondern das nach den Regeln des internationalen Privatrechts maßgebliche Transportrecht der betreffenden Rechtsordnung anzuwenden ist. Insbesondere können damit internationale Luftransporte dem Luftverkehrsgesetz und dem ergänzend anzuwendenden allgemeineren deutschen Recht, internationale Straßengüterbeförderungen dem innerdeutschen Straßenverkehrsrecht unterworfen sein. Zu letzterer siehe zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452.

e) Ergänzend zu internationalem Einheitsrecht anwendbares deutsches Recht

- 13** Findet internationales Einheitsrecht Anwendung, so ist zu seiner Ergänzung in erheblichem Umfang innerstaatliches nationales Recht²⁹ zur Ergänzung der Bestimmungen des jeweiligen internationalen Übereinkommens heranzuziehen. Welches nationale Recht und welche innerstaatlichen Normen dieses Rechts dies sind, wird durch die Bestimmungen des internationalen Privatrechts und der Festlegung der Anwendungsbe- reiche der staatlichen ergänzend anwendbaren Sachrechtsnormen entschieden. Auch hierzu können nur sehr allgemeine Aussagen gemacht werden. Zu diesen gehört vor allem der Grundsatz, daß die ergänzende Anwendung nationalen Rechts (also auch des Landfrachtrechts des HGB und des bürgerlichen Rechts) im Interesse der Rechtsvereinheitlichung möglichst gering gehalten werden sollte³⁰.

f) Sonderbestimmungen für bestimmte Arten beförderter Güter

aa) Abfall

- 14** Ein Sonderfall der Beförderung ist die Abfallbeförderung. Bei ihr kommt es nicht nur auf den unversehrten Transport des Gutes, sondern auch entscheidend darauf an, daß die Entsorgung nach Abfallrecht ordnungsgemäß erfolgt³¹. Diese Pflichten haben eine

²⁸ Siehe dazu *Giemulla* Warschauer Abkommen Art. 1, Rdn. 1 ff, insbesondere Rdn. 15.

²⁹ Übliche Terminologie. Unpraktisch, weil sprachlich schwerfällig ist der Vorschlag von *Koller*, von „unvereinheitlichtem Transportrecht“ (TranspR 1987 317 Fn. 3) oder „unvereinheitlichtem nationalem Recht“ (TranspR 1989 260) zu sprechen; ähnlich *Lieser* Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht (1991). Siehe *Helm* TranspR 1989 389 Fn. 6. Siehe ferner zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452. Der Ausdruck ist auch insoweit unzweckmäßig, weil das ergänzende deutsche Recht durchaus auch durch ein anderes

Übereinkommen als die CMR vereinheitlichtes Recht sein kann.

³⁰ Siehe hierzu die Erl. zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452.

³¹ Siehe zum **Abfallrecht** insgesamt die Gesetzesammlung in BAnz 1991 Nr. 12 a vom 18. 1. 1991; zu den laufenden Ergänzungen Fundstellennachweis A, der jeweils im März für den Stand des Jahresendes veröffentlicht wird; für den 31. 12. 1992 siehe BGBl I Nr. 9a vom 19. 3. 1993, Nr. 2129-15. Siehe insbesondere das Abfallgesetz, zuletzt geändert BGBl 1991 I 1161 mit ständigen Änderungen und mehreren Verordnungen; insbeson-

erhebliche praktische Relevanz für Absender und Frachtführer. Wird die gesamte Entsorgung übernommen, kann die Erfüllung der Abfallbeseitigungspflichten so wichtig sein, daß sie zu Hauptpflichten im Rahmen eines Entsorgungsvertrages werden; siehe auch Rdn. 77. Die Abfallbeförderung ist durch § 1 Nr. 9, 10 und 18 der FreistellungsVO GüKG teilweise von der Anwendung des GüKG und damit der KVO ausgenommen³². Sie unterliegt hinsichtlich der Verbringung des Abfalls speziellen öffentlichrechtlichen Vorschriften.

bb) Chemikalien

Chemikalien³³ sind häufig Gefahrgut; siehe dazu Rdn. 16 f. Sie werfen aber auch Probleme hinsichtlich des Transports auf, insbesondere solche ihrer Verunreinigung durch das Fahrzeug³⁴ oder beigeladene Güter, aber auch wegen der von ihnen ausgehenden Verunreinigungsgefahr³⁵. Die Beförderung von chemikalienverschmutzter Erde ist durch § 1 Nr. 10 der FreistellungsVO GüKG von der Anwendung des GüKG und damit der KVO ausgenommen³⁶.

cc) Gefahrgut

Schrifttum

Basedow Gefährliche Ladung, RabelsZ 1984 365 ff; *Botke* Zur straf- und ordnungswidrigkeitsrechtlichen Verantwortung bei der Beförderung gefährlicher Güter einschließlich der Verantwortlichkeit des Gefahrgutbeauftragten, TranspR 1992 390 ff; *International Congress on transport of dangerous goods and transfer of dangerous wastes*, Antwerpen 1991, ETR 1991 Heft 1 und 2, S. 1–10; *Braun* Rechtsfragen des Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystems der deutschen Chemischen Industrie (1987); *Bremer* Die Haftung beim Gefahrguttransport (1992); *Busch* Grundlagen der Regelungen des Transports gefährlicher Güter, in: RKT-Handbuch Transport, Stand 11/1987 Nr. 7320; *Deutsche Gesellschaft für Transportrecht* (Bericht), TranspR 1992 443 f; *de la Motte*, Haftung und Versicherung beim Transport gefährlicher Güter (Privatdruck ADEKRA und Oskar Schunck KG (1989); Bericht *Deutsche Gesellschaft für Transportrecht*; *Deutsche Ver-*

dere die VO über das Einsammeln und Befördern sowie über die Überwachung von Abfällen und Reststoffen (Abfall- und Reststoffüberwachungsverordnung – AbfRestÜberwV) vom 3. 4. 1990, BGBl 1990 I 648; Abdruck bei *Hein/Eichhoff* u. a. GuKG Bd. I G 280. Siehe ferner den Richtlinienentwurf der EG-Kommission über die zivilrechtliche Haftung für durch Abfall verursachte Schäden vom 1. 9. 1989, ABl. 1989 Nr. C 251/3, nach dem eine zwingende Haftung auch des Beförderers nach Art. 2 b, 3, 8 möglich ist; *BSL* DVZ Nr. 32 vom 17. 3. 1992 S. 8; Beitrag o. V., DVZ Nr. 16 vom 8. 2. 1992 S. 8. Zur Abfall-Verbringungs-Verordnung (EWG Nr. 259/93, Abl. 1993 Nr. L 30 vom 6. 2. 1993 S. 1), die in jedem Mitgliedstaat spätestens ab dem 6. 5. 1993 unmittelbar anzuwenden ist, siehe EuZW 1993 235 f.

Literatur: *Hosel/Schenkel/Schnurer* Mullhandbuch (Loseblatt); *Hosel/Kumpf* Technische Vorschriften für die Abfallbeseitigung (Loseblatt). Fachzeitschrift: Müll und Abfall.

Zum **Abfallbegriff** in § 1 Nr. 9 Freistellungsverordnung zum GüKG: BGH vom 1. 2. 1990, TranspR 1990 232 ff = VersR 1990 677 ff; zur Rechtsnatur des Abfalltransports siehe Rdn. 76 f;

zu den Begleitpapieren § 427 Rdn. 16; zur Beseitigung und Rückführung von Verpackungen siehe Rdn. 25.

Zur Entsorgungstechnik siehe *Rmschede u. a.* Entsorgungslogistik I (1992).

³² Siehe § 4 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 3; zum Abfallbegriff BGH vom 1. 1. 1990, TranspR 1990, 232 ff = VersR 1990 677 ff; OLG Celle vom 3. 7. 1992, TranspR 1993 52 f (Altpapier zur Wiederverwertung).

³³ Zum Chemikalienrecht: Fundstellennachweis A, der jeweils im März für den Stand des Jahresendes veröffentlicht wird; für den 31. 12. 1992 siehe BGBl I Nr. 9a vom 19. 3. 1993, Nr. 8053–6. Siehe *Mahlmann* Chemikalienrecht – Gesetz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen, BAnz Nr. 148 a vom 19. 8. 1991; *Nöthlichs* Gefahrstoffe – Kommentar zum Chemikaliengesetz und zur Gefahrstoffverordnung (Losebl.). Siehe ferner Rdn. 14 und 16 f.

³⁴ Siehe zur Binnenschifffahrt BGH vom 26. 5. 1975, VersR 1975 823.

³⁵ Siehe § 429 Rdn. 19. Zur Charter von Seeschiffen siehe OLG Hamburg vom 3. 10. 1985, TranspR 1986 26 = VersR 1986 911 ff. Siehe auch Rdn. 17.

³⁶ Siehe § 4 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 3.

kehrwissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter, Schriftenreihe der DVWG Nr. 76 (1983); *Durschlag* Die Rechte und Pflichten sind eindeutig abgegrenzt, DVZ Nr. 54 vom 7. 5. 1987 S. 12 f; *Feldhaus* Zur Entwicklung der Haftung beim Seetransport gefährlicher Güter (1985); *Freise* Haftung für Schaden beim Gefahrguttransport mit der Eisenbahn, IZ 1985 112 ff; *derselbe* Verschärfung der Haftung bei Beförderung gefährlicher Güter, IZ 1983 1 ff; *Herber* Auf dem Wege zu einer Regelung der Haftung für gefährliche Güter, TranspR 1983 5 ff; *Hole/Busch* Internationale und nationale Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, TranspR 1986 401 ff; *Hommel* Handbuch der gefährlichen Güter (Losebl.); *Lankes* Hinweise zur Lagerung gefährlicher Güter bei gewerblichen Lagerhaltern, Spediteur 1988 413–424; *Lorenz* Versicherungsprobleme beim Transport gefährlicher Güter, VW 1985 42 ff. *derselbe* Haftung beim Transport gefährlicher Güter – ein noch ungelöstes Problem, TranspR 1987 253 ff; *Montada* Künftig mehr Risiko für Gefahrguttransporte, DVZ Nr. 130 vom 2. 11. 1982 S. 3; *Muller* Kabotageverkehre in der BRD unterliegen nicht voll der GGVS, DVZ Nr. 30 vom 12. 3. 1991 19; *Muller* Jeder Verkehrsträger hat seine eigenen Regeln, DVZ Nr. 45 vom 14. 4. 1993 S. 39 f; *Mutz* Übereinkommen ... (CRTD), ETR 1990 32 ff; *Pabst* Gefahrguttransport mit Binnenschiffen und Haftung – ein Problem, das gelöst werden kann, TranspR 1988 139 ff; *Renger* Die innerstaatliche Umsetzung der CRTD, VersR 1992 778 ff; DGTR TranspR 1992 443; *Richter* Haftung und Versicherung beim Transport gefährlicher Güter, VW 1993 372 ff; *Richter-Hannes* Der Schutz Dritter bei Gefahrguttransporten – UNIDROIT-Konvention von 1986, RabelsZ 1987 357–400; *Ridder* Gefahrgut-Handbuch (Losebl. Stand 1993); *Trappe* Haftung beim Transport gefährlicher Güter im Seeverkehr, VersR 1986 942 ff; *Visser* Aktuelle Probleme des RID, IZ 1993 51 ff; *Wiesbauer* Aktuelle Haftungsfragen des internationalen Gefahrguttransports, IZ 1987 73 ff; *derselbe* DVZ Nr. 114 vom 24. 9. 1983, S. 40 ff; *Zapp* Deutschland ohne GGVS, DVZ Nr. 41/42 vom 8./10. 4. 1993.

- 16** Das Recht der Gefahrgutbeförderung ist heillos zersplittert³⁷. Insbesondere konkurrieren völkerrechtliche Übereinkommen³⁸, EG-Richtlinien³⁹ und innerstaatliche Gesetze und Rechtsverordnungen⁴⁰, jeweils nach Beförderungssparten getrennt oder auch teilweise gemeinsam geregelt. Siehe als Grundlagen insbesondere das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)⁴¹. Die Anlagen A und B zum ADR enthalten laufend ergänzte Listen gefährlicher Güter⁴². Zum ADR gibt es zahlreiche Ausnahmereordnungen⁴³. Das die Haftung verschärfende Genfer ECE-Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Scha-

³⁷ Einen umfangreichen Überblick geben *Hole/Busch* TranspR 1986 401, 403 ff. Zum vollständigen Überblick auf neuem Stand siehe „Fundstellennachweise“ A (Inland) und B (Volkerrechtl. Vereinbarungen). Die Nachweise erscheinen jeweils im März für den Stand des Jahresendes; zum 31. 12. 1992: Nachweis A, BGBl I Nr. 9a vom 19. 3. 1993; Nachweis B, BGBl II Nr. 6a vom 25. 2. 1993, nach Datum des Übereinkommens geordnet.

³⁸ **Straßenbeförderung:** Fundstellennachweise B, BGBl II Nr. 6a vom 25. 2. 1993 S. 317; A Nr. 9241-15; **Eisenbahn:** Übereinkommen COTIF und die Anlage I (RID) zur ER/CIM 1980, Anh. II nach § 460. Geltende Fassung des RID vom 1. 8. 1991, BGBl. II vom 22. 8. 1991, Anlageband. Vornehmlich zur Rechtsvergleichung siehe DVWG Haftung ... (1983).

³⁹ Eine eigene EG-Richtlinie wird diskutiert; mehrheitlich wird aber die Durchsetzung der bisherigen internationalen Rechtsgrundlagen in allen EG-Staaten bevorzugt.

⁴⁰ Siehe zum Überblick über Gesetzeslage und Praxis DVZ Nr. 136 vom 27. 3. 1993 Beilage Gefahrgut Transport S. 17–35; die DVZ bringt regelmäßig aktuelle Beiträge zum Gefahrgutrecht. Zu Tank- und Silobeförderungen von Gefahrgut DVZ Nr. 127 vom 24. 10. 1992 Beilage Tank- und Siloverkehre.

Im Fundstellennachweis A, für den 31. 12. 1992 BGBl I Nr. 9a vom 19. 3. 1993 finden sich ca. 15 Einträge, jeweils mit zahlreichen Änderungen: zur **Straßenbeförderung** Nr. 9241-23; zur **Binnenschifffahrt** Nr. 9502-13; 9241-15; zum Entwurf einer Neufassung *BSL*, Spediteur 1992 397 f; zur **Eisenbahn** Nr. 9241-23-10; 9241-15; zur **Seeschifffahrt** Nr. 9512-17; 9241-15.

⁴¹ Vom 30. 7. 1957, BGBl 1969 II 1491 (Abdruck bei *Hem/Eichhoff u. a.* GüKG J 116.

⁴² Siehe zuletzt BGBl 1993 234 (mit separat zu bestellendem Anlageband).

⁴³ Siehe zuletzt die 21. ADR-Ausnahmereordnung vom 13. 10. 1992, BGBl II 1070 ff; dazu *Hoffmann* DVZ Nr. 136 vom 14. 11. 1992 S. 10.

den bei der Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen vom 10. 10. 1989 (CRTD)⁴⁴ ist bisher nicht in Kraft getreten⁴⁵. Jedoch will die Bundesregierung es innerstaatlich durchführen⁴⁶. Alle Gefahrgutvorschriften werden dem Stand der Erkenntnis entsprechend ständig geändert⁴⁷. Eine nähere Darstellung in diesem Kommentar ist daher nicht möglich. Für die Beförderung auf der Straße ist insbesondere die GGVS maßgeblich⁴⁸; auch für Kabotagebeförderungen ausländischer Frachtführer in Deutschland⁴⁹. Das Eisenbahn-Gefahrgutrecht beruht auf eigenen Rechtsgrundlagen, entspricht aber sachlich dem für die Straße geltenden⁵⁰; ebenso das der Binnenschifffahrt mit der ADN⁵¹. Die Seeschifffahrt hat traditionell ein eigenes Gefahrgutrecht auf der Grundlage des IMDG-Codes und der GGVS⁵². Neben den durch besondere Gesetze für gefährlich erklärten können auch andere Güter durch ihre Eigenart Schäden verursachen⁵³. Man kann bei diesen von atypischem Gefahrgut sprechen.

Die frachtvertragliche Haftung für Gefahrgutbeförderung hat, obwohl sie ein altes Problem darstellt⁵⁴, bisher keine besondere Regelung gefunden⁵⁵. Daher muß grundsätzlich von den für den jeweiligen Frachtvertrag geltenden Normen ausgegangen

⁴⁴ Abdruck in englischer Sprache TranspR 1990 83–88.

⁴⁵ Es ist bisher nur von Deutschland und Marokko ratifiziert und hat allenfalls geringe Aussichten eines Inkrafttretens oder gar europaweiter Anerkennung. Siehe Renger VersR 1992 778; DGTR TranspR 1992 443; Bremer Die Haftung beim Gefahrguttransport (1992) 336; Richter VW 1993 372, 373 ff; kritisch zum Vorentwurf Montada DVZ Nr. 130 vom 2. 11. 1982 S. 3. Siehe eingehend auch Bremer 335–442.

⁴⁶ Siehe Renger VersR 1992 778 ff.

⁴⁷ Siehe DGTR TranspR 1992 443 f (Änderungen zum 1. 1. 1993); Schmaltz/Notbluchs Sicherheitstechnik (Losebl., 10 Bände); Wiesbauer Aktuelle Haftungsfragen des internationalen Gefahrguttransports, IZ 1989 73–82;

⁴⁸ Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Gefahrgutverordnung Straße – GGVS) i. d. F. vom 24. 7. 1991, BGBl I 1714; Abdruck in jeweils geltender Fassung (mit Zeitverzögerungen) bei Heim u. a. GuKG (Losebl.) Nr. 275, auf der Ermächtigungsgrundlage von § 3 Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutgesetz). Die 4. ÄndVO, die die internationalen Änderungen (1. 1. 1993) in Deutschland einführen und mit dem Eisenbahnrecht koordinieren soll, ist bisher (1. 4. 1993) noch nicht erlassen. Zum Entwurf siehe kritisch BSL, Spediteur 1992 397. Die EG-Kommission will anstelle der Transformation in nationale Rechte eine unmittelbar wirkende EG-Regelung einführen; DVZ Nr. 35 vom 25. 3. 1993 und Zapp DVZ Nr. 41/42 vom 8./ 10. 4. 1993.

⁴⁹ Hole DVZ Nr. 35 vom 22. 3. 1990, S. 1 f; zu den Lücken der Anwendung der GGVS bei Kabotage Müller DVZ Nr. 30 vom 12. 3. 1991 S. 19.

⁵⁰ International auf dem Übereinkommen COTIF

und die Anlage I (RID) zur ER/CIM 1980, Anh. II nach § 460; innerstaatlich auf der Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE); siehe Fundstellennachweis A für den 31. 12. 1992, BGBl I Nr. 9a vom 19. 3. 1993 Nr. 9241–23–10.

⁵¹ Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein, deren Anpassung an das Straßen- und Eisenbahngefahrgut zum 1. 1. 1993 (rückwirkend) im Gange ist; siehe BSL, Spediteur 1992 398. Für die übrigen Bundeswasserstraßen gilt diese ebenfalls; siehe Fundstellennachweis A für den 31. 12. 1992, BGBl I Nr. 9a vom 19. 3. 1993 Nr. 9502–13–1.

⁵² § 564 b HGB; dazu Prußmann/Rabe³ § 642 HGB Anm. B. Zum „International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code)“ siehe dort Anm. B 2 a. Die GGVS (BGBl 1991 I 1714 ff), durch die der IMDG-Code in das deutsche Recht eingeführt wird, unterliegt ständiger Anpassung, derzeit (rückwirkend zum 1. 1. 1993) unmittelbar bevorstehend.

⁵³ Beispiele: OLG Karlsruhe vom 14. 11. 1972, VersR 1974 129 f (Kakaomaden in Lagergut); OLG Düsseldorf vom 4. 3. 1982, VersR 1982 1202 f (feuchter Holzkohlengrus kein Gefahrgut).

⁵⁴ Siehe schon die Fälle RG vom 15. 2. 1895, RGZ 37 10 ff und RG vom 27. 9. 1919, RGZ 96 277 ff.

⁵⁵ Zur CRTD siehe Rdn. 16. Zur Haftung siehe besonders: de la Motte, Haftung und Versicherung beim Transport gefährlicher Güter (Privatdruck ADEKRA und Oskar Schunck KG 1989; Herber Auf dem Wege zu einer Regelung der Haftung für gefährliche Güter, TranspR 1983 5 ff; derselbe Haftung beim Transport gefährlicher Güter – ein noch ungelöstes Problem, TranspR 1987 253 ff; Wiesbauer Aktuelle Haftungsfragen des internationalen Gefahrguttransports, IZ 1987 73 ff.

werden. Sonderregeln enthält insbesondere Art. 22 CMR, Anh. VI nach § 452. Besonderheiten ergeben sich durch die durch das öffentliche Gefahrgutrecht festgelegten besonderen Pflichten⁵⁶, aber auch durch eine Umdefinition frachtrechtlicher Begriffe. In erheblichem Umfang sind der **Absender** (auch wenn er nur Spediteur ist⁵⁷) und der „**Verlader**“⁵⁸ für die richtige Kennzeichnung, Information und Mitgabe der Anweisungen und Abdrucke der Sicherheitsbestimmungen- und Anweisungen verantwortlich; § 4 GGVS. Informationen des Verladers sind an den Spediteur, von diesem an den Frachtführer, von diesem wieder an Unterfrachtführer, Fahrzeugführer, Lagerhalter und andere beteiligte Personen zuverlässig weiterzuleiten⁵⁹. Der Frachtführer (insbesondere auch der Fahrer) ist nicht verpflichtet, die ihm übergebenen Unterlagen auf Vollständigkeit zu überprüfen⁶⁰. Jedoch muß die Beachtung der typischen Gefahrgutpapiere und die Mitführung der Verhaltensanweisungen nach Gefahrgutrecht gefordert werden. Allerdings ist es Sache des Absenders, die Gefahrguteigenschaften zu kennen, den Frachtführer auf sie hinzuweisen und die vorgeschriebenen Papiere mit zu übergeben⁶¹. Der Internationale Spediteurverband FIATA hat ein Formular für die Absendererklärung zur Beförderung gefährlicher Güter herausgegeben: das „FIATA SDT“⁶². Vielfach ist auch **unzulängliche Verpackung** Grundlage der Gefahrgutschäden⁶³. Der **Frachtführer kann haften wegen unsorgfältiger Verstauung** mit Schadensfolge für andere⁶⁴.

- 18** Eine **allgemeine internationale Haftungsregelung für Gefahrgut**, insbesondere zur Drittschadenshaftung, gibt es bisher nicht. Nur für Ölverschmutzungs- und Nuklearrisiken bestehen entsprechend scharfe Haftungs- und Versicherungsübereinkommen⁶⁵. Die Drittschadenshaftung in Deutschland beruht auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen⁶⁶. Zahlreiche im Gefahrgutrecht vorgeschriebenen Handlungen stehen unter der Androhung des **Ordnungswidrigkeitenrechts**; § 10 GGVS⁶⁷. Daher ist der schuld-

⁵⁶ *Durchschlag* DVZ Nr. 54 vom 7. 5. 1987 S. 12.

⁵⁷ Dazu kritisch *BSL*, Spediteur 1992 397.

⁵⁸ § 2 Abs. 1 Nr. 4 GGVS: „wer als unmittelbarer Besitzer das Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert“. Dazu *Durchschlag* DVZ Nr. 54 vom 7. 5. 1987 S. 12.

⁵⁹ Siehe *de la Motte* aaO S. 14 f. Aus der Rechtsprechung siehe RG vom 15. 2. 1895, RGZ 37 10 ff und RG vom 27. 9. 1919, RGZ 96 277 ff (beide zum Eisenbahnrecht).

⁶⁰ BGH vom 16. 10. 1986, TranspR 1987 96, 97 = VersR 1987 304 (zu Art. 11 Abs. 2 CMR).

⁶¹ Zur Haftung nach § 5 b ADSp siehe BGH vom 26. 10. 1977, VersR 1978 133 ff (Kenntnis des Speditors von der Gefahr); OLG Hamburg vom 19. 12. 1985, TranspR 1986 146 ff = VersR 1986 261 ff (Bariumsulfat, Fahrzeugverunreinigung, CMR); BGH vom 16. 10. 1986, TranspR 1987 96 ff = VersR 1987 304 ff (Drahtlack, Art. 22 CMR); OLG Düsseldorf vom 23. 1. 1992, TranspR 1992 218 f (keine Haftung nach Art. 22 CMR für gegenüber Dritten unschädliches Gut). Zur Absenderhaftung siehe auch Rdn. 199.

⁶² Abgedruckt bei *Krien/Valder* Speditions- und Lagerrecht (Losebl.) Nr. 6581.

⁶³ BGH vom 7. 6. 1962, VersR 1962 721 f (Magnesium bei Eisenbahntransport); LG Düsseldorf vom 29. 11. 1985, TranspR 1987 340 f (positive Ver-

tragsverletzung, Aufwendungen des Frachtführers, CMR).

⁶⁴ BGH vom 14. 12. 1972, NJW 1973 329 ff = VersR 1973 218 ff (Natriumperoxyd auf Seeschiff); keine Haftung des Reeders für gestatete Gefahrgutverladung; BGH vom 17. 11. 1980, BGHZ 78 384 f.

⁶⁵ *Wiesbauer* IZ 1987 73, 77 f.

⁶⁶ Siehe umfassend *Bremer* Die Haftung beim Gefahrguttransport (1992); zur Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB und zu den Unfallverhütungsvorschriften BGH vom 11. 6. 1974, VersR 1974 1127 ff. Zur strengen Haftung nach Binnenschiffahrtsrecht *Pabst* TranspR 1988 139 ff; *Bremer* S. 45–89; zur Haftpflichtversicherung für Gefahrgutschäden siehe *Lorenz* VW 1985 42 ff; *Bremer* jeweils am Ende jeden speziellen Abschnitts; zur Haftung bei Eisenbahnbeförderung *Freise* IZ 1985 112; generell *Basedow* RabelsZ 1984 365 ff; *Trappe* VersR 1986 942 ff.

⁶⁷ Dazu *Botke* Zur straf- und ordnungswidrigkeitsrechtlichen Verantwortung bei der Beförderung gefährlicher Güter einschließlich der Verantwortlichkeit des Gefahrgutbeauftragten, TranspR 1992 390 ff. Neuere Beispiele: OLG Düsseldorf vom 19. 5. 1989, TranspR 1989 424 f; OLG Düsseldorf vom 15. 4. 1992, TranspR 1993 93 f; OLG Oldenburg vom 2. 6. 1992, TranspR 1992 324 ff.

hafte Verstoß wohl eine unerlaubte Handlung nach § 823 Abs. 2 BGB⁶⁸. Von einem weiten Umfang des Schutzbereichs dieser Bestimmungen muß ausgegangen werden, weil sie Ausfluß eines alle Bürger schützenden Sicherungssystem gegen Risiken moderner Technik sind; dazu gehört vor allem auch der Schutz vor Risiken, die den einzelnen unvorhersehbar treffen und gegen die er selbst auch durch Versicherung keine ausreichende Vorsorge treffen kann. Freilich greift der Schutz durch § 823 BGB über den Kreis der am Transport beteiligten Personen weit hinaus.

dd) Lebensmittel

Das Lebensmittelrecht⁶⁹ betrifft ganz überwiegend nicht primär den Transport, sondern die Herstellung und den Verkauf von Lebensmitteln. Die Lebensmitteltransportmittel-Verordnung – LMTV⁷⁰ – enthält öffentlichrechtliche Vorschriften über die Anforderungen an solche Behälter, über ihre Reinigung und Verwendung. Diese Bestimmungen sind bei der Ausführung von Frachtverträgen zu beachten. Ihre Verletzung kann zu verschärfter Haftung (Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit) führen. Siehe auch das Fleischhygienegesetz (letzte Änderung vom 18. 12. 1992, BGBl 1992 2022, 2229 ff und 2033 f) und das Geflügelfleischhygienegesetz (letzte Änderung vom 18. 12. 1992, BGBl 1992 2022, 2234 ff). Für leicht verderbliche Lebensmittel gilt für grenzüberschreitende Transporte das Übereinkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Transporte zu verwenden sind, vom 1. 9. 1970 (ATP)⁷¹. Von großer praktischer Bedeutung wird nach ihrer Umsetzung in das deutsche Recht die EG-Richtlinie 92/1/EWG vom 13. 1. 1993, die regelmäßige Kältekontrollen von Kühlfahrzeugen und deren Aufzeichnung und Aufbewahrung vorschreibt⁷².

ee) Leichen

Gem. seinem § 4 Abs. 1 Nr. 3 fällt die Beförderung von Leichen nicht unter das GüKG⁷³. Art. 1 Abs. 4 c CMR schließt Leichentransporte von der Anwendung der CMR aus. Leichentransporte unterliegen daher den §§ 425 ff.

ff) Kriegswaffen

Nach § 3 des Gesetzes über die Kontrolle von Kriegswaffen (KWKG)⁷⁴ ist deren Beförderung genehmigungspflichtig. Gem. § 12 Abs. 2 KWKG ist über die Beförderung

⁶⁸ Für Anwendung von § 823 Abs. 2: *Dubuschar* 29; *de la Motte* aaO S. 14; dagegen *Schunemann* Schadensersatzrechtliche Grundfragen bei der Gefahrgutbeförderung, *TranspR* 1992 53, 55 f.

⁶⁹ Letzte Änderungen des Lebensmittelrechts vom 18. 12. 1992, BGBl 1992 2022 ff; *Zipfel/Rathke* Lebensmittelrecht, Loseblatt-Kommentar, Stand Januar 1993.

⁷⁰ Verordnung über hygienische Anforderungen an Transportbehälter zur Beförderung von Lebensmitteln vom 13. 4. 1987 (Lebensmitteltransportmittel-Verordnung – LMTV) BGBl 1987 I 1212 ff.

⁷¹ BGBl 1974 II 565 ff; Gesetz zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens vom 20./28. 7. 1988, BGBl II 630 ff, 672. Mitgliederstand jeweils im Fundstellennachweis B, für den

31. 12. 1992 siehe BGBl II Nr. 6a vom 25. 2. 1993 S. 414.

⁷² Siehe dazu *Oldenburg* DVZ Nr. 62 vom 27. 5. 1993, S. 39.

⁷³ Siehe Anh. I nach § 452.

⁷⁴ Siehe dazu *Hucko* Außenwirtschaftsrecht – Kriegswaffenkontrollrecht, Textsammlung mit Einführung³ (April 1992), BAnz Nr. 100a vom 30. 5. 1992, insbesondere § 12 Abs. 4 Kriegswaffenkontrollgesetz – KWKG (S. 135) und §§ 4, 5 der 2. DVO zum KWKG (S. 158 f). Dazu *Pottmeyer* Kriegswaffenkontrollgesetz (Kommentar) (1991). Siehe zur laufenden Veränderung Fundstellennachweis A, der jeweils im März für den Stand des Jahresendes veröffentlicht wird; für den 31. 12. 1992 siehe BGBl I Nr. 9a vom 19. 3. 1993, Nr. 190-1.

von Kriegswaffen ein Kriegswaffenbuch zu führen. Nach Abs. 2 muß der Frachtführer sich bei Übernahme zur Beförderung eine Ausfertigung der Genehmigungsurkunde übergeben lassen, die er nach Abs. 4 mitzuführen hat. Es handelt sich demnach um eine in vollem Umfang zu kontrollierende Transportart, die besondere Sorgfaltspflichten begründet.

gg) Nukleares Material

- 22** Zum Atom- und Strahlenschutzrecht siehe das Atomgesetz und die Strahlenschutzverordnung⁷⁵; zur Haftung siehe *Fischer* Haftung bei Nukleartransporten, *TranspR* 1989 4 ff. Die Beförderung von nuklearem Material ist gem. § 1 Nr. 12 der Freistellungs-VO GüKG (§ 4 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 3) von dessen Anwendung ausgenommen. Durch § 9 Abs. 1 Nr. 3 und 4 GüKUMT wird teilweise die Haftung des Frachtführers für Nuklearschäden ausgeschlossen.

hh) Schwergut

- 23** Schwerguttransporte verlangen besondere Maßnahmen. Sie werden in der Regel auf der Grundlage der Schwergutbedingungen, Anh. III/3 nach § 452 durchgeführt⁷⁶.

ii) Tiere

- 24** Zum Schutz lebender Tiere gibt es Sonderregeln: Das Europäische Übereinkommen vom 13. 12. 1968 über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport⁷⁷ und das Europäische Übereinkommen vom 10. 5. 1979 über den Schutz von Schlachttieren⁷⁸ enthalten u. a. genaue Regelungen für Transport, Verladen, Ausladen und Behandlung der Tiere sowie über die Einrichtungen der Transportmittel. Ferner ist das Tierseuchengesetz (letzte Änderung vom 18. 12. 1992, *BGBI* 1992 2022 ff) zu beachten, insbesondere § 6 ff. Auch das Tierschutzgesetz (letzte Änderung vom 18. 12. 1992, *BGBI* 1992 2022, 2227 ff) enthält Vorschriften über Beförderung von Tieren. Die Tierbeförderung ist durch § 1 Nr. 11a der FreistellungsVO GüKG von der Anwendung des GüKG und damit der KVO ausgenommen⁷⁹. Inwieweit bei begleiteten Tiertransporten den Frachtführer Obhutspflichten treffen, kann nicht einheitlich beantwortet werden. Man muß davon ausgehen, daß die Versorgung der Tiere dem Begleiter obliegt, die sich aus der Verpflichtung zu ihrer ordnungsgemäßen Beförderung ergebenden jedoch den Frachtführer.

jj) Verpackungen

- 25** Eine besondere Rolle spielt in neuester Zeit als Folge der Rücknahmepflicht für gebrauchte Transportverpackungen gem. § 4 VerpackV die Rückbeförderung solcher Verpackungen⁸⁰. Da die Rücknahmepflicht nur Hersteller und Vertreiber betrifft, müs-

⁷⁵ Fundstellennachweis A, *BGBI* I Nr. 9a vom 19. 3. 1993, Nr. 751-1 und 751-1.

⁷⁶ Zur Stellung eines für den betreffenden Schwerguttransport ungeeigneten Fahrzeugs siehe *OLG Düsseldorf* vom 15. 3. 1984, *TranspR* 1984 197 f.

⁷⁷ Vom 13. 12. 1968, *BGBI* II 1973 721 ff, mit Zusatzprotokoll vom 13. 12. 1968, *BGBI* II 1980 1153 ff, Mitgliederstand Fundstellennachweis B, für den 31. 12. 1992 siehe *BGBI* II Nr. 6a vom 25. 2. 1993 S. 405.

⁷⁸ Gesetz vom 9. 12. 1983, *BGBI* 1983 II 770 ff. Mit-

gliederstand im Fundstellennachweis B, für den 31. 12. 1992 siehe *BGBI* II Nr. 6a vom 25. 2. 1993 S. 462.

⁷⁹ Siehe § 4 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 3; ferner § 29 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 6.

⁸⁰ Siehe dazu *Henselder-Ludwig* VerpackV vom 12. 6. 1991, Textausgabe mit Einführung, Anmerkungen und Materialien, *BAnz* Nr. 133a vom 21. 7. 1992, insbesondere S. 58–61; *Strecker/Berndt* Kommentar zur Verpackungsverordnung 1992; *Mischke* BB 1993 672 ff.

sen diese entweder die Verpackungen selbst zurückholen oder durch einen Frachtführer zurückholen lassen. Nach anderer Auffassung muß der Empfänger sie auf seine Kosten zurücksenden⁸¹. Hieraus entwickelt sich derzeit ein neuer Zweig des Beförderungsgewerbes. Die Pflichten aus solchen Verträgen gehen insoweit über die eines normalen Frachtführers hinaus, als sie vor allem die dem Verpackungs- und Abfallrecht entsprechende Pflicht zur Rückführung oder sonstigen Behandlung enthalten. Diese ist als Hauptpflicht dieses besonderen Frachtvertrages anzusehen.

2. Sonderordnungen zum Landfrachtrecht

Das Landfrachtrecht war ursprünglich im HGB einheitlich geregelt, ist jedoch heute **26** durch zahlreiche Sonderbestimmungen in einzelne Teilgebiete zersplittert, die untereinander durch sehr unterschiedliche Kriterien abgegrenzt werden. Grundsätzlich ist jede dieser Sonderordnungen anzuwenden, wenn der betreffende Frachtvertrag die Beförderung mit diesem vorsieht. Siehe im einzelnen aber Rdn. 4–11 und Anh. V nach § 452 Rdn. 65 ff.

a) Beförderung mit anderen Transportmitteln als Kraftfahrzeugen

Hierzu bestehen keine Sonderbestimmungen. Es gelten (dispositiv) die §§ 425 ff; **27** vielfach durch AGB, z. B. durch die ADSp abbedungen.

b) Grenzüberschreitender Kraftverkehr

Innerhalb der Kraftfahrzeugbeförderung ist zwischen grenzüberschreitendem und **28** innerdeutschem Transport zu unterscheiden. Beim grenzüberschreitenden Verkehr kann das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR) Anwendung finden, wenn die Voraussetzungen seines Art. 1 vorliegen. Fehlen diese (so etwa beim Transport von Umzugsgut oder Leichen), gilt nationales Recht, entweder innerdeutsches und/oder ausländisches; siehe hierzu die Erl. zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452.

c) Innerdeutsches Kraftfahrzeug-Transportrecht

Ist innerdeutsches Kraftfahrzeug-Frachtrecht maßgeblich, dann ist vorrangig das **29** Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG, Anh. I nach § 452) anzuwenden. Jedenfalls gilt dies für die Vergangenheit in vollem Umfang. Zum 1. 1. 1994 wird jedoch das gesamte Tarifrecht durch das Tarifaufhebungsgesetz⁸² aufgehoben. Die Rechtsverordnungen KVO, Anh. II nach § 452 und GüKUMT, Anh. IV nach § 452 werden durch Beseitigung oder Änderung tariflicher Vorschriften durch Rechtsverordnungen der neuen Rechtslage angepaßt werden, bleiben aber in ihrem frachtrechtlichen Inhalt im übrigen erhalten. Siehe dazu im einzelnen vor 1 GüKG, Anh. I nach § 452 sowie die Bemerkungen zu GüKUMT und KVO.

Das GüKG war und ist jedoch nicht auf alle mit dem Kraftfahrzeug ausgeführten **30** Güterbeförderungen anzuwenden. Vielmehr nehmen § 4 GüKG und die „Freistellungsverordnung“ die Beförderung dort bezeichneter Güter und Transportmittel von der Anwendung des GüKG und damit der zwingenden Tarife und Beförderungsbedingun-

⁸¹ Str.; die von *Strecker/Berndt* S. 66 vertretene Rucksendungspflicht ist kaum praktikabel und läuft dem Gesetzeszweck zuwider, weil der End-

verbraucher eine solche Rucksendung nicht mit zumutbarem Aufwand organisieren kann.

⁸² Siehe vor § 1 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 1 ff.

gen aus; siehe § 4 GüKG, Anh. I nach § 452. Im Bereich dieser Ausnahmen gilt grundsätzlich Vertragsfreiheit, soweit nicht andere Spezialnormen öffentlich-rechtlicher Art (siehe Rdn. 14 ff) eingreifen. Von dieser Vertragsfreiheit wird insbesondere durch die ADSp, Anh. I nach § 415 und die AGNB, Anh. III/1 nach § 452, Gebrauch gemacht. Nach Auffassung des BGH gilt ferner das HGB-Landfrachtrecht dann, wenn eine Güterfernbeförderung zwar formlos vereinbart, dann aber abredewidrig nicht durchgeführt worden ist; BGH vom 22. 1. 1971, BGHZ 55 217, 219; HGB-Landfrachtrecht schlägt letztlich auch bei der Formfreiheit von Nebenabreden zum KVO-Frachtvertrag in gewissem Maße durch; § 11 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 10 ff KVO.

- 31** Das GüKG enthält neben seinem vor allem öffentlich-rechtlichen Kern auch nach Inkrafttreten des **Tarifaufhebungsgesetzes wichtige zivilrechtliche Bestimmungen**. Zu diesen gehören neben den zum 1. 1. 1994 ganz aufgehobenen Ermächtigungsnormen der § 20 Abs. 5 und 84 die ebenfalls aufgehobenen oder um ihre tariflichen Teile gekürzten §§ 20 a, 22, 23, 85, 84. Dagegen bleiben §§ 26 (zwingende Haftung zugunsten der Kunden) und § 27, 83 Abs. 4, 103 Abs. 2 Nr.4 (Versicherungspflicht) erhalten.
- 32** Irreführend ist § 1 GüKG, nach dem die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen „ausschließlich“ dem GüKG unterliegen soll. In privatrechtlicher Hinsicht bietet das GüKG nur wenige Rahmenvorschriften und die Ermächtigungsgrundlagen für die Rechtsverordnungen, die das materielle Recht regeln (KVO, Anh. II nach § 452, GüKUMT, Anh. IV nach § 452). Diese haben ihrerseits unterschiedliche Geltungsbereiche. Soweit das GüKG gilt, muß also zur Feststellung der anzuwendenden Vorschriften nochmals zwischen mehreren Unterarten des Frachtvertrages unterschieden werden:

aa) Umzugsgut, Handelsmöbel

- 33** Für den Umzugsverkehr und für Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr hat der Bundesverkehrsminister durch den Güterkraftverkehrstarif für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln in besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen im Güterfernverkehr und Güternahverkehr (GüKUMT), Beförderungsbedingungen Anlage zu § 1 (Bed. GüKUMT)⁸³ die Beförderungsbedingungen zwingend vorgeschrieben.

bb) Beförderung im Güterfernverkehr durch gewerbliche Unternehmer

Schrifttum: siehe zu § 1 KVO, Anh. II nach § 452.

- 34** Im Bereich des Güterfernverkehrs (Definition in § 4 GüKG, Anh. I nach § 452) gilt die Kraftverkehrsordnung (KVO, Anh. II nach § 452). Ausnahmen des Anwendungsbezirks ergeben sich schon daraus, daß nicht für alle Transporte das GüKG (und damit die KVO) gilt⁸⁴. Zur Anwendung auf Speditionsverträge siehe §§ 412, 413 Rdn. 12, 21 ff sowie Rdn. 90.

cc) Beförderung im innerdeutschen Güternahverkehr durch gewerbliche Unternehmer

Schrifttum: siehe zu § 1 AGNB, Anh. III/1 nach § 452.

- 35** Hinsichtlich der **Beförderungsentgelte** gilt im Güternahverkehr (Definition in § 2 GüKG, Anh. I nach § 452) derzeit noch zwingendes Tarifrecht. Der bislang geltende

⁸³ Abgedruckt und kommentiert in Anh. IV nach § 452; zu der Haftung nach dieser Rechtsverordnung siehe im Überblick § 429 Rdn. 192 ff.

⁸⁴ Siehe vor § 1 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 6 ff und die Erl. zu § 4 GüKG, Anh. I nach § 452.

Höchst-Niedrigst-Margentarif ist ab 1. 1. 1993 nur noch Höchsttarif, der maximal um 10 % überschritten werden darf⁸⁵. Mit dem Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes (siehe vor 1 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 2 f) werden alle Tarife und auch die Ermächtigungsnorm des § 84 GüKG ersatzlos aufgehoben. Zwingende **Beförderungsbedingungen** sind außer für die Beförderung von Umzugsgut und Handelsmöbeln (siehe Rdn. 33) im Bereich des Güternahverkehrs nicht erlassen worden. Daneben existiert zwingendes Recht nur für grenzüberschreitende Transporte (CMR, siehe Rdn. 28). Im allgemeinen innerdeutschen Güternahverkehr fänden daher an sich die Regeln des Landfrachtrechts Anwendung, die jedoch von den Parteien weitgehend abbedungen werden⁸⁶. Neben der Vereinbarung können auch Handelsbräuche bestimmte Konditionen zum Vertragsinhalt machen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit können folgende Bestimmungen als dominierend betrachtet werden:

aaa) Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)

Die ADSp⁸⁷ werden regelmäßig von Spediteuren vereinbart⁸⁸. 36

bbb) AGNB

Die allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB)⁸⁹. Diese werden von Güternahverkehrsunternehmen häufig vereinbart, teilweise auch als Handelsbrauch betrachtet. 37

ccc) Schwergutbedingungen

Zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten (Schwergutbedingungen) siehe Anh. III/3 nach § 452. 38

ddd) Lokale und spezielle Geschäftsbedingungen

Lokale Bedingungen traditioneller Art sind wohl kaum mehr üblich: z. B. die „allgemeinen Bedingungen der gewerblichen Fuhrunternehmer in Hamburg“ siehe BGH vom 15. 10. 1971, WM 1972 49, 51. Dagegen entwickeln sich für neue Geschäftsbereiche ständig nicht durch Verbände standardisierte Unternehmensbedingungen, insbesondere für Paket- und Kurierdienste; siehe Rdn. 42–46. 39

eee) mehrere Bedingungen gleichzeitig

Besonders problematisch ist die Rechtslage, wenn vom Frachtführer mehrere Bedingungen (z. B. AGNB und ADSp) gleichzeitig in Bezug genommen sind; dazu vor § 1 ADSp, Anh. I nach § 415 Rdn. 9 ff. 40

dd) Beförderung von Gütern auf der Straße durch die Eisenbahn

Diese Beförderungen unterliegen im Fernverkehr seit dem 15. 5. 1989 der KVO, Anh. II nach § 452. Die bis dahin geltende Sonderregelung für Güterfernverkehrstrans- 41

⁸⁵ Siehe §§ 84 ff GüKG, Anh. I nach § 452; dazu BGH vom 1. 3. 1974, I ZR 48/73 (unveröffentlicht) und vom 18. 6. 1976, VersR 1976 1129.

⁸⁶ Die vorübergehende Rechtsprechung des BGH zur Unabdingbarkeit des HGB- und BGB-Rechts hat sich seinerzeit durch Gesetzesänderung erledigt; BGH vom 8. 11. 1967 (Ib ZR 35/63 und Ib ZR 135/65), BGHZ 69 218 ff und 221 ff; OLG Frankfurt vom 18. 1. 1977, VersR 1977 735, 736.

⁸⁷ Fassung 1993 abgedruckt in Anh. III/2 nach § 452; Fassung von 1986 abgedruckt und kommentiert in Anh I nach § 415. Zur Neufassung, die keine tiefgreifenden Änderungen gebracht hat, siehe Valder TranspR 1993 81 ff; derselbe, Spediteur 1993 1 ff.

⁸⁸ Siehe vor § 1 ADSp, Anh. I nach § 415 Rdn. 5 ff, insbesondere 17 ff.

⁸⁹ Kommentiert in Anh. III/1 nach § 452; Überblick über die Haftung § 429 Rdn. 181 ff.

porte durch die Deutsche Bundesbahn auf der Straße (KVORb)⁹⁰ ist mit diesem Datum aufgehoben worden.

ee) Paketbeförderung

- 42** Die gewerbliche Paketbeförderung, die dem Postmonopol nicht unterliegt, wird durch eine große Anzahl von Unternehmen in Konkurrenz zur Bundespost⁹¹ auf dem Markt vorgenommen, die meist über eine sorgfältige Organisation in der Lage sind, schneller zu befördern als die Post und auch bei Einzelkunden Pakete abholen. Sie unterhalten ein Netz von Depots und befördern die Pakete als Sammelladungen mit vorausgehender und anschließender Beförderung im Nahverkehr⁹². Diese Unternehmen legen ihren Verträgen unterschiedliche AGB zugrunde⁹³. Je nach Ausgestaltung der Verträge handelt es sich um Speditions- oder Frachtverträge. Ergibt sich aus den Bedingungen, daß der Paketdienst die Beförderung übernimmt, handelt es sich um Frachtverträge, bei denen es nicht darauf ankommt, ob er die Beförderung mit eigenen Fahrzeugen oder durch Subunternehmer ausführt. Sie unterliegen dann zwingendem Frachtrecht, insbesondere im Güterfernverkehr der KVO⁹⁴, aber auch dem Tarifrecht und der Unabdingbarkeit der überlangen Lieferfristen⁹⁵.
- 43** Sind die Verträge – wie wohl oft – als **Speditionsverträge** einzustufen⁹⁶, sind sie wegen der Fixpreise nach § 413 Abs. 1, eventuell auch wegen Selbsteintritts⁹⁷ regelmäßig den frachtrechtlichen Bestimmungen unterworfen. Im Bereich des Güterfernverkehrs ist daher die KVO anwendbar, im Güternahverkehr unterliegen die in den AGB formulierten Bedingungen, insbesondere zur Haftung, nur den Schranken des AGBG. Siehe zu den Grundlagen dieser Abgrenzung §§ 412, 413 Rdn. 2 ff. Wenn die Pakete im Güterfernverkehr befördert werden, kommt es nach § 1 Abs. 5 KVO darauf an, ob die Beförderung mit eigenen Fahrzeugen (im echten Selbsteintritt) erfolgt⁹⁸. Nur in diesen Fällen, also im echten Selbsteintritt des Paketdienstunternehmers ist also zwingend Frachtrecht (KVO) anzuwenden⁹⁹. Wird dagegen der Vertrag bereits primär als **Frachtvertrag** qualifiziert¹⁰⁰, gilt nicht § 1 Abs. 5 KVO, sondern ist bei Beförderung im Fernverkehr die KVO ohne weiteres anzuwenden¹⁰¹.

⁹⁰ Siehe dazu die Voraufll., Kommentierung zur KVO, Anh. II nach § 452.

⁹¹ Siehe zu deren Paketbeförderung § 452 Rdn. 1 ff.

⁹² Siehe dazu *Baumann* Zur rechtlichen Problematik der Paketdienste und ihrer Bedingungen, TranspR 1988 213.

⁹³ *Thonfeld* DVZ Nr. 61 vom 22. 5. 1990 S. 30 f.

⁹⁴ Siehe jedoch bei Annahme eines Fixkosten-Speditionsvertrages § 1 Abs. 5 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 13 ff. Dagegen mit verfassungsrechtlicher Argumentation *Baumann* TranspR 1988 213, 215.

⁹⁵ Siehe dazu § 26 KVO Rdn. 1. *Baumann* TranspR 1988 213, 215 weist zu Recht darauf hin, daß damit das Versprechen kurzer Lieferfristen rechtswirksam ist.

⁹⁶ Siehe §§ 412, 413 Rdn. 61 ff. BGH vom 6. 12. 1990, TranspR 1991 114, 117 = VersR 1991 480 ff, insoweit entsprechend dem Berufungsurteil OLG Hamburg vom 20. 4. 1989, TranspR 1989 284, 286 = VersR 1989 932 ff; OLG Düsseldorf vom 29. 11. 1990, TranspR 1991 75 f = VersR 1991 240 f; OLG Hamm vom 19. 11. 1992, 1993 99, 100.

Als Frachtverträge sehen sie: OLG Düsseldorf vom 7. 5. 1986, TranspR 1987 27 ff = VersR 1987 70; vom 5. 11. 1992, TranspR 1993 99; OLG Hamburg vom 25. 5. 1988, TranspR 1989 55 = VersR 1989 382; LG Tübingen vom 11. 3. 1988, NJW-RR 1988 1440 f; wohl auch OLG Frankfurt vom 28. 8. 1992, TranspR 1993 102 f (wahrscheinlich ein Fall des Paket- oder Kurierdienstes); *Baumann* TranspR 1988 213, 214 f an.

⁹⁷ OLG Düsseldorf vom 29. 11. 1990, TranspR 1991 75 f = VersR 1991 240 f.

⁹⁸ Siehe § 1 KVO Rdn. 16 und §§ 412, 413 Rdn. 21 ff.

⁹⁹ Unzutreffend *Mann* TranspR 1993 13 ff, der weder § 1 Abs. 5 KVO, noch die Rechtspr. des BGH zu diesem Problembereich berücksichtigt. OLG Hamm vom 19. 11. 1992, 1993 99, 100 dehnt die KVO-Haftung entgegen der Rechtspr. des BGH wieder auf den Vor- und Nachlauf aus.

¹⁰⁰ So schon (vor dem Postmonopol) ROHG vom 2. 2. 1872, ROHG 9 89, 90. Siehe die Angaben in der folgenden Fußnote; wohl für Frachtvertrag (im Nahverkehr?) LG Düsseldorf vom 19. 10. 1992, TranspR 1993 140 f.

Soweit danach der Paketdienstunternehmer als Spediteur zu behandeln ist, sehen seine Bedingungen teilweise die **Vereinbarung der ADSp ohne deren §§ 39–41** vor, ersetzen aber die Speditionsversicherung durch eine Güterversicherung, die regelmäßig bessere Leistungen bietet als die Haftung der konkurrierenden Bundespost, aber je nach Fall hinter der Speditionsversicherung nach SVS/RVS zurückbleiben kann¹⁰². Diese Lösung ist auf Kritik gestoßen, weil sie das einheitliche System der ADSp mit dem Grundsatz der Ersetzung der Haftung des Spediteurs durch die Speditionsversicherung nicht übernimmt, sondern abändert¹⁰³. Durch diese Ausnahme ist die bisherige Anerkennung der ADSp durch die Rechtsprechung¹⁰⁴ in Frage gestellt. Denn bei jeder Abweichung von der Originallösung der ADSp bedarf es der Prüfung, ob die höchst-richterlich festgestellte Vereinbarkeit der Gesamtlösung der ADSp mit § 9 ADSp (für kaufmännische Kunden) auch für die jeweilige Variante zu gelten hat¹⁰⁵. Immerhin bedeutet die Anerkennung der ADSp als Gesamtsystem (ähnlich wie bei der VOB) eine der seltenen Ausnahmen vom Grundsatz der Einzelprüfung aller Klauseln im Rahmen der Inhaltskontrolle nach dem AGBG¹⁰⁶. Von den ADSp abweichende Klauseln sind im übrigen deutlich der Inhaltskontrolle ausgesetzt¹⁰⁷.

Bei **Paketbeförderungen für nichtkaufmännische Kunden**¹⁰⁸ erscheint die Vereinbarung der ADSp als überaus problematisch. Man wird davon auszugehen haben, daß die Haftungsbeschränkungen der ADSp in diesen Fällen stets in Gefahr sind, zur vollständigen Unwirksamkeit der ADSp-Einbeziehung zu führen.

ff) Kurierdienste

Den Paketdiensten ähnlich sind sogenannte Kurierdienste, die vor allem eilige Einzelsendungen mit Dokumenten und anderen wertvollen Gütern befördern, meist von Haus zu Haus und oft per Luftfracht oder mit Kleinfahrzeugen, die nicht dem GüKG und der KVO unterliegen¹⁰⁹, von dessen Anwendung ausgenommen aber keine Sammel-lager und kein flächendeckendes Verteilungsverfahren unterhalten. Für sie gelten die gleichen Kriterien wie für Paketdienste. Allerdings führt der oft sehr hohe Wert der Güter dazu, daß eine niedrige Haftungsbeschränkung für sie noch problematischer ist und beim Fehlen einer effizienten und lückenlosen Kontrolle und Dokumentation des Beförderungsvorgangs unbegrenzte Haftung wegen groben Organisationsverschuldens

¹⁰¹ Zutreffend OLG Dusseldorf vom 7. 5. 1986, TranspR 1987 27, 29 = VersR 1987 70; OLG Hamburg vom 26. 5. 1988, TranspR 1989 55 = VersR 1989 382.

¹⁰² Siehe zu den DPD-Bedingungen BGH vom 6. 12. 1990, TranspR 1991 114 ff = VersR 1991 480 ff; AG Tauberbischofsheim vom 5. 6. 1992, TranspR 1993 34 ff.

¹⁰³ *Baumann* TranspR 1988 213, 216; AG Tauberbischofsheim vom 5. 6. 1992, TranspR 1993 34 ff; siehe auch demgegenüber BGH vom 6. 12. 1990, TranspR 1991 114, 117 = VersR 1991 480 ff.

¹⁰⁴ Siehe besonders BGH vom 9. 10. 1981, VersR 1982 486 = NJW 1982 1820 f; dazu vor § 1 ADSp, Anh. I nach § 415 Rdn. 41 f.

¹⁰⁵ Z. B. „für den Streitfall“ bejaht von BGH vom 6. 12. 1990, TranspR 1991 114, 117 = VersR 1991 480 ff (für kaufmännische Kunden); verneint wegen schlechterer Versicherungsleistung von AG Tauberbischofsheim vom 5. 6. 1992, TranspR 1993 34 ff mit beachtlichen fallbezogenen Sachar-

gumenten; kritisch auch *Baumann* TranspR 1988 213, 216.

¹⁰⁶ Dazu vor § 1 ADSp, Anh. I nach § 415 Rdn. 41 f.

¹⁰⁷ Siehe zur unzulässigen Abweichung von § 64 ADSp (Fristbeginn): BGH vom 6. 12. 1990, TranspR 1991 114, 118 = VersR 1991 480 ff unter Aufhebung von OLG Hamburg vom 20. 4. 1989, TranspR 1989 284, 286 = VersR 1989 932 ff; *Baumann* TranspR 1988 213, 216; zur Unwirksamkeit einer Haftungsbeschränkung OLG Dusseldorf vom 29. 11. 1990, TranspR 1991 75 f = VersR 1991 240 ff; zu weiteren Klauseln BGH vom 6. 12. 1990, TranspR 1991 114, 117 f = VersR 1991 480 ff und *Baumann* aaO.

¹⁰⁸ Siehe § 1 ADSp, Anh. I nach § 415 Rdn. 6 f.

¹⁰⁹ Siehe dazu § 1 Nr. 28 FreistellungsVO GüKG (§ 4 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 3); dazu *Thonfeld* DVZ Nr. 61 vom 22. 5. 1990 S. 30, 31. Zum Kurierdienst unter Luftfrachtrecht siehe OLG Hamburg vom 31. 12. 1986, TranspR 1987 142 ff.

vorliegt¹¹⁰. Kurierdienste legen der Haftung häufig eigene, auf der Haftung nach HGB und CMR beruhende Geschäftsbedingungen und eine dafür entwickelte Versicherung zugrunde¹¹¹.

gg) Beförderung von Luftfrachtgütern auf der Straße

47 Siehe dazu § 452 Anh. V.

3. Regelungen außerhalb des Landfrachtrechts

a) Eisenbahnfrachtrecht

Schrifttum

Hier kann nur eine verkürzte Angabe zu häufig zitierter Literatur gegeben werden. Im übrigen ist auf die Angaben vor § 453 in der 3. Auflage (1982) sowie auf die in Überarbeitung befindliche Neuauflage zu verweisen.

Becker Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht (1968); *Finger* Eisenbahnverkehrsordnung, Loseblatt Stand Januar 1992; *Goltermann/Konow* Eisenbahnverkehrsordnung, Loseblatt (Stand März 1992); *Haenni* International Encyclopedia of Comparative Law XII 2 (1973); *Spera* Internationales Eisenbahnfrachtrecht (Wien 1986; Neubearbeitung des früheren Kommentars von *Wick*).

aa) Grenzüberschreitender Verkehr

48 Für die Güterbeförderung mit Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs gilt im grenzüberschreitenden Bereich das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. 5. 1980, BGBl II 130. Dieses Rahmenübereinkommen für den internationalen Eisenbahnfracht- und Personenverkehr enthält im wesentlichen organisatorische Vorschriften. In Art. 3 verweist es auf die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ (Anhang B zum Übereinkommen). Dieser Anhang wird unzweckmäßigerweise international mit „ER/CIM“ zitiert. Wegen der Wahrscheinlichkeit von Änderungen durch die laufenden Revisionen erscheint es richtig, dieser schon umständlichen Bezeichnung das Jahr zuzusetzen, also : „ER/CIM 1980“. Die ER/CIM 1980 wird abgedruckt und erläutert in Anh. II nach § 460. Das Übereinkommen war auch im Verkehr mit der DDR anwendbar. Hinsichtlich des Vorgängerabkommens CIM 1970 siehe die Voraufgabe Anh. II nach § 460.

bb) Innerstaatlicher Bereich

49 Für den innerstaatlichen Bereich gilt die Regelung der §§ 453–459 HGB, ergänzt durch die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO). Diese Rechtsverordnung ist abgedruckt und erläutert in Anh. I nach § 460. Soweit die Eisenbahnen die Beförderung durch Kraftfahrzeuge vornehmen, gilt grundsätzlich Landfrachtrecht. Die begrenzte Sonderstellung der Eisenbahn-Straßenbeförderung nach §§ 45 GüKG entfällt zum 1. 1. 1994 mit dem Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes; siehe vor § 1 GüKG, Anh. I nach § 452 und § 45 GüKG.

¹¹⁰ BGH vom 13. 4. 1989, TranspR 1989 327 ff = VersR 1989 1066 ff; siehe auch zu den Anforderungen LG München vom 14. 4. 1992, DVZ Nr. 62 vom 26. 5. 1992, S. 20. Wohl grundsätzlich für Anwendung von Frachtrecht; Nichtanwendbarkeit der AGB wegen kleiner Schrift OLG

Düsseldorf vom 14. 3. 1991, TranspR 1991 235, 240.

¹¹¹ Siehe *Pfeiffer* DVZ Nr. 23 vom 25. 2. 1993 S. 9. Zum Kurierdienst der Bundesbahn siehe *Finger* DB 1985 637 ff.

b) Seefrachtrecht**Schrifttum**

Abraham Das Seerecht, Grundriß⁴ (1974); *Prißmann/Rabe* Seehandelsrecht³ (1992); *Richter-Hannes/Richter/Trotz* Seehandelsrecht³ (Berlin-Ost 1987); *Schlegelberger/Liesecke* Seehandelsrecht² (1964); *Herber* Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz; neues Haftungsrecht für See- und Binnenschifffahrt, *TranspR* 1986 249–259; *derselbe*, Das internationale Seefrachtrecht der neunziger Jahre, *TranspR* 1990 173 ff; *derselbe*, Gedanken zum Inkrafttreten der Hamburg-Regeln, *TranspR* 1992 381 ff; *Rabe* Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz, *VersR* 1987 429–436.

Für die Beförderung von Gütern mit Seeschiffen ist das 5. Buch des HGB (§§ 485 ff, **50** insbes. §§ 556 ff i. d. F. des 2. Seerechtsänderungsgesetzes vom 25. 7. 1986, *BGBI* I 1120) maßgeblich. Dieses ist traditionsgemäß in den Kommentaren zum HGB weder abgedruckt noch kommentiert. Es ist jedoch in den HGB-Textausgaben (Beck) abgedruckt. Für die Sammlung *Schönfelder* Deutsche Gesetze gibt es eine einfügbare Sonderlieferung. Abgrenzungsprobleme bestehen gegenüber dem Binnenschiffahrtsrecht im Falle der Benutzung von Binnenwasserstraßen durch seegängige Schiffe (z. B. durch Rhein-See-Motorschiffe) oder auch bei Durchfrachtgeschäften im LASH-Verkehr; siehe zum multimodalen Transport *Anh. V* nach § 452 *Rdn.* 2, 10.

Das deutsche Seefrachtrecht **beruht auf dem Brüsseler Konnossementsabkommen 51 von 1924 (sog. Haager Regeln)**. Die Bestimmungen der Haager Regeln sind in das deutsche Seefrachtrecht eingearbeitet, das damit für innerstaatliche wie grenzüberschreitende Seetransporte Anwendung findet. Das 2. Seerechtsänderungsgesetz hat jedoch in Anlehnung an nicht in Kraft getretene Entwürfe Abweichungen von diesem Grundtypus in das deutsche Recht eingeführt¹¹². Mit dem Inkrafttreten der Hamburg-Regeln zum 1. 11. 1992 stellt sich die Frage nach der Zukunft des internationalen Seefrachtrechts¹¹³. Deutschland und die meisten anderen großen Industrie- und Schifffahrtsländer sind dem Übereinkommen bisher (Anfang 1993) noch nicht beigetreten.

Die **Abgrenzung zwischen Binnenschiffahrtsrecht und Seefrachtrecht** kann **52** erhebliche praktische Bedeutung gewinnen, weil im Seefrachtrecht unter bestimmten Voraussetzungen zwingende Normen, die im Landfracht- und Binnenschiffahrtsrecht keine Parallele haben, die Freizeichnung verbieten.

c) Frachtrecht der Binnenschifffahrt**Schrifttum**

Der einzige Kommentar zum *BinSchG* von *Vortsch/Bemm* Binnenschiffahrtsrecht⁴ (1991) geht auf die üblichen Klauseln kaum ein. Zu den Freizeichnungen noch immer informativ *Laewen*, Freizeichnung in den Frachtverträgen der internationalen Rheinschifffahrt (Diss. Frankfurt 1966); zum Überblick über die Haftung nach Binnenschiffahrtsrecht *Helm* Haftung 75 ff; zu den neueren Entwicklungen *Korioth, Werner* Die Neuregelung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt – unter besonderer Berücksichtigung des gerichtlichen Verfahrens, (Duisburg 1984); *König* Zeitschr. f. Binnenschifffahrt 1978 383 ff. Referate des Rotterdamer Kongresses, *ETR* 1967 Sonderheft.

Für die **Frachtbeförderung durch Binnenschiffe** gilt das Gesetz über die privat- **53** rechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt von 1895 i. d. F. von 1898 (*BinSchG*). Die-

¹¹² Siehe dazu *Herber* *TranspR* 1986 249–259.

¹¹³ *Herber* *TranspR* 1992 381 ff.

ses Gesetz, das zum Teil auf das Landfrachtrecht und das Seerecht des HGB weiterverweist, ist zur Gänze dispositiv gestaltet und wird daher in der Praxis sehr weitgehend durch die unterschiedlichen Verlade- und Transport- bzw. Konnossementsbedingungen der Binnenschifffahrt verdrängt. In diesem Kommentar ist es nicht abgedruckt. Maßgeblich für die Anwendung des Binnenschiffrechts ist die Ausführung des Transports mit einem Binnenschiff. Hierzu gehören nicht nur die selbstfahrenden Frachtschiffe, Anhangkähne und Schubleichter, sondern nach richtiger Auffassung auch die schwimm- und manövrierfähigen Barge-Container. Wegen des dispositiven Charakters des deutschen Binnenschiffrechts kann allerdings das auf solche Transporte anzuwendende Recht vertraglich – auch durch AGB – bestimmt werden. Es ist also auch die Vereinbarung der Anwendung von Seerecht möglich.

d) Luftfrachtrecht

Schrifttum

Ruhwedel Der Luftbeförderungsvertrag² (1987); *Giemulla/Schmid* Luftverkehrsgesetz (Loseblatt-Kommentar) (Stand 1990); *Giemulla/Lau/Molls/Schmid* Warschauer Abkommen – Internationales Lufttransportrecht, Losebl. (Stand 1991).

54 Für den Luftfrachtverkehr besteht keine einheitliche Rechtsgrundlage; siehe Vorbem. zu Anh. VII nach § 452; dieser Anhang enthält auch Abdrucke der betreffenden Bestimmungen sowie der Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa. Folgende Rechtsnormen regeln den Luftfrachtvertrag:

aa) Im internationalen Bereich das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen, WA) in seinen drei Fassungen von 1929, 1955 und 1971, je nach Mitgliedschaft der betreffenden beteiligten Länder; siehe § 452 Anh. VII/2, 3.

bb) Für den innerdeutschen Bereich und den Verkehr mit Ländern, die nicht dem WA angehören, gelten die §§ 44 bis 52, 55–57 des Luftverkehrsgesetz (LuftVG), § 452 Anh. VII/1.

cc) Soweit die überwiegend zwingenden, unter aa) und bb) genannten Vorschriften es zulassen, gelten die Beförderungsbedingungen der Fluggesellschaften, die zumeist der internationalen IATA-Empfehlung Nr. 1013 entsprechen (§ 452 Anh. VII, 4–7). Beim Luftfrachtvertrag besteht die Hauptpflicht in der Beförderung der Güter durch Luftfahrzeuge. Dies schließt nicht aus, daß auch Bodenbeförderungen erforderlich werden, z. B. die Verbringung der Güter zum Flugzeug im Flughafenbereich, evtl. auch Abholen und Ausliefern außerhalb dieses Bereiches. Soweit es sich hierbei um Hilfstätigkeiten handelt, gilt für sie Luftbeförderungsrecht. Stellt sich dagegen die Beförderung als Vorgang mit eigenem Gewicht dar, etwa beim kombinierten Transport mit Containern oder bei An- oder Abtransport über erhebliche Strecken, so liegt ein gemischter Luft-Landfrachtvertrag vor, auf dessen Landbeförderungsteil das Landfrachtrecht Anwendung findet. Probleme bereitet auch die Beförderung von Luftfrachtgütern auf der Straße aufgrund einer Entscheidung des Luftfrachtführers; dazu § 452 Anh. V Rdn. 65 ff, insbesondere 69 ff. Landfrachtrecht ist nicht ergänzend zum Luftfrachtrecht anzuwenden¹¹⁴; statt dessen, soweit wirklich erforderlich, entsprechend die im Sachverhalt ähnlichste Sonderordnung, etwa zu Chartervertrag Seerecht.

¹¹⁴ BGH vom 13. 4. 1989, TranspR 1989 327, 328 f, VersR 1989 1066, 1068 (gegen Anwendung von

§ 429 Abs. 2 HGB); für ergänzende Anwendung aber *Ruhwedel*² 18 ff.

4. Multimodale Transporte und Frachtverträge mit unbestimmtem oder vertragswidrigem Beförderungsmittel

Siehe zu diesen Typen von Beförderungsverträgen oben Rdn. 6–9 und eingehend 55 Anh. V nach § 452.

III. Internationales Einheitsrecht, EG-Recht, Internationales Privatrecht

Schrifttum

Von Bar Internationales Privatrecht Band I (1987); Band II (1991); *Basedow* Die EG-Kabotageverordnung, EuZW 1990 305 ff; *derselbe* Das Statut der Gerichtsstandsvereinbarung nach der IPR-Reform, IPRax 1988 15 f; *derselbe* Zulässigkeit und Vertragsstatut der Kabotage-transporte, ZHR 1992 413 ff; *Carl* Der Verkehr im europäischen Binnenmarkt, TranspR 1992 81, 85; *Drobnig* Innerdeutsches und interlokales Kollisionsrecht nach der Einigung Deutschlands, RabelsZ 1991 268 ff; *Herber* Internationale Transportrechtsübereinkommen und die deutsche Einheit, TranspR 1990 253 ff; *Herber* Das Transportrecht im vereinten Deutschland, TranspR 1991 1 ff; *Hilf* Die Richtlinie der EG – ohne Richtung, ohne Linie?, Europarecht 1993 1 ff; *Kropholler*, Internationales Privatrecht (1990); *Lorenz* Die Rechtswahlfreiheit im internationalen Schuldvertragsrecht, RIW 1987 569–584; *Maiworm* Rechtslage im Güterkraftverkehr ab dem 1. Januar 1993, TranspR 1993 129 ff; *Rittmeister* Kabotage – Geltendes Recht und Entwicklungen im Rahmen der EG, TranspR 1989 312 ff; *Sandrock/Steinschulte* Handbuch der internationalen Vertragsgestaltung Band 1 (1980) S. 1 ff (erscheint 1993 neu); *Veelken* Die Bedeutung des EG-Rechts für die nationale Rechtsanwendung, JUS 1993 265 ff; *Willenberg* § 1 KVO⁴ Rdn. 95 ff.

1. Internationales Einheitsrecht

Im grenzüberschreitenden Bereich des Landtransports war bisher das Internationale Privatrecht (Kollisionsrecht) praktisch nur ergänzend anwendbar. Die CMR setzt nur voraus, daß entweder der Übernahme- oder der Ablieferungsort in einem Mitgliedstaat liegen muß. Daher unterliegt sowohl der einkommende wie der ausgehende Verkehr auf der Straße diesem Übereinkommen. Innerstaatliches Recht, insbesondere innerdeutsches Frachtrecht, ist insoweit nur anzuwenden aufgrund Verweisung durch Bestimmungen der CMR oder soweit diese ergänzungsbedürftig war; dazu die Erl. zu Art 1 CMR, Anh. VI nach § 452. Die CMR enthält materielles deutsches Privatrecht internationalen Ursprungs (internationales Einheitsrecht). Art. 1 bindet die deutschen Gerichte als kollisionsrechtliche Norm. Sie zwingt die Gerichte zur ihrer Anwendung bei Vorliegen ihrer Voraussetzungen, selbst wenn die mitberührten Staaten dem Übereinkommen nicht angehören. Daß hiernach derselbe Frachtvertrag von eine deutschen oder einem ausländischen Gericht unter verschiedene Normen gestellt werden kann, ist in Kauf genommen. Da die CMR nach ihrem Art. 41 fast zur Gänze unabdingbar ist, können deutsche Frachtführer und Spediteure (§§ 412, 413 Rdn. 9) eigene Vertragsbedingungen nur durchsetzen, soweit sie mit der CMR vereinbar sind. Außer der CMR werden im Rahmen der in diesem Kommentar behandelten Gegenstände auch weitere Übereinkommen des internationalen Einheitsrechts bedeutsam; insbesondere im Bereich der Eisenbahnbeförderung (dazu die Anhänge nach § 460) und des multimodalen Transports, Anh. V nach § 452. Soweit internationales Privatrecht zur Bestimmung des ergänzend anzuwendenden Rechts dient, spielt es immerhin noch eine erhebliche praktische Rolle; siehe zu Art. 1 CMR. 56

2. Europäisches Gemeinschaftsrecht

- 57 Europäisches Gemeinschaftsrecht¹¹⁵ hat bisher im Transportprivatrecht keine bedeutende Rolle gespielt. Nach dem Eingreifen des EuGH zur Erzwingung einer einheitlichen Verkehrspolitik¹¹⁶ ist jedoch auch in diesem Bereich eine gewisse Bewegung entstanden. Die Organe der EG haben sich jedoch zurückgehalten, soweit es bereits Übereinkommen des internationalen Einheitsrechts gibt. Insbesondere ist nicht daran gedacht, die CMR, die zwar in der Geltung auf Europa beschränkt, aber kein Gemeinschaftsrecht der EG ist, durch Gemeinschaftsrecht zu verdrängen. Das gleiche gilt aber auch für die Übereinkommen weltweiter Geltung wie das luftrechtliche Warschauer Abkommen und die diversen seerechtlichen Übereinkommen. Einfluß auf die privatrechtliche Rechtspraxis hat das Gemeinschaftsrecht jedoch im Bereich der Kabotage; dort steigt auch wieder die Bedeutung des internationalen Privatrechts; siehe Rdn. 62. Zur Abfall-Verbringungs-Verordnung (EWG Nr. 259/93) siehe Rdn. 14. Die Richtlinie 92/106 betrifft Einzelfragen des kombinierten Transports¹¹⁷.

3. Internationales Privatrecht (Kollisionsrecht)

a) Deutsches Kollisionsrecht

- 58 Für die Bestimmung des auf Frachtverträge anzuwendenden nationalen Sachrechts¹¹⁸ sind vor deutschen Gerichten¹¹⁹ die Regeln des deutschen internationalen Schuldrechts maßgeblich; Art. 27 ff EGBGB¹²⁰. Danach gilt grundsätzlich das Prinzip der **freien Rechtswahl**¹²¹. Das Statut der Rechtswahlklausel ist das des gewählten Rechts; Art. 27 Abs. 4, 31 Abs. 1 EGBGB¹²². Zulässig ist auch die stillschweigende Rechtswahl¹²³, insbesondere auch noch im Prozeß durch Prozeßverhalten¹²⁴, auch durch bloßes Einlassen der Parteien¹²⁵; ferner durch gemeinsame Gerichtsstandswahl¹²⁶. Die Rechtswahlindi-

¹¹⁵ Siehe einführend zur Wirkungsweise und Bedeutung des EG-Rechts *Veelken* *JUS* 1993 265 ff.

¹¹⁶ EuGH vom 22. 5. 1985, *TranspR* 1986 100 ff (Rs 13/83).

¹¹⁷ Vom 7. 12. 1992, *ABl.* Nr. L 368 vom 17. 12. 1992 38 ff. Abdruck auch in *EWS* 1993 64 f.

¹¹⁸ Diese kann offenbleiben, wenn die Rechtsfolgen nach den in Frage kommenden Rechten sich nicht unterscheiden; BGH vom 25. 1. 1991, *WM* 1991 837 f; zur Ermittlung ausländischen Rechts BGH vom 8. 5. 1992, *RIW* 1992 673 f.

¹¹⁹ Zur Gerichtsstandswahl, die mittelbar zur Anwendung deutschen Kollisionsrechts führt, siehe § 65 ADSp, *Anh.* I nach § 415 Rdn. 3 ff. *Basedow* *IPRax* 1988 15 f.

¹²⁰ Neu geregelt durch das IPR-Gesetz vom 25. 7. 1986, *BGBI* 1142 und in Ausführung des EG-Übereinkommens vom 19. 6. 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (EG-Schuldrechtsübereinkommen), *BGBI* 1986 II 809 ff; zum Mitgliederstand siehe den jährlichen Fundstellennachweis B, für den 31. 12. 1992 siehe *BGBI* II 1993 S. 469; zur Einführung *MuKo/Martiny*² vor Art. 27 EGBGB. Zur ähnlichen Rechtslage aufgrund der damaligen Rechtsprechung vor Inkrafttreten der Neuregelung siehe noch §§ 407–409 Rdn. 54 ff; eingehend *Sandrock/Steinschulte* S. 1 ff.

¹²¹ Siehe dazu die Kommentare zu Art. 27 EGBGB; von *Bar* II Rdn. 460 ff; *Kropholler* *IPR* 392 ff;

Lorenz Die Rechtswahlfreiheit im internationalen Schuldvertragsrecht, *RIW* 1987 569–584.

¹²² Siehe eingehend *MuKo/Martiny*² Art. 27 EGBGB Rdn. 73 ff. Zur entsprechenden früheren Rechtsprechung siehe z. B. BGH vom 15. 12. 1986, *NJW* 1987 1145 f = *TranspR* 1987 98, 99 = *VersR* 1987 505.

¹²³ Art. 27 Abs. 1 EGBGB; unstr., siehe *MuKo/Martiny*² Art. 27 EGBGB Rdn. 44 ff.

¹²⁴ *MuKo/Martiny*² Art. 27 EGBGB Rdn. 51 ff; *Palandt/Heldrich*⁵² Art. 27 Rdn. 7, 10; kritisch von *Bar* II Rdn. 461; zu § 65 c ADSp OLG Düsseldorf vom 4. 3. 1982, *VersR* 1982 1202; BGH vom 15. 1. 1986, *WM* 1986 527, 528 (zum Kaufvertrag); BGH vom 28. 1. 1993, *NJW* 1993 1126 (zweifelnd in einem Burgschaftsfall); OLG Frankfurt vom 12. 11. 1991, *WM* 1992 569, 570 (Akkreditiv).

¹²⁵ Speziell zum Frachtrecht: OLG Düsseldorf vom 6. 9. 1973, *VersR* 1975 232 f; OLG Düsseldorf vom 12. 1. 1978, *VersR* 1978 964 f (Luftrecht); vom 29. 9. 1988, *TranspR* 1989 10, 11; vom 14. 3. 1991, *TranspR* 1991 235, 237; vom 23. 1. 1992, *TranspR* 1992 218; OLG München vom 8. 11. 1991, *TranspR* 1992 60, 62; zum Eisenbahnrecht der DDR gem. Art. 236 § 1 EGBGB siehe BGH vom 14. 11. 1991, *TranspR* 1992 273, 275 = *VersR* 1992 767, 768. Zum Kaufrecht BGH vom 15. 1. 1986, *WM* 1986 527, 528.

¹²⁶ *MuKo/Martiny*² Art. 27 EGBGB Rdn. 47; *LG*

zien aus den Umständen des Vertragsschlusses ähneln denen für den engsten Zusammenhang nach Art. 28 Abs. 1¹²⁷. Werden die ADSp zwischen Absender und CMR-Frachtführer vereinbart, so kann insbesondere § 65 c ADSp die Geltung deutschen Rechts begründen¹²⁸. Insoweit werden die ADSp nach richtiger Auffassung nicht durch zwingendes Recht verdrängt.

Zwingendes Recht kann durch die grundsätzliche Wahl eines ausländischen Rechts nicht ohne weiteres abbedungen werden; Art. 34 EGBGB. Dies führt jedenfalls für Bestimmungen mit wirtschafts- und sozialpolitischer Zielsetzung zu einer Sonderanknüpfung an das deutsche Recht¹²⁹. Dazu gehören jedenfalls die zur Herstellung von Markttransparenz oder zum Schutze der Auftraggeber bzw. Verbraucher erlassenen Bedingungsordnungen KVO und GüKUMT¹³⁰. Freilich ist deren öffentlich-rechtliche Grundlage mit der Aufhebung des Tarifrechts durch das Tarifaufhebungsgesetz (siehe vor 1 GüKG, Anh. I nach § 452) und damit die Geltung als *ordre public* nicht mehr ohne weiteres zu bejahen¹³¹.

Fehlt es an einer wirksamen Rechtswahl, ist nach Art. 28 Abs. 1 EGBGB das Recht des Staates anzuwenden, mit dem der Vertrag die engsten Verbindungen aufweist. Dies entspricht der früheren Rechtsprechung vor Inkrafttreten der Neuregelung des EGBGB¹³². Die verschiedenen Anknüpfungspunkte (z. B. Übernahmeort, Entladeort, Staatsangehörigkeit oder Niederlassungssitz der Vertragsbeteiligten, Ort der Ausstellung eines Beförderungsdokuments, Gerichtsstandvereinbarung¹³³) sind in einer ihrem Gewicht entsprechenden Weise zu berücksichtigen, um die engste Verbindung zu ermitteln¹³⁴. Bei Güterbeförderungsverträgen wird jedoch gem. **Art. 28 Abs. 4 EGBGB** vermutet, daß sie mit dem Staat die engsten Verbindungen aufweisen, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verladeort oder der Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet¹³⁵. Handelt es sich um Transporte, bei denen der Beförderer seine Hauptniederlassung in der Bundesrepublik Deutschland hat, und liegt entweder der Verladeort oder der Entladeort in der Bundesrepublik Deutschland, so ist daher mangels

München vom 3. 8. 1979, ETR 1981 691; LG Bonn vom 24. 7. 1990, TranspR 1991 25, 26. Insgesamt zu den Indizien einer Gerichtsstandwahl siehe z. B. *MuKo/Martiny*² vor Art. 27 EGBGB 49 ff; *Palandt/Heldrich*⁵² Art. 27 EGBGB Rdn. 7; kritisch zu dieser Praxis *von Bar* II Rdn. 469 f.

¹²⁷ *Kropholler* IPR 392. Zu diesen Kriterien siehe Rdn. 60. Beispiel: BGH vom 7. 7. 1980, RIW 1980 725 f = WM 1980 1148; alternativ verwendet auch von OLG Hamm vom 25. 9. 1984, TranspR 1985 100, 101.

¹²⁸ Siehe Art. 27 Abs. 1 EGBGB und § 65 ADSp Anh. I nach § 415 Rdn. 10.

¹²⁹ *Palandt/Heldrich*⁵² Art. 34 Rdn. 1, 3, 4, 6.

¹³⁰ *Basedow* ZHR 1992 413, 427; *MuKo/Martiny*² Art. 28 EGBGB Rdn. 167; Art. 34 Rdn. 78, 94.

¹³¹ Siehe zu den Voraussetzungen des Art. 34 einschränkend *von Bar* I Rdn. 262.

¹³² Siehe §§ 407–409 Rdn. 56 ff; *von Bar* II Rdn. 462. Zur CMR siehe z. B. OLG Hamm vom 25. 9. 1984, TranspR 1985 100, 101 (zugleich als stillschweigender Vertragswille). Zum Kaufrecht: BGH vom 9. 10. 1986, RIW 1987 148 f.

¹³³ OLG München vom 3. 5. 1989, TranspR 1991 61, 62 (Frachtführer mit Niederlassung in Österreich, Verladeort und Absender-Sitz in Jugoslawien, Entladeort in Deutschland, deutscher Gerichtsstand vereinbart, Ergebnis eher begründbar mit konkludenter Rechtswahl); ähnlich schon der Altfall OLG München vom 5. 7. 1989, TranspR 1990 16, 17 (niederländischer Frachtführer, Übernahme des Gutes in Deutschland, größter Teil der vertragstypischen Leistung in Deutschland; kein niederländischer, wohl aber deutscher Gerichtsstand nach Art. 31 CMR, daher deutsches Recht ergänzend zur CMR).

¹³⁴ Art. 28 Abs. 5 EGBGB; *MuKo/Martiny*² Art. 28 EGBGB Rdn. 74 ff; *Kropholler* IPR 402.

¹³⁵ Siehe *MuKo/Martiny*² Art. 28 EGBGB Rdn. 66 ff; *von Bar* II Rdn. 523 ff. Gemäß Art. 28 Abs. 4 gilt diese Regelung auch für den Fixkostenspediteur; OLG Hamburg vom 30. 3. 1989, TranspR 1989 321, 322. Zur Anwendung des GüKUMT LG Bonn vom 24. 7. 1990, TranspR 1991 25, 26. Zur Rechtslage vor der Neuregelung siehe §§ 407–409 Rdn. 54 ff.

anderer überwiegender Anknüpfungspunkte davon auszugehen, daß das Recht der Bundesrepublik Deutschland ergänzend anzuwenden ist. Auch nach früherem Recht ergab sich für deutsche Frachtführer, besonders aber durch den Geschäftssitz des Frachtführers bereits ein überwiegender Sachzusammenhang zum deutschen Recht¹³⁶. Art. 28 Abs. 2 ist durch die *lex specialis* des Art. 28 Abs. 4 verdrängt¹³⁷. Insgesamt kommt eine Widerlegung der Vermutung des Art. 28 Abs. 4 praktisch kaum in Betracht. Insbesondere ist die früher häufige Annahme des Rechts des jeweiligen Erfüllungsorts der streitbetroffenen Pflicht¹³⁸ oder auch der „typusbestimmenden“ Pflicht¹³⁹ kaum mehr von Bedeutung. Bei Kabotage transporten ist sie wegen Fehlens der Voraussetzungen nicht anwendbar; siehe Rdn. 62. Nicht anzuwenden ist die Verbraucherschutzregelung des Art. 29 EGBGB; siehe dort Abs. 4 S. 1 Nr. 1¹⁴⁰.

b) Innerdeutsches Kollisionsrecht

- 61 Innerdeutsches Kollisionsrecht¹⁴¹ ist seit dem 3. 10. 1990 nicht mehr anzuwenden. Mit dem Beitritt der Länder der ehemaligen DDR gem. Art. 23 GG auf der Grundlage des Einigungsvertrages ist innerhalb Deutschlands das Transportrecht, insbesondere ausnahmslos das Landtransportrecht als Bundesrecht gleichmäßig, auch in den neuen Bundesländern anwendbar¹⁴². Hinsichtlich der Übereinkommen des internationalen Einheitsrechts sind teilweise noch bestehende Einzelfragen¹⁴³ jedenfalls für die CMR gelöst.

c) Kabotage

- 62 Kabotage ist die „innerstaatliche Beförderung durch einen Unternehmer der in einem anderen Staat niedergelassen ist“, legal definiert in § 103 Abs. 5 GüKG aus der Sicht des deutschen Ordnungsrechts¹⁴⁴. Kabotage ausländischer Frachtführer in Deutschland liegt also vor z. B. beim Transport von München nach Frankfurt durch einen niederländischen Frachtführer; Kabotage deutscher Frachtführer im Ausland etwa beim Transport von Straßburg nach Marseille. Innerhalb der EG ist durch die EG-KabotageVO¹⁴⁵ in begrenztem Umfang die Kabotage innerhalb der Gemeinschaftsstaaten eröffnet wor-

¹³⁶ Siehe noch BGH vom 28. 4. 1988, NJW 1988 3095, 3096 = TranspR 1988 338, 339 f = VersR 1988 825 f (zur CMR); OLG München vom 30. 10. 1974, VersR 1975 129; OLG Düsseldorf vom 4. 3. 1982, VersR 1982 1202 f (neben weite-rem auch Einlassung auf die Anwendung deutschen Rechts [CMR]); OLG Düsseldorf vom 29. 9. 1988, TranspR 1989 10, 11; OLG Hamburg vom 3. 11. 1983, TranspR 1984 190 = VersR 1984 235 (CMR); Rabe EWiR Art. 1 CMR 1/87, 985, 986.

¹³⁷ von Bar II Rdn. 524; *MuKo/Martiny*² Art. 28 EGBGB Rdn. 59; *Palandt/Heldrich*⁵² Art. 28 EGBGB Rdn. 6; *Basedow* ZHR 1992 413, 432; OLG München vom 3. 5. 1989, TranspR 1991 61, 62; OLG Frankfurt vom 23. 12. 1992, TranspR 1993 103, 104 f Spezialität gegenüber Abs. 2, aber nicht, wenn dessen Voraussetzungen nicht vorliegen.

¹³⁸ OLG Hamm vom 17. 4. 1986, TranspR 1986 431. Zur Unzulässigkeit der Statutsaufspaltung nach Einzelpflichten siehe *MuKo/Martiny*² Art. 28 EGBGB Rdn. 9.

¹³⁹ *MuKo/Martiny*² Art. 28 EGBGB Rdn. 9.; OLG Düsseldorf vom 6. 9. 1973, VersR 1975 232

¹⁴⁰ *Koller*² vor § 1 GüKUMT Rdn. 4 a. E.

¹⁴¹ Siehe dazu *Palandt/Heldrich*⁵² Anhang zu Art. 3; *Drobnig* RabelsZ 1991 268 ff.

¹⁴² *Herber* TranspR 1991 1 ff.

¹⁴³ Dazu noch *Herber* TranspR 1990 253 ff.

¹⁴⁴ Dazu eingehend *Basedow* Zulässigkeit und Vertragsstatut der Kabotage transporten, ZHR 1992 413 ff.

¹⁴⁵ EG-Verordnung Nr. 4059 des Rats vom 21. 12. 1989 (ABl Nr. 930/3 vom 30. 12. 1989), geändert durch VO Nr. 296/91 vom 4. 2. 1991 (ABl Nr. 36/8 vom 8. 2. 1991), *Hem/Euchhoff* u. a. J 216. Die VO ist im Juli 1992 mit sofortiger Wirkung aus formalen Gründen aufgehoben worden, gilt aber jedenfalls bis zu einer neuen Entscheidung des Rats weiter fort. Sie wird vom EuGH sachlich nicht beanstandet, Urteil vom 7. 11. 1991, TranspR 1992 14 f = EuZW 1992 62 f. Dazu *Basedow* EuZW 1990 305 ff und ZHR 1992 413, 419 ff.

den¹⁴⁶. Der Ausführung der EG-VO dient die deutsche KabotageVO¹⁴⁷, die – jedenfalls grundsätzlich – mit EG-Recht vereinbar ist¹⁴⁸. Kabotagetransporte auf der Straße unterliegen dem internen Recht des Kabotagelandes¹⁴⁹, nicht der CMR, da es am Merkmal der grenzüberschreitenden Beförderung nach Art. 1 CMR fehlt. Grundsätzlich ist der Kabotageverkehr dem Kollisionsrecht des entscheidenden Gerichts unterstellt, in Deutschland also den Bestimmungen des EGBGB; siehe Rdn. 58 ff, im Ausland dem dort geltenden Kollisionsrecht¹⁵⁰. Danach ist die Rechtswahl durch die Parteien formlos zulässig. Diese wird zwar derzeit noch durch Art. 5 Abs. 1 a behindert, der dem nationalen Gesetzgeber die Durchführung im Bereich: „für den Beförderungsvertrag geltende Preise und Bedingungen“ zuweist. Nach richtiger Auffassung betrifft diese Sonderkollisionsnorm aber nur zwingende Regelungen, zur Zeit also die allseitig zwingenden Tarifvorschriften und die Bedingungen KVO und GüKUMT¹⁵¹. Durch das Tarifaufhebungsgesetz entfällt jedoch zum 1. 1. 1994 das zwingende Tarifrecht und damit auch die Unzulässigkeit der Abweichungen zugunsten des Absenders¹⁵². Damit sind KVO und GüKUMT grundsätzlich noch zu Lasten des Frachtführers unabdingbar und insoweit auch nicht durch Rechtswahl abdingbar (Art. 34 EGBGB). Jedenfalls sind aber Rechtswahlvereinbarungen zulässig, die den Kunden begünstigen; siehe Rdn. 58 f. Im Kabotageverkehr ist Art. 28 Abs. 4 nicht anzuwenden, weil sich weder Verlade- noch Entladeort im Land der Hauptniederlassung des Frachtführers befinden. Gleichwohl ergibt sich aus Art. 28 Abs. 1 S. 1 EGBGB regelmäßig, daß der Vertrag mit Verlade- und Entladeort die engsten Verbindungen zum Kabotageland hat, also auf in Deutschland ausgeführte Beförderungen deutsches Recht maßgeblich ist¹⁵³. Im Güternahverkehr und in den Ausnahmebereichen des § 4 GüKG und der FreistellungsVO gelten ohnehin keine zwingenden Bedingungen. Hier ist jedenfalls ab 1994 Rechtswahlfreiheit und Freiheit der Vereinbarung von Preis und Konditionen gegeben¹⁵⁴. Zur Versicherung siehe Anh. I nach § 429 HGB Rdn. 54; zur Versicherungspflicht ausländischer Unternehmen bei Kabotage in Deutschland dort Rdn. 38.

B. Begriff des Frachtführers und des Frachtvertrages

I. Allgemeines

Nach der gesetzlichen Definition des § 425 ist Frachtführer, wer gewerbsmäßig die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Binnengewässern übernimmt, d. h. wer in **63**

¹⁴⁶ Die bilateralen deutschen Abkommen mit Nicht-EG-Staaten über den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Straße gestatten ausländischen Frachtführern keine Kabotage in Deutschland; siehe z. B. Tschechoslowakei, Art. 3 Abs. 5, BGBl 1992 II 1327.

¹⁴⁷ Vom 29. 3. 1991, BGBl I 860 ff Abdruck bei *Hem/Eichhoff u. a.* C 482 (auf der Grundlage des auch durch das Tarifaufhebungsgesetz nicht veränderten § 103 Abs. 5 GüKG).

¹⁴⁸ Das Urteil des EuGH vom 7. 11. 1991, TranspR 1992 14 f = EuZW 1992 62 f betraf eine Vorlage des BVerwG. Der Vorlagebeschluß zum EuGH des BVerwG vom 9. 11. 1989, EuZW 1990 mit Anm. von *de la Motte*, zur Kabotage hat sich praktisch erledigt; siehe auch; *Marworm* TranspR 1993 129, 130.

¹⁴⁹ Probleme bestehen hinsichtlich der Durchsetzung des Gefahrgutrechts; siehe Rdn. 16.

¹⁵⁰ Diese Rechte können hier im einzelnen nicht dargestellt werden, entsprechen aber in den meisten EG-Staaten weitgehend dem EG-Schuldrechtsübereinkommen vom 19. 6. 1980. Zum Überblick über ausländisches internationales Schuldrecht siehe *Staudinger/Firsching*¹² vor Art. 27 EGBGB Rdn. 12–139.

¹⁵¹ *Basedow* ZHR 1992 413, 429 f.

¹⁵² Siehe vor 1 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 2 f.

¹⁵³ Zu allem eingehend *Basedow* ZHR 1992 413, 431 ff.

¹⁵⁴ Die Ausführungen von *Basedow* ZHR 1992 413, 434 f werden durch das Tarifaufhebungsgesetz somit weitgehend überholt. Die Probleme des (bestehenbleibenden) § 6 b Abs. 1 GüKG lassen sich durch teleologische Reduktion lösen.

diesem Bereich Frachtverträge abschließt. Der Begriff des Frachtführers wird also mittelbar durch den Begriff des Land- oder Binnenschiffahrtsfrachtvertrages bestimmt. Da durch § 451 das Landfrachtrecht auch für Gelegenheitsfrachtführer gilt, sofern sie nur Kaufleute sind, enthält die Abgrenzung des Vertragstyps „Frachtvertrag“ die eigentlichen Kriterien für die Anwendbarkeit der §§ 426 ff HGB. Häufig wird an Stelle des Begriffs „Frachtvertrag“ der Oberbegriff „Beförderungsvertrag“ gebraucht (z. B. in § 3 KVO, Anh. II nach § 452). Dieser umfaßt aber neben dem Frachtvertrag (Vertrag über die Beförderung von Gütern) auch den Personenbeförderungsvertrag (zu diesem siehe § 460).

- 64** Ob ein Vertrag ein Frachtvertrag ist, hängt von dem von den Parteien vereinbarten Leistungsgegenstand ab. Die geführte Berufsbezeichnung des die Beförderung Übernehmenden ist für die Frage, ob er Frachtführer ist, ob also das Landfrachtrecht Anwendung findet, allenfalls als Auslegungsgegenstand von Bedeutung, ebenso die Bezeichnung, die dem Geschäft von den Parteien gegeben wird. So ist z. B. der Möbelspediteur in aller Regel Frachtführer; siehe §§ 407–409 Rdn. 12 und oben Rdn. 33. Diese Fragen spielen vor allem eine Rolle bei der Abgrenzung zwischen Speditionsvertrag und einer zwingenden Sonderordnung unterstehendem Frachtvertrag; siehe eingehend §§ 412, 413 Rdn. 3–15 und 61 ff. Zum Abgrenzung vom multimodalen Frachtvertrag siehe § 452 Anh. V, insbesondere Rdn. 22; zur Abgrenzung gegenüber anderen Vertragstypen siehe unten Rdn. 90 ff; zur Rechtsnatur des Frachtvertrages Rdn. 102 ff.
- 65** Der Frachtführer ist stets Kaufmann kraft Gesetzes, auch ohne Eintragung in das Handelsregister („Mußkaufmann“, „Kaufmann kraft betriebenen Handelsgewerbes“), § 1 Abs. 2 Ziff. 5. Eine auf den Betrieb von Frachtgeschäften gerichtete Personengesellschaft ist somit zwingend oHG oder KG.

II. Die am Frachtvertrag beteiligten Personen. Terminologie

1. Der Frachtführer (Unternehmer)

- 66** Das Landfrachtrecht des HGB bezeichnet den Güterbeförderer als „Frachtführer“. Diese Terminologie wurde in die deutsche Übersetzung der CMR aufgenommen und gilt somit auch für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Sie wird auch im BinSchG verwendet. Allerdings sprechen die gebräuchlichen Verlade- und Transportbedingungen der Binnenschifffahrt regelmäßig von der „Reederei“. Das innerdeutsche Spezialrecht des Güterkraftverkehrs bedient sich – im Zusammenhang mit den öffentlich-rechtlichen Regelungen des Erlaubnisrechts im GüKG – des farblosen Ausdrucks „Unternehmer“ (KVO, GüKUMT, AGNB). Die ADSp sprechen stets nur vom „Spediteur“, auch soweit er nicht als solcher, sondern als Frachtführer tätig wird. Die terminologischen Unterschiede sind sachlich bedeutungslos. In allen Fällen handelt es sich um Frachtführer i. S. d. §§ 425 ff HGB.
- 67** Die anderen Sparten des Frachtrechts haben eine eigene Terminologie. Im Seerecht heißt der Frachtführer „Verfrachter“, im Luftfrachtrecht des WA, des LuftVG und der deutschen Fassung der IATA-Bedingungen wird nur der Terminus „Luftfrachtführer“ benutzt. Dieser gilt jedoch, anders als im Landfrachtrecht, auch für die Tätigkeit als Personenbeförderer. Im internationalen Abkommen werden die Frachtführer (und Personenbeförderer) aller Sparten englisch als „carrier“, französisch als „transporteur“ bezeichnet; nur im Eisenbahnrecht ist stets von „railway“ oder „chemin de fer“ die Rede. Soweit eine einheitliche Bezeichnung für Güterbeförderer erforderlich ist, werden in diesem Kommentar die Ausdrücke „Frachtführer“ oder auch „Beförderer“ verwendet.

2. Der Absender

„Absender“ im Sinne des Landfrachtrechts ist der Vertragspartner des Frachtführers. **68**
Die Spezialregelungen schließen sich teilweise dieser Terminologie an (KVO, CMR). Mit dem farblosen Ausdruck „Auftraggeber“ wird der Absender in den Bedingungen GüKUMT, den AGNB und den ADSp bezeichnet. Auch das deutsche und internationale Eisenbahnrecht bezeichnet den Vertragspartner als Absender, ebenso das Luftfrachtrecht. Im Seerecht heißt der Absender „Befrachter“; bestimmte Funktionen werden aber vom sog. „Ablader“ übernommen; siehe dazu z. B. §§ 563 ff, 642, 645 ff HGB.

Wer Absender ist, ergibt sich im allgemeinen aus der Eintragung im Frachtbrief. **69**
Doch kann die durch die Eintragung begründete Vermutung widerlegt werden; siehe § 426 Rdn. 37. Die Ermittlung kann im Einzelfall schwierig sein, wenn verdeckte Stellvertretung und komplizierte gesellschaftsrechtliche Kooperationsformen auf der Absenderseite vorliegen. Zur Ermittlung, wer Absender ist, muß dann auf die gesamten Umstände (z. B. kaufmännisches Bestätigungsschreiben, Provisions- und Frachtzahlungen) abgestellt werden¹⁵⁵. Ob derjenige, der den Frachtvertrag mit dem Frachtführer abgeschlossen hat, ein Eigeninteresse an Ware und Beförderung hat, oder nur als Strohmännchen eines anderen handelt, hat auf seine Stellung als Absender keinen Einfluß¹⁵⁶. In sehr vielen Fällen ist der Absender eines Frachtvertrages Spediteur; siehe §§ 407–409 Rdn. 42; §§ 412, 413 Rdn. 65. Ebenso häufig ist der Abschluß von Frachtverträgen durch Hauptfrachtführer mit Unterfrachtführern; siehe die Erl. zu § 432 sowie zum multimodalen Verkehr Anh. V nach § 452 Rdn. 8.

3. Der Empfänger

a) Begriff und Bestimmung des Empfängers

Empfänger ist derjenige, an den nach dem jeweiligen Stand des Frachtvertrages das Frachtgut auszuliefern ist bzw. an den das Frachtgut berechtigterweise ausgeliefert worden ist, vielfach auch ein Empfangsspediteur¹⁵⁷. Hierfür erbringt die Frachtbriefeintragung regelmäßig widerleglichen Beweis¹⁵⁸. Im Regelfall ist daher nach allen frachtrechtlichen Regelungen derjenige Empfänger, an den das Frachtgut adressiert ist. Hierbei ist zunächst der ursprünglich¹⁵⁹ bezeichnete Empfänger gemeint. Allerdings besteht in der Regel auch die Möglichkeit des Absenders, durch nachträgliche Verfügungen eine andere Person als die ursprünglich bezeichnete als Empfänger zu benennen¹⁶⁰. Wird eine solche vertragsändernde Verfügung getroffen, so wird die neu benannte Person Empfänger. Sie wird dann auch gesetzlich regelmäßig so bezeichnet. Siehe zur Rechtsstellung des Empfängers als Begünstigter aus einem Frachtvertrag zugunsten Dritter unten Rdn. 104 f. Spätestens nach der Ablieferung kann kein neuer Empfänger mehr benannt werden. Teilweise gestatten die frachtrechtlichen Normen dem Empfänger, eine andere Person zu benennen, an die abzuliefern ist. Diese wird dann als Ersatzempfänger bezeichnet. **70**

¹⁵⁵ Siehe z. B. BGH vom 30. 1. 1964, VersR 1964 479, 480 (zur KVO).

¹⁵⁶ BGH vom 23. 6. 1955, WM 1955 1324, 1325; Niederländischer Hoge Raad vom 13. 12. 1973, ETR 1974 602 ff; dazu *Czapski* AWD 1974 161 und *Dorrestein* ETR 1974 724.

¹⁵⁷ OLG Hamburg vom 19. 8. 1982, TranspR 1984 99, 100 = VersR 1983 453 f.

¹⁵⁸ Im Eisenbahnrecht soll die Vermutung nach der

Rechtsprechung unwiderleglich sein. BGH vom 4. 6. 1976, NJW 1976 966 f (zur EVO); siehe auch § 426 Rdn. 39.

¹⁵⁹ Regelmäßig im Frachtbrief; siehe § 426 Rdn. 39.

¹⁶⁰ Siehe §§ 433 Abs. 1; § 27 Abs. 1 d KVO; Art. 12 Abs. 1 CMR; § 3 Abs. 1 GuKUMT; Art. 12 Abs. 1 WA; § 72 Abs. 1 d EVO; Art. 30 § 1 d ER/CIM 1980.

- 71** An wen tatsächlich ausgeliefert wird, ist für die Bestimmung des Empfängers grundsätzlich nicht maßgeblich. Insbesondere ist nicht Empfänger im Rechtsinne die Person, an die vertragswidrig ausgeliefert wird (Zufallsempfänger)¹⁶¹. Wird an diese ausgeliefert, kann haftungsbegründender Verlust des Gutes vorliegen; siehe § 429 Rdn. 22. Auch Personen, die im „Notify“-Feld eines CMR-Frachtbriefs aufgeführt sind, werden dadurch nicht zu Empfängern, sondern nur zur „Ablieferungsstelle“; zutreffend OLG Düsseldorf vom 2. 3. 1989, TranspR 1989 423 f.
- 72** Im Falle der **Ausstellung eines Ladescheins** – wie er im Binnenschiffahrtsrecht noch vorkommt – kann der Empfänger auch durch die wertpapierrechtliche Legitimation bestimmt sein; siehe § 447 Rdn. 1 ff sowie die Erl. zu §§ 433–435; im Seerecht gilt Entsprechendes für die Benennung des Empfängers durch das Konnossement; im multimodalen Transport durch die Bezeichnung im Dokument des multimodalen Transports, z. B. durch das FBL; zu letzterem siehe Anh. IV nach § 415 Rdn. 13 ff.

b) Bedeutung der Rechtsfigur des Empfängers

- 73** Entsprechend der Rechtsnatur des Frachtvertrages als eines Vertrages zugunsten Dritter (siehe Rdn. 104) sind die frachtrechtlichen Rechte, die sich gegen den Frachtführer richten, auf Absender und Empfänger verteilt; siehe zum Überblick über die Rechtsstellung des Empfängers die Erl. zu § 435; zur Zahlungspflicht des Empfängers § 436; zur Verteilung des frachtrechtlichen Verfügungsrechts § 433 Rdn. 34; zur Aktivlegitimation bei Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen den Frachtführer § 429 Rdn. 140 ff. Den Empfänger können unter besonderen Voraussetzungen auch frachtvertragliche Pflichten treffen; insbesondere aus § 436. Frachtrechtliche Sondervorschriften, wie etwa die Verjährung nach § 40 KVO, Anh. II nach § 452¹⁶² oder nach Art. 32 CMR, Anh. VI nach § 452, gelten auch zu seinen Lasten.

III. Definition und Abgrenzung des Frachtvertrages

1. Die Definitionsmerkmale des § 425

a) Beförderung

aa) Ortsveränderung

- 74** Zentrales Bestimmungselement des Frachtvertrages ist die „Beförderung“. Darunter versteht man die Verbringung von Personen oder Sachen von einem Ort an einen anderen, also die Überwindung einer (gegebenenfalls nur geringfügigen) räumlichen Distanz. Hierbei braucht es sich nicht um die Verbringung von einem geographisch bezeichneten Ort an einen anders bezeichneten zu handeln; so schon ROHG 12 196, 198 zu Art. 390 AHGB. Es genügt vielmehr auch die Ortsveränderung auf kürzester Distanz, z. B. für Transport von Möbeln von einem Zimmer in ein anderes; Kranarbeiten; siehe Nr. 5.1 BSK, Anh. III/1 nach § 452. Beförderungstätigkeit ist somit auch das Verladen, der Gepäcktransport usw. Auch der Dienstmann befördert Güter, siehe jedoch Rdn. 101. Gleiches gilt für das Versetzen von Fahrzeugen und Anhängern; siehe Rdn. 87.

bb) Beförderungserfolg als Leistungsgegenstand

- 75** Mit dem Begriff „Beförderung“ wird der gesamte Vorgang – eingeschlossen der Erfolg – bezeichnet. Ein Frachtvertrag liegt somit nur vor, wenn der Erfolg, also die Ver-

¹⁶¹ Lenz Rdn. 965; OLG Düsseldorf vom 22. 2. 1973, BB 1973 819 f.

¹⁶² BGH vom 5. 7. 1962, NJW 1963 102 ff = VersR 1962 728.

bringung von Ort zu Ort, geschuldet wird. Damit erweist sich der Frachtvertrag als Sonderfall des Werkvertrages¹⁶³. Von ihm sind Verträge zu unterscheiden, bei denen der Unternehmer nicht den Erfolg der Tätigkeit, die Verbringung an einen anderen Ort schuldet, so z. B. der Mietvertrag über ein Beförderungsmittel, der Dienstvertrag für zu leistende Beförderungstätigkeit oder der Lohnfuhrvertrag.

cc) Sonderfall: Abfallbeseitigung

Der Vertrag auf Abtransport von Abfällen¹⁶⁴ ist Frachtvertrag. Die früher vertretene Meinung, daß in diesen Fällen kein Frachtvertrag vorliege, weil es an einem bestimmten Ort fehle, an den die Abfälle zu verbringen seien¹⁶⁵, ist – jedenfalls unter den Bedingungen des heutigen Rechts – unzutreffend. § 425 setzt nach seinem Wortlaut nicht voraus, daß das Frachtgut an einen vom Absender bestimmten Ort zu befördern ist. Der Vertrag kann vielmehr auch die Festlegung des Bestimmungsorts einem Dritten und auch dem Frachtführer selbst überlassen. Bei Abfällen im weitesten Sinne ist regelmäßig nur die Verbringung an einen der Art des Abfalls entsprechenden Ort zulässig. Dies gilt nicht nur für Industrieabfälle, sondern auch für Bodenaushub und dergleichen. Übernimmt ein Unternehmer das Wegschaffen von Abfällen, wird ihm häufig der Platz, zu dem der Abfall zu bringen ist, vom Absender vorgeschrieben sein. Es kann aber auch nur das Verbringen an einen zulässigen Abladeplatz unter Einhaltung des Abfallrechts geschuldet sein¹⁶⁶. Wird also Altöl von dem betreffenden Beförderungsunternehmer in einen Flußlauf gepumpt, statt an die zulässige Altölsammelstelle gebracht zu werden, oder werden giftige Abfallstoffe nicht auf die vorgeschriebene Giftdeponie gebracht, sondern in die städtische Entwässerung eingeführt¹⁶⁷ oder sonst irgendwo abgeladen, so ist die Hauptpflicht aus dem Frachtvertrag nicht erfüllt. Auch wo die Bestimmung des Abladeorts dem abfahrenden Unternehmer überlassen wird, handelt es sich um einen Frachtvertrag, der freilich eine Reihe von andersartigen Nebenpflichten enthalten oder auch nur als Bestandteil eines gemischttypischen Vertrages erscheinen kann. Wer gewerbsmäßig Entsorgungstransporte durchführt, ist daher in aller Regel Frachtführer i. S. von §§ 425, 1 Abs. 2 Nr. 5 HGB¹⁶⁸. Dabei kommt es nicht darauf an, ob alle Tätigkeiten bei der Entsorgung frachtvertraglicher Art sind; entscheidend ist, daß sie für die Einschätzung des Gewerbes wesentlich sind; siehe § 1 Rdn. 26, 92.

Diesen Grundsätzen entsprechen auch das **GüKG und die FreistellungsVO GüKG** 77 (§ 4 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 3). Diese Bestimmungen gehen vom frachtrechtlichen Charakter der Abfalltransporte aus. § 1 Ziff. 9 der Freistellungsverordnung setzt voraus, daß der Vertrag über die Beförderung von Abfällen zumindest ein Beförderungsvertrag sein kann. Er ordnet nur an, daß GüKG und damit vor allem das Tarifrecht auf ihn nicht anzuwenden sind. Die Rechtsprechung zur FreistellungsVO setzt daher das Bestehen von Frachtverträgen durchweg als unbestrittenen Kern voraus und bezieht

¹⁶³ Siehe dazu und zum Geschäftsbesorgungscharakter Rdn. 102 f.

¹⁶⁴ Hinweise zum Abfallrecht Rdn. 14 ff.

¹⁶⁵ So Ratz in der 2. Aufl. dieses Kommentars Anm. 3; KG vom 6. 6. 1904, OLGR 9 237 (Müll bei Abholung derelinquiert); RG vom 3. 3. 1908, RGZ 68 74 ff (Werkvertrag, keine Stellungnahme, ob Frachtvertrag).

¹⁶⁶ Koller² Rdn. 9; Heymann/Honsell Rdn. 6.

¹⁶⁷ Beispielsfall aus dem Jahre 1964 (Einleiten von

benzolhaltigen Industrieabfällen mit Todesfolge für zwei Arbeiter): BGH vom 11. 6. 1974, VersR 1974 1127 ff; möglicherweise arsenverseuchter Bodenaushub in einer Kiesgrube: BGH vom 11. 6. 1981, VersR 1981 980 ff.

¹⁶⁸ Die Rechtsprechung sprach in solchen Fällen teilweise von Beförderung oder Beförderungsvertrag, ohne daß es für den jeweils entschiedenen Fall darauf ankam; siehe z. B. LG Frankenthal vom 25. 6. 1981, VersR 1983 299.

sich nur auf die Anwendung des GüKG¹⁶⁹. Dies entspricht auch den neuesten öffentlich-rechtlichen Vorschriften zur Abfallbeförderung¹⁷⁰. Zum Güterschaden bei Verlust von Abfallsendungen siehe § 430 Rdn. 30.

dd) Beförderungsmittel

- 78** Für die Frage, ob ein Frachtvertrag vorliegt, ist es gleichgültig, mit welchen Mitteln die Beförderung vorgenommen wird, ob z. B. mit Kraftfahrzeug, durch Tragen oder mit Pferdewagen, Schlitten oder gar durch Treiben von Vieh (ROHG vom 24. 3. 1974, ROHG 13 133 ff). Das vereinbarte oder tatsächlich benutzte Beförderungsmittel ist aber für die Bestimmung des anzuwendenden Sonderrechts von entscheidender Bedeutung; siehe Rdn. 3 ff. Ferner kann die Beförderung mit einem anderen als dem vereinbarten Beförderungsmittel eine Vertragsverletzung darstellen.

ee) Beförderung als Hauptpflicht

- 79** Die Beförderungspflicht muß die Hauptpflicht des betreffenden Vertrages sein. Verträge mit anderen Hauptmerkmalen, nach denen nur nebenbei Beförderungsleistungen zu erbringen sind, fallen nicht unter den Begriff des Frachtvertrages, so z. B. Lagerverträge, Kaufverträge mit Bringverpflichtung usw.; siehe im einzelnen unten Rdn. 90 ff.

b) Güter

- 80** Beförderungsverträge können sich auf Personen oder auf Güter beziehen. Man unterscheidet daher Personenbeförderungsverträge und Frachtverträge. Der strukturelle Unterschied liegt vor allem darin, daß bei der Personenbeförderung keine Herrschaft des Beförderers über den Beförderungsgegenstand und damit auch keine Obhutspflicht begründet wird. Zumindest geminderte Obhutspflichten treffen den Frachtführer bei begleiteten Tiertransporten; siehe Rdn. 24.
- 81** Der Begriff „Gut“ oder „Güter“ umfaßt alle körperlichen Gegenstände, die befördert werden können¹⁷¹; hierzu können auch Container gehören¹⁷². Zu den Gütern gehören danach auch Sachen, die nicht Gegenstände des Handelsverkehrs (Waren) sind. Auch wertlose Sachen (z. B. Abfälle, Müll) können daher Güter sein. Der „Güter“-Begriff des § 425 entspricht dem eisenbahnrechtlichen in § 453. Die EVO dagegen unterscheidet zwischen „Gütern“, Reisegepäck, Leichen und Tieren, so daß der Begriff „Güter“ dort einen eigenen Inhalt hat. Siehe die Kommentierung zu §§ 453 und 459. Welche Güter befördert werden, ist allerdings im Hinblick auf die anwendbaren Bestimmungen privatrechtlicher Art von Bedeutung. § 4 GüKG und § 1 Nr. 12 der FreistellungsVO GüKG (§ 4 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 3) nehmen die Transporte bestimmter dort aufgeführter Güter von der Anwendung des GüKG und damit der Tarifbestimmungen wie auch der KVO bzw. der Bed. GÜKUMT, Anh. IV nach § 452, aus. In diesem Bereich besteht somit weitgehende Vertragsfreiheit.

¹⁶⁹ Waschbergemassen aus Schachtanlagen fallen z. B. nicht unter § 1 Ziff. 9; BGH vom 6. 2. 1976, MDR 1976 555, im Gegensatz zur Vorentscheidung des OLG Dusseldorf vom 27. 9. 1974, DB 1974 2001. Siehe auch BGH vom 30. 11. 1973, LM GüKG Nr. 47 (Beförderung von Waschberge im Güternahverkehr als Transportgeschäft, Freistel-

lungsverordnung); BGH vom 1. 2. 1990, TranspR 1990 232 ff = VersR 1990 677 ff.

¹⁷⁰ Siehe Rdn. 14.

¹⁷¹ RG vom 26. 11. 1887, RGZ 20 47, 49 f (Briefe).

¹⁷² Siehe § 429 Rdn. 31 f; zum Containerrecht siehe § 425 Rdn. 152b.

c) Übernahme der Beförderung

Dieses Definitionsmerkmal stellt klar, daß eine vertragliche Bindung zwischen den Parteien erforderlich ist und daß die Hauptpflicht des Frachtführers die Erbringung der Beförderungsleistung sein muß. Der Frachtvertrag unterscheidet sich damit vom Speditionsvertrag, weil durch diesen vom Spediteur nicht die Beförderungsleistung, sondern nur die Besorgung der Versendung durch Dritte geschuldet wird. Von anderen Verträgen, die ebenfalls Beförderungspflichten umfassen, ist der Frachtvertrag dadurch abzugrenzen, daß bei ihm gerade die den Vertragstypus bildende Hauptpflicht in der Beförderung besteht. Als Nebenpflichten anderstypischer Verträge kommen Beförderungspflichten sehr häufig vor (z. B. im Rahmen der Abholung und Zuführung beim Lager- und Speditionsvertrag, Bringpflicht beim Kaufvertrag u. ä.).

Die Übernahme der Beförderungsverpflichtung durch einen Frachtführer bedeutet nicht, daß er die Beförderung selbst oder durch seinen Beförderungsbetrieb ausführen müßte. Vielmehr steht ihm – soweit der Frachtvertrag nichts anderes bestimmt – auch die Möglichkeit offen, die **Beförderung durch einen Unterfrachtführer** ausführen zu lassen; so schon ROHG vom 2. 2. 1872, ROHG 9 89, 90. Dabei bleibt die Beförderungspflicht als eigene Schuld des Hauptfrachtführers unberührt. Für den Unterfrachtführer wird nach § 431 gehaftet; siehe § 432 Rdn. 43. Unterfrachtverträge kommen gerade auch bei den modernsten Transporttechniken häufig vor. So läßt der Beförderungsunternehmer des multimodalen Transports (MTO) regelmäßig die von ihm übernommenen Container durch Unterfrachtführer befördern, zu denen auch Eisenbahnen, Schifffahrtsunternehmer und Luftfrachtführer gehören können; siehe dazu Anh. V nach § 452.

Die Beförderung muß nicht mittels eines Fahrzeuges erfolgen¹⁷³. **Frachtvertrag ist daher auch die Überführung von Fahrzeugen auf eigenen Rädern**¹⁷⁴. Diese ist, wenn der Unternehmer die Pflicht zur Ortsveränderung und die Obhut übernimmt, Frachtvertrag. Sie fällt allerdings nicht unter die CMR, da sie nicht „mittels Fahrzeugen“ erfolgt¹⁷⁵. Der Überführung von Fahrzeugen kommt jedoch auch im innerdeutschen Verkehr erhebliche Bedeutung zu, insbesondere als Zubringerbeförderung zu Eisenbahntransporten. Frachtvertrag ist auch der Trageumzug, etwa von Stockwerk zu Stockwerk, oder die Beförderung durch einen Boten, der ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt; ferner der Schleppvertrag bei Obhutsübernahme des Schleppenden über das abgeschleppte Schiff oder Fahrzeug; siehe Rdn. 95.

d) Zu Lande oder auf Binnengewässern

Dieser Teil der Definition unterscheidet den Landfrachtvertrag von anderen Frachtverträgen: Vom Seefrachtvertrag (geregelt in §§ 556–663 b; siehe oben Rdn. 50); vom Luftfrachtvertrag (siehe Rdn. 54 und Anhang VII nach § 452). Indessen ist die Abgrenzung des § 425 erst vollständig, wenn §§ 453–460 und das Binnenschiffahrtsgesetz vollständig herangezogen werden. Ohne die Sonderregelung des 7. Abschnitts (§§ 453–460) und des speziellen Eisenbahnrechts (EVO, CIM, siehe Anhänge nach § 460) würde die Güterbeförderung durch die Eisenbahn, da sie zu Lande erfolgt, unter § 425 fallen. Die gesetzliche Sonderregelung macht jedoch klar, daß der Eisenbahnfrachtvertrag nicht dem Landfrachtrecht unterstehen soll. Für die Binnenschiffahrt ist die Rechtslage etwas

¹⁷³ Unstr., siehe ebenso *Koller*² Rdn. 2, 8.

¹⁷⁴ Siehe zur Praxis dieser Transportart den Beitrag o. V., DVZ Nr. 140 vom 12. 11. 1988, 19 und *Blum* DVZ Nr. 135 vom 21. 11. 1992, 32 f.

¹⁷⁵ Zutreffend OLG Düsseldorf vom 14. 7. 1986, *TranspR* 1987 24, 26; siehe auch die Erl. zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452.

anders. An sich fällt die Beförderung von Gütern mit Binnenschiffen unter § 425. Jedoch ist ein beträchtlicher Teil des Landfrachtrechts durch die speziellen Normen des (jüngeren) BinSchG von 1895 (1898) verdrängt. Siehe Rdn. 53.

e) Übernahme der Obhut

- 86** Zu den in § 425 aufgeführten Definitionsmerkmalen des Frachtvertrages kommt als weiteres die Übernahme der Obhut für das Frachtgut hinzu; so schon *Rundnagel* Ehrenbergs Handbuch 113, 116. Insbesondere aus den frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen (z. B. § 429) läßt sich erkennen, daß der Frachtführer Besitz und Verantwortung hinsichtlich des Frachtguts zu übernehmen hat. Die Übernahme der Obhutspflicht wird als Abgrenzungsmerkmal des Frachtvertrages vielfach in Literatur und Rechtsprechung verwendet, wenn bei Verträgen zweifelhafter Rechtsnatur die Einordnung als Frachtverträge zu begründen ist. So wird z. B. der Schleppvertrag nur dann als Frachtvertrag bezeichnet, wenn das Schleppschiff die Obhut über den Anhang übernimmt¹⁷⁶.
- 87** Die Übernahme der Obhut als Erfordernis des Frachtvertrages drückt sich auch in der Auffassung aus, der Frachtvertrag sei **Realvertrag** und komme – jedenfalls nach Eisenbahnrecht und KVO – erst mit der Annahme der Güter durch den Frachtführer zustande; siehe dazu unten Rdn. 113 f. Wenn es auch rechtspolitisch fraglich erscheint, ob die Übernahme der Güter wirklich zu den Entstehungsvoraussetzungen des Frachtvertrages gehören sollte, so ist doch anzuerkennen, daß kein Frachtvertrag vorliegen kann, wenn die Übernahme der Obhut vertraglich überhaupt nicht vorgesehen ist, wenn also die tatsächliche Herrschaft über die Güter nicht auf den Frachtführer übergehen soll (Beispiel: Bestimmte Typen des Chartervertrages, Schleppvertrag). In solchen Fällen würde ein sehr großer Teil des Frachtrechts, der die Obhutsübernahme voraussetzt (insbesondere die Regelung über Haftung, Ablieferung, Verfügungsrechte des Absenders, Pfandrecht), überhaupt nicht passen. Wird in solchen Fällen wohl der Beförderungserfolg geschuldet, soll aber die Obhut beim anderen Vertragspartner verbleiben, dann liegt ein Fall des Werkvertrages (§§ 631 ff BGB) vor, auf den u. U. einzelne Vorschriften des Frachtrechts analoge Anwendung finden können. Zu diesen Ausnahmefällen gehört jedoch nicht das Versetzen eines LKW-Anhängers durch ein Speditions-Unternehmen. Vielmehr ist davon auszugehen, daß der Auftraggeber, wenn er nicht selbst den Vorgang überwacht, den Anhänger der Obhut des Spediteurs überläßt. Daher ist grundsätzlich Frachtrecht anzuwenden¹⁷⁷.
- 88** Sieht man die Übernahme der Obhut als **zusätzliches, in § 425 nicht aufgeführtes Definitionsmerkmal** des Frachtvertrages an, so lassen sich manche Abgrenzungen, insbesondere im Bereich der Charter-, Schlepp- und Mietverträge leichter begründen. Siehe dazu Rdn. 91 ff.

f) Gewerbsmäßigkeit

- 89** Frachtführer im Sinne des § 425 ist nur, wer gewerbsmäßig Land- oder Binnenschiffahrtsfrachtgeschäfte betreibt. Zum handelsrechtlichen Begriff des Gewerbes siehe § 1

¹⁷⁶ Siehe schon ROHG 23 230 ff; BGH vom 13. 3. 1957, NJW 1956 1065 ff; BGH vom 14. 3. 1957, VersR 1957 286; *Schlegelberger/Gesler*⁵ § 425 Rdn. 12; *Prußmann/Rabe*³ Anh. nach § 556 HGB (B); *Schaps/Abraham* Anm. 24 vor § 556 mit weiteren Hinweisen; zum Lohnfuhrvertrag siehe die Rechtsprechung des BGH, unten Rdn. 94.

¹⁷⁷ Unrichtig AG Dusseldorf im kaum begründeten Urteil vom 7. 2. 1991, TranspR 1991 355 f. Auch die ADSp sind nach § 2 a ADSp wegen engen Zusammenhangs mit dem Speditionsgewerbe anzuwenden. Überdies waren kraft ausdrücklicher Vereinbarung die ADSp selbst dann wirksam, wenn dieser Zusammenhang fehlte; siehe § 2 ADSp, Anh. I nach § 415 Rdn. 3.

Rdn. 4–15. Für Kaufleute, die an sich ein anderes Gewerbe betreiben, gelten jedoch nach § 451 die Vorschriften des Landfrachtrechts, soweit sie im Einzelfall Frachtgeschäfte abschließen (Gelegenheitsfrachtführer). Ob der „Dienstmann“ Landfrachtführer ist¹⁷⁸, muß davon abhängen, ob auf ihn auch die anderen Voraussetzungen des Frachtführerbegriffs zutreffen. Insbesondere ist zu bezweifeln, ob er selbständiger Gewerbetreibender ist. Für den bahnamtlich bestellten Gepäckträger trifft dies nicht zu. Dieser ist vielmehr Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn, die auch die Haftung für ihn übernimmt¹⁷⁹.

2. Abgrenzung von anderen Vertragstypen

a) Speditionsvertrag

Der Speditionsvertrag unterscheidet sich vom Frachtvertrag dadurch, daß nicht die Beförderung selbst, sondern die „Besorgung der Beförderung“ durch einen anderen geschuldet wird. Der Spediteur übernimmt also keine Beförderungspflicht. Im Falle des Selbsteintritts (§ 412), der Spedition zu festen Kosten (§ 413 Abs. 1) und der Sammellaadungsspedition (§ 413 Abs. 2) ist jedoch im Verhältnis zwischen Spediteur und Versender Frachtrecht anwendbar. Wer vom Empfänger mit der Abholung von Gütern bei der Bahn über eine kurze Strecke beauftragt wird, ist Frachtführer, nicht Spediteur¹⁸⁰. Für die KVO ist die Problematik durch die Novellierung des § 1 Abs. 5 KVO beseitigt worden. Danach findet die KVO auf Speditionsverträge nur Anwendung, soweit der Spediteur die Beförderung in eigenem LKW selbst ausführt. Siehe dazu §§ 412, 413 Rdn. 25 ff und § 1 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 13 ff. Für die CMR besteht jedoch die Problematik in vollem Umfang weiter. Zur Neufassung der ADSp siehe Anh. III/2 nach § 452.

b) Miete und Charter von Beförderungsmitteln

Auf die Miete von Beförderungsmitteln ist kein Frachtrecht anzuwenden¹⁸¹. Sie unterscheidet sich vom Frachtvertrag dadurch, daß der Vermieter nur das Beförderungsmittel zur Verfügung stellt, jedoch keine Beförderungspflicht übernimmt¹⁸². **Mietverträge über Kraftfahrzeuge** unterliegen nicht den Vorschriften des GüKG über die Zulassungspflicht, die Kontingentierung und den Tarifzwang, selbst wenn die Voraussetzungen des Werkverkehrs nach § 48 GüKG nicht vollständig vorliegen; BayObLG vom 25. 10. 1966, BB 1967 858.

In der Praxis spielen vor allem in der Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Luftfahrt **Mietcharterverträge** eine erhebliche Rolle. Im Falle der sogenannten bare-boat-charter oder bare-hull-charter wird das Schiff bzw. die Maschine ohne Besatzung verchartert. In diesem Falle liegt ein reiner Mietvertrag vor. Vielfach werden jedoch die Dienste der Besatzung mit überlassen. Dann kann sowohl ein Frachtvertrag wie ein Mietvertrag vorliegen¹⁸³. Ist die Qualifikation als Frachtvertrag zu verneinen, so stellt diese Form der

¹⁷⁸ Wie etwa von Ratz in der 2. Auflage Anm. 2 zu § 425 und von Schlegelberger/Gefßler³ Rdn. 5 behauptet.

¹⁷⁹ Siehe § 35 EVO Anh. I nach § 460; Goltermann/Konow § 35 EVO Anm. 1.

¹⁸⁰ Siehe zu diesen Fragen eingehend §§ 407–409 Rdn. 11 ff; §§ 412, 413 Rdn. 61 ff. Hinweise auf die seit 1972 veröffentlichte Rechtsprechung und Literatur siehe in Art. 41 CMR, Anh. VI nach § 452.

¹⁸¹ RG vom 25. 5. 1889, RGZ 25 108, 110 ff; BGH vom 16. 9. 1985, TranspR 1986 29, 30 = VersR 1986 31, 32 (zur Binnenschifffahrt); osterr. ObGH vom 30. 5. 1985, TranspR 1986 225 f.

¹⁸² Beispiele: OLG Hamburg vom 25. 8. 1983, TranspR 1984 58; vom 2. 5. 1985, TranspR 1985 398 f = VersR 1986 865 f.

¹⁸³ Siehe dazu eingehend Schaps/Abraham Anm. 17 vor § 556 und 6 f zu § 410; Prußmann/Rabe³ § 510 C 2; RG vom 25. 5. 1889, RGZ 25 108 ff (zur Binnenschifffahrt); BGH vom 16. 9. 1985, TranspR 1986 29, 30 f = VersR 1986 31, 32 (zur Binnenschifffahrt); OLG Düsseldorf vom 14. 4. 1992, TranspR 1992 415, 417. Zur entsprechenden Miete von Kränen BGH vom 15. 2. 1978, VersR 1978 522 f.

Zeitcharter einen gemischten Vertrag, zusammengesetzt aus Fahrzeugmiete und Arbeitnehmerüberlassungsvertrag dar. Solche Verträge sind auch im Bereich der Landbeförderung denkbar und kommen wohl, insbesondere bei der gewerblichen Vermietung von Kraftwagen und Baumaschinen, auch vor¹⁸⁴. Auch der Lohnfuhrvertrag (siehe Rdn. 94) gehört zu dieser Gruppe von Verträgen. Sie unterfallen nicht dem Frachtrecht, wenn der „Verleiher“ nicht die Beförderung selbst übernimmt, insbesondere wenn die Besetzung des Transportmittels in vollem Umfang dem Charterer oder Mieter unterstellt wird¹⁸⁵. In diesen Fällen haftet der Vermieter oder Verleiher nicht nach § 278 BGB für Verschulden des gestellten Personals, sondern nur für seine sorgfältige Auswahl. Auch ein gesetzliches Pfandrecht des Vermieters an der Ladung entsteht nicht¹⁸⁶.

- 93** Die see- und luftrechtlichen Charterverträge sind jedoch meist Frachtverträge (**Frachtcharter**); dann nämlich, wenn der Vercharterer die Herrschaft über die Besetzung mindestens zum Teil behält und die Beförderungspflicht selbst übernimmt. In diesem Fall können Unterfrachtverträge oder andere Gestaltungen vorliegen. Die Haftung für mitgestelltes Personal richtet sich nach den betreffenden frachtrechtlichen Vorschriften. Siehe zur Typologie der Charterverträge, insbesondere zu den Schwierigkeiten der Abgrenzung *Schaps/Abraham* aaO.

c) Lohnfuhrvertrag, Dienstvertrag usw.

- 94** § 25 AGNB, Anh. III/1 nach § 452 sieht für den Güternahverkehr den sogenannten **Lohnfuhrvertrag** vor. Danach hat der Unternehmer ein bemanntes Fahrzeug nach Anweisung des Auftraggebers zu stellen, übernimmt aber keine Beförderungspflicht im Sinne eines Erfolgsversprechens. Der Lohnfuhrvertrag ist daher kein Frachtvertrag; weder die Vorschriften des HGB noch der Spezialregelungen CMR und KVO sind auf ihn anzuwenden. Er entspricht etwa dem see- und luftrechtlichen Chartervertrag mit Employment-Klausel, dessen Zuordnung zum Typus Frachtvertrag wohl von der herrschenden Meinung angenommen wird (siehe oben Rdn. 91). Der Begriff des Lohnfuhrvertrages ist rechtlich nicht eindeutig festgelegt¹⁸⁷. Es handelt sich am ehesten um einen kombinierten Miet- und Dienstverschaffungsvertrag¹⁸⁸. Entsprechend der dadurch gegebenen Vertragsfreiheit kann er von den Parteien (auch) frachtrechtlichen Bestimmungen unterstellt werden. So übernimmt der Lohnfuhrunternehmer z. B. nach § 25 AGNB die volle frachtrechtliche Haftung¹⁸⁹. Diese Haftung ist nur durch eine Mitversuchungsklausel eingeschränkt; siehe dazu eingehend BGH aaO. Diese Regelung spricht für einen zumindest teilweisen frachtrechtlichen Charakter des Lohnfuhrvertrages. Man wird daher wohl davon ausgehen müssen, daß der Lohnfuhrunternehmer die

¹⁸⁴ Siehe zu einem Fall unentgeltlicher Überlassung eines Tiefgladers mit Fahrer BGH vom 14. 7. 1970, VersR 1970 934, 935; zu einem Fall der Vermietung einer Planierraupe mit Fahrer KG NJW 1965 976 f. Die entgeltliche Überlassung eines Raupenbaggers mit Fahrer wurde vom BGH im Urteil vom 22. 5. 1968, VersR 1968 779 ff als Miete angesehen. Siehe ferner zur Vermietung von Kranen mit Personal BGH vom 15. 2. 1978, VersR 1978 522, 523 und OLG Hamm, VersR 1978 548.

¹⁸⁵ BGH vom 14. 7. 1970, VersR 1970 934, 935.

¹⁸⁶ BGH vom 16. 9. 1985, TranspR 1986 29, 30 = VersR 1986 31, 32 (zur Binnenschifffahrt); dazu § 440 Rdn. 4.

¹⁸⁷ BGH vom 17. 1. 1975, VersR 1975 369, 370 = NJW 1975 780 = ETR 1976 760 ff; osterr. ObGH vom 8. 9. 1983, SZ 56 129, S. 575 f = TranspR 1984 281 f.

¹⁸⁸ Zutreffend *Cantrup/Willenberg/Hill* Der gewerbliche Güternahverkehr, 5. Aufl. 1977 257; *Koller*² Rdn. 7; osterr. ObGH vom 8. 9. 1983, SZ 56 129, S. 575 f = TranspR 1984 281 f = *Greuter* 200 ff = ETR 1985 282 ff.

¹⁸⁹ BGH vom 8. 12. 1965, LM Nr. 1 zu AGNB = VersR 1966 180, 181; LG Hamburg vom 1. 7. 1977, VersR 1977 1052.

Obhut, vielleicht auch die Beförderungspflicht übernimmt, aber nicht für den Beförderungserfolg einzustehen hat. Der BGH¹⁹⁰ sieht einen entscheidenden Unterschied zwischen Lohnfuhrvertrag und Frachtvertrag in der Obhutsübernahme und darin, daß der Auftraggeber beim Lohnfuhrvertrag frei über den Laderaum verfügen könne. Liegt, wie oben ausgeführt, jedoch auch beim Lohnfuhrvertrag eine Übernahme der Obhut vor, so kann dieser nur als gemischter Vertrag betrachtet werden, in dem Mietvertrag und Arbeitnehmerüberlassung mit frachtrechtlichen Elementen verbunden sind. Unabhängig von der Rechtsnatur des Lohnfuhrvertrages hat der Lohnfuhrunternehmer für Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB einzustehen¹⁹¹. Soweit die AGNB gelten, tritt § 19 AGNB an die Stelle des § 278; zweifelnd *Voigt* VP 1974 34 f. Lohnfuhrverträge werden auch zwischen der Bundesbahn und Güterfernverkehrsunternehmen abgeschlossen, soweit die Bahn als Straßenfrachtführer tätig wird und sich der Unternehmer als Erfüllungsgehilfen bedient¹⁹². Ähnlich dem Lohnfuhrvertrag ist auch der **Rollfuhrvertrag der Eisenbahn** zu beurteilen (siehe die Erläuterungen zu § 456).

d) Schleppvertrag

Im Binnenschiffahrtsrecht spielt der Schleppvertrag eine erhebliche Rolle. Durch diesen Vertrag verpflichtet sich der Unternehmer, ein Schleppschiff mit Hilfe eines Schleppers auf dem Wasser zu bewegen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob das Schleppschiff mittels einer Trosse gezogen oder aber – wie in der modernen Schubschiffahrt – geschoben wird. Der Schleppvertrag kann, je nach seinem Inhalt, Frachtvertrag, Schiffsmiete, evtl. gekoppelt mit einer Arbeitnehmerüberlassung, aber auch bloßer Werkvertrag sein¹⁹³. Übernimmt der Schleppende die Obhut über das geschleppte Fahrzeug, liegt ein Frachtvertrag vor; siehe z. B. OLG Hamburg vom 10. 12. 1981, *VersR* 1982 592 f.

Auch im Straßenverkehr kommen Schleppverträge vor, z. B. beim Abschleppen beschädigter Fahrzeuge, bei der Beförderung von Containern auf verladereigenen Chassis oder von Fremdtrailern oder beim einfachen Mitbefördern von Anhängern. Dabei wird regelmäßig ein Frachtvertrag vorliegen, wenn der Schleppende die Verbringung an einen bestimmten Ort verspricht und die Obhut über das geschleppte Fahrzeug voll übernimmt. Insbesondere ist dies bei Beförderung fremder Sattelaufleger durch eine Zugmaschine wohl meist der Fall¹⁹⁴, so daß der Verwender der Zugmaschine in der Regel Frachtführer ist und nach den Grundsätzen der Obhutshaftung für Verlust und Beschädigung des Auflegers haftet; siehe § 429 Rdn. 38. Wird dagegen ein abgeschlepptes Fahrzeug vom eigenen Fahrer gelenkt, so dürfte ein bloßer Werkvertrag ohne Übernahme einer Obhutspflicht bestehen. Allerdings kann auch in solchen Fällen eine Obhutsübernahme vorliegen, wenn nämlich der Fahrer als Erfüllungsgehilfe des Abschleppenden tätig werden soll. Ob frachtrechtliche oder werkvertragliche Normen auf den betreffenden Werkvertrag Anwendung finden, kann daher nur von Fall zu Fall durch Ermittlung des Vertragsinhalts unter Heranziehung der Umstände entschieden werden.

¹⁹⁰ Vom 3. 6. 1964, *VersR* 1964 967, 968 f und vom 12. 6. 1964, *VersR* 1964 970, 972.

¹⁹¹ BGH vom 17. 1. 1975, *VersR* 1975 369 f = *NJW* 1975 780 f = *DB* 1975 781 ff; dazu die zweite Revisionsentscheidung vom 22. 4. 1977, *VersR* 1977 662 ff = *MDR* 1977 911.

¹⁹² Siehe dazu § 47 GüKG, Anh. I nach § 452; sowie BGH vom 28. 3. 1957, *VersR* 1957 388 (zur Verteilung des Beschlagnahmerisikos bei Transporten durch die DDR).

¹⁹³ Siehe dazu *Prußmann/Rabe*³ Anh. zu § 556 HGB; *Schaps/Abraham* II Anm. 23–27 vor § 556; *Koller*² Rdn. 8. Zum Schleppvertrag als reinem Werkvertrag siehe BGH vom 14. 3. 1957, *VersR* 1957 286.

¹⁹⁴ Siehe z. B. OLG Düsseldorf vom 26. 4. 1990, *TranspR* 1991 233, 235.

e) Lagervertrag

- 97** Der Lagerhalter übernimmt durch den Lagervertrag grundsätzlich keine Transportverpflichtungen. Jedoch kann zu seinen Nebenverpflichtungen auch das Abholen oder Zubringen gelagerter Güter gehören. Auf diese Nebenpflichten findet nicht Frachtrecht, sondern Lagervertragsrecht und allgemeines Schuldrecht Anwendung; anders nur, wenn sie ein so erhebliches Gewicht hat, daß sie nicht mehr als Nebenpflicht des Lagervertrages betrachtet werden kann. Dies gilt in jedem Fall bei Transporten in der Güterfernverkehrszone, wohl aber auch bei größeren Strecken im Güternahverkehr. Auch Anlieferfahrten vom Lager an einzelne Abnehmer des Einlagerers sind wohl als Frachtgeschäfte zu betrachten¹⁹⁵. Umgekehrt ist eine Einlagerung nur Teil des Frachtvertrag und steht unter frachtrechtlicher Haftung, wenn sie nur erfolgt, um die Zeit bis zu einem schon vereinbarten, demnächst zu leistenden Transport zu überbrücken (RG vom 27. 3. 1929, HRR 1929 Nr. 1673).

f) Unentgeltliche Verträge

- 98** Der Frachtvertrag setzt – als Sonderform des Werkvertrages – Entgeltlichkeit voraus¹⁹⁶. Fehlt es an der Vereinbarung des Entgelts und greifen aus fallbedingten Gründen auch die §§ 632 Abs. 1 BGB, 354 HGB nicht ein, so liegt ein Auftrag, evtl. auch Leihe vor¹⁹⁷. An eine entsprechende Anwendung frachtrechtlicher Vorschriften zugunsten eines unentgeltlich handelnden Beförderers ist zu denken¹⁹⁸.

g) Beförderung als Nebenpflicht; gemischte Verträge

- 99** Vielfach werden Beförderungsleistungen als Nebenpflichten aus anderstypischen Verträgen übernommen; so etwa bei Erdbewegungen auf einer Baustelle im Rahmen eines weitere Arbeiten umfassenden Werkvertrages¹⁹⁹; bei der Erfüllung der Bringschuld beim Kaufvertrag²⁰⁰. In diesen Fällen liegt auch keine unentgeltliche Beförderung vor²⁰¹. Eine vorsichtige analoge Anwendung frachtrechtlicher Bestimmungen zur Lösung von Interessenkonflikten kann in Betracht kommen. Siehe auch Rdn. 100. Für die Beförderung im Werksfernverkehr eines Textilveredelungsbetriebs (und Transport zum Kunden) gelten die Bestimmungen des zwischen ihm und dem Kunden abgeschlossenen Vertrages, einschließlich der vereinbarten „Einheitsbedingungen für Textil-Lohnveredelungsaufträge“; die zwingende Wirkung des § 26 GüKG tritt nicht ein; BGH vom 10. 11. 1972, VersR 1973 73 f. Schließlich ist es möglich, daß Beförderungen und andere Leistungen im Sinne eines gemischttypischen Vertrages nebeneinanderstehen, so daß etwa §§ 633 ff BGB neben Transportrecht anwendbar sind²⁰².

h) Kaufvertrag als Tarifumgehung

- 100** Ein Rahmenvertrag²⁰³, durch den ein Baustoffgroßhändler einen (oder mehrere) Zwischenhändler in seine Rechtsbeziehungen zu Vorlieferanten (Kiesgrubenunterneh-

¹⁹⁵ Siehe Rdn. 140 und § 429 Rdn. 98 ff; zu einem gemischten Vertrag (Transport, Miete, Lagerung) hinsichtlich einer Hafenschute OLG Hamburg vom 12. 8. 1976, VersR 1977 567 f.

¹⁹⁶ A. A. Koller² Rdn. 2.

¹⁹⁷ Siehe den Fall BGH vom 14. 7. 1970, VersR 1970 934 ff (Zurverfügungstellen eines Tiefladers mit Fahrer).

¹⁹⁸ Insoweit ist Koller² Rdn. 2 zuzustimmen.

¹⁹⁹ LG Hagen vom 6. 9. 1991, TranspR 1992 21 f.

²⁰⁰ Zum Versendungskauf siehe Schultz JZ 1975 240.

²⁰¹ Österr. ObGH vom 26. 5. 1983, SZ 56 83, S. 376 (keine Anwendung der CMR).

²⁰² LG Frankfurt vom 10. 12. 1986, TranspR 1987 387 (zur Eisenbahn-Personenbeförderung); siehe auch zum Reisevertrag §§ 651 a BGB.

²⁰³ Dazu näher Rdn. 108 ff.

mern usw.) einschaltet, hat frachtrechtlichen Charakter, wenn der ausschließliche wirtschaftliche Zweck der Heranziehung der Zwischenhändler in deren Beförderungspflicht besteht. Die Bezeichnung der Geschäfte als Kaufgeschäfte ist in diesem Falle ein nach § 5 GüKG unbeachtlicher Scheintatbestand. Es handelt sich bei diesen Geschäften in Wahrheit um Frachtverträge²⁰⁴. Neben den Tarifvorschriften sind daher in solchen Fällen auch die zwingenden Haftungsbestimmungen anwendbar, z. B. im Güterfernverkehrsbereich die Haftungsnormen der KVO. Dagegen unterliegt ein Vertrag, durch den sich ein Beförderungsunternehmer verpflichtet, Grubenabfälle (Waschberge) abzutransportieren und selbst weiter zu verkaufen, nicht dem GüKG; BGH vom 30. 11. 1973, LM GüKG Nr. 47. Im einzelnen kann die Abgrenzung, wie auch in der zitierten Entscheidung, erhebliche Schwierigkeiten bereiten.

i) Gepäcktransport bei Personenbeförderung

Die Gepäckbeförderung im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages erfolgt aufgrund einer besonderen Abrede über die Gepäckbeförderung. Sie begründet frachtvertragliche Rechtsbeziehungen zwischen Reisendem und Personenbeförderungsunternehmen²⁰⁵. Auf die Gepäckbeförderung im Straßenverkehr, insbesondere bei Omnibusreisen, wird, soweit es sich um aufgegebenes Gepäck handelt, grundsätzlich Landfrachtrecht, also §§ 425 ff, Anwendung zu finden haben. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Abrede über die Gepäckbeförderung einen besonderen Vertrag darstellt oder ob die frachtrechtlichen Verpflichtungen nur Nebenpflichten im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages darstellen. Allgemeine Geschäftsbedingungen oder besondere vertragliche Abreden gehen der Anwendung des Landfrachtrechts vor.

IV. Die Rechtsnatur des Frachtvertrages

1. Werkvertrag

Aus dem in Rdn. 75 ff Gesagten ergibt sich, daß der Frachtvertrag auf einen durch Dienst- oder Arbeitsleistung zu bewirkenden Erfolg gerichtet ist, also begrifflich ein besonderer Untertyp des Werkvertrages (§§ 631 ff BGB) ist. Die Ortsveränderung ist der geschuldete Erfolg²⁰⁶. Damit kann der Frachtvertrag gegenüber Dienst-, Dienstverschaffungs-, Miet- und Frachtverträgen abgegrenzt werden. Die ergänzende Anwendung von Werkvertragsrecht (§§ 631 ff BGB) ist möglich und in einzelnen Punkten auch Gerichtspraxis²⁰⁷. Sie ist ausgeschlossen, soweit sich das Werkvertragsrecht an das Kaufrecht anlehnt, weil der Frachtvertrag mit dem Grundtypus des Werkvertrages zur Herstellung eines körperlichen Gegenstandes für den Besteller keinerlei über das Erfolgsmerkmal hinausgehende Ähnlichkeit hat²⁰⁸.

²⁰⁴ BGH vom 29. 3. 1974, DB 1974 1224 = LM GüKG Nr. 48.

²⁰⁵ Siehe insoweit im einzelnen zum Eisenbahnrecht *Finger* § 25 EVO Anm. 2; *Goltermann/Konow* § 25 EVO Anm. 2; *Weibrauch/Heinze* § 25 EVO Anm. 1.

²⁰⁶ Unstreitig: st. Rspr. seit ROHG 20 340, 342 und RG vom 25. 5. 1889, RGZ 25 108, 110; *Schlegelberger/Geßler* § 425 Rdn. 8; *Baumbach/Duden/Hopt*²⁸ § 425 Anm. 2 A; *Heymann/Kötter* § 425 Anm. 2. Zum Personen-Luftfrachtvertrag siehe BGH vom 21. 12. 1973, NJW 1974 852 ff = WM 1974 396, 397 = ETR 1975 91 ff; OLG Frankfurt vom 14. 7. 1980, RIW 1981 852.

²⁰⁷ Für die Begründung von Frachtsprüchen wird häufig § 631 BGB zitiert; zu § 632 siehe Rdn. 172; zur Fälligkeit nach § 641 Rdn. 171; zu § 634 Rdn. 167 ff; zu § 643, 645 Rdn. 122; zu § 649 Rdn. 122 f. Zu § 642 (Standgeld beim CMR-Frachtvertrag) siehe Rdn. 189.

²⁰⁸ Zu § 640: BGH vom 22. 10. 1959, VersR 1960 28, 29. Dagegen wurde § 634 BGB auf die Charter eines Seeschiffes angewendet; OLG Hamburg vom 11. 1. 1979, VersR 1979 834 f; *Prüßmann/Rabe*³ § 619 HGB, Anm. D 2 b; ebenso im Luftrecht nach WA; OLG Düsseldorf vom 12. 1. 1978, VersR 1978 964 f.

2. Geschäftsbesorgungsvertrag

- 103 Zugleich fällt der Frachtvertrag jedoch in die Sondergruppe der auf eine Geschäftsbesorgung gerichteten Werkverträge (§ 675 BGB)²⁰⁹. Die Beförderung fremder Güter fällt stets unter den Begriff der Geschäftsführung für andere; § 675 BGB erfasst unstreitig nicht nur die Besorgung von Rechtsgeschäften, sondern auch von tatsächlichen Geschäften. Zwar steht die Interessenwahrungspflicht beim Frachtvertrag – anders als beim Speditionsvertrag (§§ 407–409 Rdn. 88 ff) – nicht im Mittelpunkt der Vertragspflichten. Dennoch treffen den Frachtführer, in vielen Situationen und vom Einzelvertrag abhängig, zahlreiche Einzelpflichten zur Interessenwahrung. Konsequenterweise sehen §§ 1, 2a ADSp die Interessenwahrungspflicht des Spediteurs auch für Frachtverträge vor.

3. Vertrag zugunsten Dritter

- 104 Schließlich ist der Frachtvertrag nach herrschender Meinung in gewisser Hinsicht auch ein echter Vertrag zugunsten eines Dritten (§§ 328 ff BGB), soweit er dem Empfänger eigene Rechte gegenüber dem Frachtführer gewährt (im Landfrachtrecht des HGB §§ 433 Abs. 2, 434, 435, 436; Hinweise auf die Spezialregelungen der einzelnen Sparten des Frachtrechts siehe in der Kommentierung dieser Vorschriften)²¹⁰.
- 105 Die Eigenart als Vertrag zugunsten Dritter ist **kein Strukturmerkmal des Frachtvertrages**, da der Absender das Gut an sich selbst adressieren kann und da die betreffenden Bestimmungen des Frachtrechts überwiegend nicht zwingend sind und daher im Frachtvertrag zwischen Absender und Frachtführer abbedungen werden können. Im übrigen beschränkt sich die Einbeziehung des Empfängers in den Frachtvertrag nicht auf die Begründung von Rechtspositionen zu seinen Gunsten; vielmehr werden ihm vom Gesetz auch Pflichten (insbesondere die Frachtzahlungspflicht, § 436 und verwandte Vorschriften in Spezialregelungen) auferlegt. Es muß bezweifelt werden, ob die Rechtsstellung des Empfängers sich überhaupt in die üblichen Typen der BGB-Dogmatik widerspruchsfrei eingliedern läßt. Die Frage, ob der Frachtvertrag wirklich ein echter Vertrag zugunsten Dritter ist, hat vor allem theoretische Bedeutung. Vertrag zugunsten Dritter ist der Frachtvertrag jedenfalls nur in dem Umfang, in dem das Frachtrecht dem Empfänger Rechte zuweist; darüber hinaus kann der Empfänger nur Berechtigter sein, wenn eine besondere vertragliche Gestaltung ihm solche Rechte zuweist. Im Regelfall hat somit der Empfänger zunächst keinen Anspruch auf Erbringung der Beförderungsleistung; Auslieferungs-, Weisungs- und Schadensersatzrechte stehen ihm nur in dem Stadium zu, in dem ihm diese durch das betreffende Frachtrecht zugewiesen werden. Bis dahin kann man bestenfalls mit *Rundnagel* 141 von einer entziehbaren Anwartschaft des Empfängers sprechen. Im Rahmen der frachtrechtlichen Spezialbestimmungen können jedoch einzelne Normen der §§ 328 ff BGB zur dogmatischen Untermauerung

²⁰⁹ *Koller*² Rdn. 12 spricht nur von „Elementen des Geschäftsbesorgungsvertrages“; siehe dort auch Rdn. 16 ff.

²¹⁰ Siehe zum Charakter des Frachtvertrages als Vertrag zugunsten Dritter *Baumbach/Duden/Hopt*²⁸ § 425 Anm. 2 B; *Heymann/Kotter* § 435 Anm. 1; *Soergel/Schmidt* § 328 BGB Rdn. 13; zum Kfz-Frachtvertrag *Heuer* Die Haftung des Frachtführers nach der CMR; *Willenberg*⁴ § 3 KVO Rdn. 5–8; RG JW 1900 314; BGH vom 10. 4. 1974, NJW 1974 1614 ff = VersR 1974 796 =

MDR 1974 733 f = LM CMR Nr. 4 (Anwendung von § 333 BGB); OLG Saarbrücken vom 21. 11. 1974, VersR 1976 267, 269. Zum Seerecht siehe *Schaps/Abraham* vor § 556 Anm. 14; zum Luftfrachtvertrag OLG Frankfurt DB 1977 1503; zum Eisenbahnrecht siehe *Konow* DB 1975 137 ff; *Pelz* Frachtbrief und Übergabe des Frachtguts in ihrer Bedeutung für den Frachtvertrag (1980) 14 ff; a. A. *Gotz* Der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag, Münchner Dissertation (1941).

und Ergänzung frachtrechtlicher Regelungen von Bedeutung sein, so z. B. §§ 333 f BGB²¹¹.

4. Gemischter Vertrag

Durch die vielfältigen Pflichten des Frachtführers²¹² erlangt der Frachtvertrag den Rechtscharakter eines gemischten Vertrages. Denn neben der Beförderung müssen die Obhutspflicht und Ablieferungspflicht, die Pflicht zur Befolgung von Verfügungen als synallagmatisch mit der Frachtzahlung verknüpfte Hauptpflichten angesehen werden; siehe dazu Rdn. 133 f. Unter ihnen ist die Beförderungspflicht die für Benennung und Einordnung typusbestimmende Hauptpflicht. Freilich sind die aus Frachtverträgen entstehenden Rechtsfragen zu einem sehr hohen Anteil durch die Obhutspflicht bestimmt. 106

V. Besondere Formen des Frachtvertrages

1. Unterfrachtvertrag, Zwischenfrachtvertrag, Teilfrachtvertrag

Der Frachtführer kann zur Ausführung seiner Beförderungspflicht andere selbständige Frachtführer heranziehen. In diesem Falle spricht man vom **Unterfrachtvertrag**; der vom Hauptfrachtführer eingesetzte **Unterfrachtführer** ist dessen Erfüllungsgehilfe; siehe im einzelnen § 432 Rdn. 34. 107

Überträgt dagegen der Frachtführer eine von ihm nicht selbst geschuldete Beförderungsleistung an einen anderen Frachtführer, so wird dieser Vertrag als „**Zwischenfrachtvertrag**“, der Eingesetzte als „**Zwischenfrachtführer**“ bezeichnet. Siehe im einzelnen, auch zu den Begriffen „**Teilfrachtführer**“ und „**Samtfrachtführer**“ § 432 Rdn. 5 ff.

Die Haftungs- und Ausgleichsverhältnisse beim Unterfrachtvertrag sind – jedenfalls teilweise – in § 432 geregelt; siehe zur Problematik des Unterfrachtvertrages daher die dortige Kommentierung.

2. Dauerfrachtverträge und Rahmenverträge

Aufgrund der schuldrechtlichen Vertragsfreiheit können die Parteien grundsätzlich auch Dauerfrachtverträge oder Rahmenverträge abschließen. Ein Dauerfrachtvertrag liegt vor, wenn dem Vertragspartner für eine gewisse Dauer frachtvertragliche Leistungen versprochen werden, die von diesem noch im einzelnen bestimmt werden können²¹³. Ein frachtrechtlicher Rahmenvertrag ist ein Vertrag zwischen Beförderer und Kunden, durch den gewisse Bedingungen zukünftig abzuschließender Frachtverträge im voraus generell festgelegt werden, z. B. die Anwendbarkeit einer bestimmten Rechtsordnung. In ihm können aber auch Pflichten zum Abschluß von Einzelverträgen derart festgelegt werden, daß darauf Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung gestützt werden können²¹⁴. Ausschließlichkeitsrechte und Abschlußpflichten können im Rahmenvertrag vorgesehen werden. Nicht als Rahmenvertrag bezeichnet, aber inhaltlich entsprechend umschrieben, ist das dem BGH-Urteil vom 11. 1. 1974, VersR 1974 587 f zugrundeliegende, auf laufende Kiestransporte gerichtete Rechtsverhältnis. Siehe zu einem Rahmen-

²¹¹ Zu § 333 siehe § 433 Rdn. 27, 29; § 435 Rdn. 22; § 437 Rdn. 15 f; zu § 334 BGB siehe § 435, Rdn. 12.

²¹² Siehe Rdn. 129 ff.

²¹³ Siehe z. B. OLG Frankfurt vom 23. 6. 1981, BB 1981 1915, 1916.

²¹⁴ Siehe BGH vom 30. 4. 1959, VersR 1959 502, 503; BGH vom 15. 3. 1990, WM 1990 1583 ff; BGH vom 30. 4. 1992, WM 1992 1435, 1437. Siehe Rdn. 166.

vertrag, durch den ein Baustoffgroßhändler kleine Zwischenhändler mit der alleinigen Aufgabe der Beförderung von Baustoffen einschaltet und damit den Tarifzwang nach § 5 GüKG umgeht, BGH vom 29. 3. 1974, DB 1974 1224. Die durch diesen Rahmenvertrag zusammengefaßten Einzelgeschäfte sind Frachtverträge, auch wenn sie als Kaufverträge bezeichnet werden.

- 109** Trotz ihrer grundsätzlichen Zulässigkeit können **Dauer- oder Rahmenverträge leicht in Konflikt mit zwingendem Recht** kommen, insbesondere mit Tarif- und zwingendem Haftungsrecht. Die Auffassung von *Konow*²¹⁵, daß in Rahmenverträgen beliebig von den frachtrechtlichen Haftungsnormen abgewichen werden könne, ist allerdings in dieser Allgemeinheit unzutreffend. Für den Bereich der KVO und der Bedingungen GüKUMT, Anh. IV nach § 452, ist durch § 26 GüKG das Gegenteil geklärt. Die Haftungsregelung ist einseitig zwingend und kann nicht zugunsten des Beförderers abbedungen werden. Für den grenzüberschreitenden Kraftverkehr ist die CMR-Regelung gem. Art. 41 CMR für beide Parteien zwingend (mit Ausnahme der Art. 40, 37, 38). Im innerdeutschen Güternahverkehr sind bis heute keine zwingenden Beförderungsbedingungen vorhanden. Daher sind hier die Haftungsregelungen für die Parteien disponibel. Im Eisenbahnrecht und im Luftfrachtrecht sind die Haftungsbestimmungen ebenfalls zwingendes Recht; siehe Rdn. 48, 54. Rahmen- oder Dauerverträge, die sich an diese Regeln nicht halten, sind insoweit nichtig. Inwieweit Teilnichtigkeit oder Vollnichtigkeit eintritt, richtet sich nach den betreffenden Spezialnormen der Nichtigkeitsregelung (z. B. Art. 41 Abs. 1 Satz 2 CMR: nur Teilnichtigkeit); soweit solche fehlen, nach § 139 BGB.
- 110** Rahmenverträge dürfen bis zum 1. 1. 1994²¹⁶ die **Beförderungsentgelte nicht in tarifwidriger Weise festsetzen**. Werden dennoch im Güterfernverkehr solche Abreden getroffen, so müßten die Rahmenverträge an sich nach § 22 Abs. 3 GüKG unwirksam sein, so daß der Partner des Vertrages auf Dauer die tariflichen Entgelte schulden würde. Der Sinn des § 22 Abs. 3 GüKG besteht nicht darin, dem Güterfernverkehrsunternehmer die Möglichkeit zu geben, mit seinem Kunden durch tarifwidrige Dauerverträge ins Geschäft zu kommen und dann doch laufend das Tarifentgelt zu berechnen. Vielmehr müssen hier die allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Regeln über Nichtigkeit und Teilnichtigkeit angewendet werden²¹⁷. Eine Berufung auf Rechtsmißbrauch, die grundsätzlich von der Wirksamkeit des tarifwidrigen Rahmenvertrages ausginge und es dem Auftraggeber gestatten würde, die Zahlung des vollen Tarifentgelts zu verweigern, kann wegen der zwingenden Wirkung des § 22 GüKG nicht in Betracht gezogen werden; siehe dazu die Voraufkl. § 22 GüKG Anm. 1, Anh. I nach § 452.
- 111** **Rahmenverträge** können im internationalen Bereich auch geschlossen werden, **um die internationale Zuständigkeit festzulegen**; Art. 31 Abs. 1 CMR. Siehe zu einem derartigen Vertrag OLG Düsseldorf vom 18. 11. 1971, VersR 1973 177. Siehe jedoch auch Art. 31 CMR, Anh. III nach § 452.

²¹⁶ Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes, siehe vor 1 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 2 f.

²¹⁵ *Konow* DB 1970 2111 und 1974 565, 567; *Goltermann/Konow* § 6 EVO a. E.

²¹⁷ BGH vom 23. 4. 1969, VersR 1969 790, 791 = LM § 139 BGB Nr. 42 = MDR 1969 731 f; *Konow* DB 1970 2109, 2111.

C. Abschluß und Beendigung des Frachtvertrages

I. Abschluß

1. Abschlußfreiheit und Abschlußzwang

Grundsätzlich besteht im Landfrachtrecht Abschlußfreiheit.

112

2. Formfreier Konsensualvertrag

Wie bei jedem Vertragsschluß ist die Willensübereinstimmung der Vertragspartner – also des Absenders und des Beförderers (Frachtführers) – erforderlich. In einzelnen Sparten des Frachtrechts wird der Frachtvertrag jedoch als formbedürftiger Realvertrag angesehen. Nach §§ 15 Abs. 1 Satz 1 KVO, 61 Abs. 1 Satz 1 EVO und Art. 8 § 1 Satz 1 CIM ist der Frachtvertrag abgeschlossen, wenn der Frachtführer bzw. die Eisenbahn das Frachtgut und den vom Absender ausgestellten Frachtbrief angenommen hat. Aus diesen Bestimmungen wird ganz überwiegend gefolgert, daß der Frachtvertrag in diesen Sparten ein Realvertrag sei, der die Übergabe des Guts zur Entstehungsvoraussetzung habe; siehe § 15 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 8 ff. In der Literatur zum KVO- und Eisenbahnfrachtrecht herrscht ferner die Auffassung vor, die Frachtverträge dieser Sparten seien Formalverträge, zu deren gültigem Abschluß die Annahme des vom Absender ausgestellten Frachtbriefs durch den Frachtführer bzw. die Eisenbahn erforderlich sei. Die Rechtsprechung lehnt diese Lehre überwiegend ab; siehe § 15 KVO Rdn. 2 ff.

113

Die Auffassungen vom **Real- und Formalvertragscharakter** der KVO- und Eisenbahnfrachtverträge haben keine Grundlagen in der Rechtsnatur des Frachtgeschäfts. Zur Formalvertragstheorie insoweit zutreffend *Weirauch/Heinze* vor § 53 EVO Vorbem. 3. Vielmehr genügt bei Frachtgeschäften, wie sich aus den Regelungen der anderen Sparten ergibt, ohne weiteres auch der Abschluß ohne Übergabe des Gutes (Konsensualvertrag) und, selbst wo ein Frachtbrief vorgesehen ist, auch ohne dessen Ausstellung und Annahme. Siehe dazu die eindeutigen Regelungen in Art. 4 Satz 2 CMR; § 19 Abs. 6 GÜKUMT, Anh. IV nach § 452; Art. 5 Abs. 2 WA, Anh. VII/2 nach § 452. Daher sollte, soweit irgendwie möglich, schon im Interesse einer möglichst einheitlichen Behandlung des gesamten Frachtrechts aller Sparten, auch ein ohne Übergabe von Gut und Frachtbrief an den Frachtführer formlos abgeschlossener Vertrag als gültiger Frachtvertrag der betreffenden Sparte anerkannt werden. Allerdings kann bei KVO- und Eisenbahnfrachtverträgen wegen der derzeitigen gesetzlichen Regelung auf die Annahme des Frachtguts als Voraussetzung des Vertragsschlusses noch nicht verzichtet werden (siehe § 15 KVO Rdn. 10 ff). Dagegen ist die Ausstellung und Übergabe eines Frachtbriefs auch im Bereich der KVO und der Eisenbahnbeförderung schon jetzt nicht mehr Voraussetzung des Vertragsabschlusses.

114

Auch der **Abschluß** des Vertrages durch einen Spediteur als Frachtführer **unter Zugrundelegung der ADSp** unterwirft den Vertrag nicht einer gewillkürten Schriftform, da § 6 ADSp keine Formvorschrift ist, sondern nur Beweis- und Haftungsfragen regelt. Siehe § 6 ADSp, Anh. I nach § 415 Rdn. 2 ff.

115

3. Schweigen, konkludentes Handeln

Als besonderer Entstehungstatbestand des Frachtvertrages kommt das Schweigen des Frachtführers auf ein Angebot des Absenders nach § 362 Abs. 1 in Betracht. Die Beförderung von Gütern für andere ist stets Geschäftsbesorgung; der Beruf des gewerbmäßigen Frachtführers (KVO-Unternehmer, Güternahverkehrsunternehmer, Spediteur, „Möbelspediteur“) bringt solche Beförderungen fremder Güter mit sich. Eine

116

Geschäftsverbindung im Sinne von § 362 Abs. 1 Satz 1 kann schon durch wenige, ja ein einziges Geschäft begründet werden. Zudem liegt, wenn der Frachtführer Werbung betreibt, sehr häufig ein öffentliches Erbieten zur Vornahme von Transporten i. S. d. § 362 Abs. 1 Satz 2 vor. Daher dürfte in den meisten Fällen der Frachtvertrag auch bei Schweigen des Frachtführers auf einen ausreichend bestimmten Antrag des Absenders zustande kommen. Fehlt es an einer Geschäftsverbindung oder an einem Sich-Erbieten, so kommt immer noch ein Vertragsschluß durch Schweigen auf ein Bestätigungsschreiben des Absenders in Betracht²¹⁸.

117 Der Abschluß eines Frachtvertrages kann durch **konkludentes Handeln** erfolgen; so etwa bei Zusendung von Gut und Frachtbrief durch den Absender, wenn der Frachtführer die Beförderung in die Wege leitet oder sonst zu erkennen gibt, daß er sie ausführen will. Liegen die Voraussetzungen des § 151 BGB vor, so bedarf es zum Abschluß des Vertrages keiner Kenntnisnahme des Absenders vom konkludenten Verhalten des Frachtführers.

118 Der **Rücktransport** ohne neuen Vertragsabschluß erfolgt in der Regel nicht aufgrund eines neuen konkludent abgeschlossenen Frachtvertrages. Beruht er auf einer zulässigen Absenderverfügung i. S. des § 433 oder ähnlicher Spezialvorschriften, wird er vom insoweit geänderten ursprünglichen Frachtvertrag beherrscht; siehe § 433 Rdn. 13. Die Obhutszeit des ursprünglichen Frachtvertrages wird durch den Rücktransport nicht beendet, da keine Ablieferung erfolgt ist; siehe § 429 Rdn. 62. Gleiches gilt, wenn der Frachtführer wegen eines Transportschadens die Güter zurückbefördert; Cour d'Appel Brüssel vom 6. 4. 1977, ETR 1977 881, 884, 887 ff (zur CMR). Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, ohne besonderen Frachtvertrag die von ihm beförderten Paletten zurückzubefördern. Es besteht auch kein entsprechender Handelsbrauch²¹⁹. Rücktransporte entladener Container erfolgen auf der Grundlage besonderer Frachtverträge²²⁰.

4. Nichtigkeit

119 Wie jeder andere Vertrag kann der Frachtvertrag nichtig sein, insbesondere aufgrund der §§ 134, 138 BGB. Eine Nichtigkeit nach § 134 BGB liegt z. B. vor, wenn der Vertrag zu Zwecken der Zollhinterziehung unter Verstoß gegen das Abgabenrecht abgeschlossen wird (Schmuggeltransport) und alle Parteien sich des Gesetzesverstoßes bewußt waren; BGH vom 23. 6. 1955, WM 1955 1324, 1326. Tarifverstöße machen den Frachtvertrag nicht nichtig, sondern begründen, ohnehin nur bis zum 1. 1. 1994²²¹, ausschließlich Nach- oder Rückzahlungsansprüche; siehe insbesondere § 23 GüKG. Ab 1994 entfällt auch diese Wirkung.

5. Verschulden bei Vertragsschluß

120 Wie bei jedem schuldrechtlichen Vertrag kann sich eine Haftung der Partei für Verschulden bei Vertragsschluß ergeben. So handelt z. B. ein Güterfernverkehrsunternehmer pflichtwidrig, wenn er dem Absender vorspiegelt, die Beförderungsaufträge lägen in der Nahverkehrszone, und es dadurch nach § 23 zu Frachtnachforderungen Abs. 1

²¹⁸ Siehe dazu etwa BGH vom 17. 10. 1985, TranspR 1986 205 ff.

²¹⁹ OLG Düsseldorf vom 4. 3. 1982, TranspR 1984 250 f = VersR 1983 583 f; Literatur- und Rechtsprechungsangaben zum Palettenrecht in Rdn. 152a.

²²⁰ Siehe OLG Düsseldorf vom 27. 2. 1987, TranspR 1987 183 f = VersR 1987 932 (CMR).

²²¹ Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes, siehe vor 1 GuKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 2 f.

GüKG kommt. Der Absender kann gegenüber dem Nachforderungsanspruch aufrechnen²²².

II. Beendigung

1. Allgemeine Beendigungsgründe

Wie alle schuldrechtlichen Verträge erlischt der Frachtvertrag durch vollständige Erfüllung. Auch durch Rücktritt wegen Verzug, Unmöglichkeit oder positiver Forderungsverletzung gem. §§ 325, 326, 327 BGB kann er beendet werden, ferner durch Rücktritt wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage, vertragliche Aufhebung und Anfechtung. **121**

2. Beendigungstatbestände nach Werkvertragsrecht

Da das Landfrachtrecht des HGB über die Kündigung nichts Grundsätzliches aussagt, kommen an sich ergänzend die Vorschriften des Werkvertragsrechts zur Anwendung. Nach § 649 BGB kann der Absender jederzeit ohne besonderen Grund, jedoch auch ohne Befreiung von der Frachtzahlungspflicht, den Frachtvertrag kündigen²²³. Dem Frachtführer steht bei Annahmeverzug des Absenders das Kündigungsrecht der §§ 643, 645 BGB zu. Annahmeverzug wird vor allem dann vorliegen, wenn der Absender die gebotenen Mitwirkungshandlungen unterläßt. Vor der Anwendung des BGB-Werkvertragsrechts muß jedoch stets geprüft werden, ob Spezialbestimmungen der einzelnen Sparten des Frachtrechts eingreifen. Siehe unten Rdn. 167 ff. **122**

Im Falle der Verzögerung der Beförderung kommt auch die Anwendung des § 636 BGB in Betracht, der dem Besteller (hier: dem Absender) ein Rücktrittsrecht nach §§ 327, 346 ff BGB unter Anwendung des § 634 Abs. 1–3 BGB gewährt und ihn von der Frachtzahlungspflicht befreit. Dieses Rücktrittsrecht kann jedoch durch § 428 Abs. 2 oder speziellere frachtrechtliche Normen verdrängt sein. Siehe dazu § 428 Rdn. 23 ff. Neben dem Rücktrittsrecht nach § 636 BGB steht dem Absender das Kündigungsrecht nach § 649 BGB zu, soweit die Voraussetzungen dieser Bestimmung erfüllt sind. Jedoch ist die Kündigung nach § 649 BGB wegen der Verpflichtung zur Entgelt-(Fracht-)zahlung für den Absender ungünstiger. **123**

3. Frachtvertragliche Beendigungsgründe

Das HGB-Landfrachtrecht kennt im Falle der schuldlosen Reisehindernisse in § 428 Abs. 2 ein besonderes Rücktrittsrecht mit Entschädigungspflicht; siehe § 428 Rdn. 23 ff. **124** Einen besonderen Fall der Kündigung im Rahmen des frachtrechtlichen Verfügungsrechts stellt das Verlangen der Rückgabe des Frachtguts nach § 433 Abs. 1 dar; siehe dort Rdn. 13. Die Spezialregelungen der besonderen Sparten des Landfrachtrechts enthalten Sonderbestimmungen zum Rücktrittsrecht; siehe dazu § 428 Rdn. 3 und im einzelnen § 28 Abs. 2 KVO, Anh. II nach § 452; 8 Abs. 12 AGNB, Anh. III/1 nach § 452, 18 ADSp. Zur „Ersatzablieferung“ als Beendigungsgrund siehe § 429 Rdn. 64, 71.

4. Konkurs

Konkurs des Absenders hebt den Frachtvertrag gem. § 23 Abs. 2 KO auf; siehe auch § 27 KO. Für die Abwicklung bzw. bis zur Erlangung der Kenntnis vom Konkurs durch **125**

²²² BGH vom 29. 3. 1968, LM GuKG Nr. 32 = VersR 1968 489 f.

²²³ OLG Frankfurt vom 4. 7. 1978, VersR 1979 286 (zur CMR); *Koller*² Rdn. 46. Siehe zur Luft-Personenbeförderung auch LG Köln vom 25. 7.

1990, TranspR 1991 149, 150. § 649 BGB kann einem Rücktrittsrecht in allgemeinen Beförderungsbedingungen entgegenstehen; BGH vom 25. 10. 1984, NJW 1985 633 ff = VersR 1985 166 ff (Flugreise).

den Frachtführer gelten nach § 23 Abs. 1 KO die §§ 672 Abs. 1, 674 BGB. Für die Zeit bis zur Kenntniserlangung, innerhalb der der Frachtvertrag durch § 674 BGB als fortbestehend fingiert wird, gelten auch die frachtvertraglichen Sonderregelungen weiter. Dies gilt auch für die nur durch Vereinbarung geltenden Geschäftsbedingungen, die AGNB oder die ADSp. Wird der Frachtführer danach noch tätig, so handelt er als Geschäftsführer ohne Auftrag. In diesem Falle gelten weder das gesetzliche Frachtrecht noch die AGNB noch die ADSp.

- 126 Konkurs des Frachtführers** beendet den Frachtvertrag nicht, sondern gibt dem Konkursverwalter ein Erfüllungswahlrecht (siehe § 17 KO).

5. Tod einer Partei (bzw. Auflösung als juristische Person)

- 127 Der Tod des Frachtführers** würde nach §§ 675, 673 BGB an sich im Zweifel den Frachtvertrag beenden. Als gewerbliche Verträge sind jedoch Frachtverträge in aller Regel nicht höchstpersönlicher Art und werden nach § 1922 BGB vom Erben fortgesetzt. Dieser hat es nicht in der Hand, durch Nichtfortführung des Handelsgeschäfts die Verträge zu beenden. Siehe im einzelnen §§ 407–409 Rdn. 86.
- 128 Der Tod des Absenders** bringt den Frachtvertrag im Zweifel nicht zum Erlöschen (§§ 675, 672 BGB). Ist der Absender eine juristische Person, so gilt das gleiche im Falle ihrer Auflösung.

D. Die Pflichten des Frachtführers aus dem Frachtvertrag

I. Hauptpflichten des Frachtführers

- 129** Aus dem Frachtvertrag ergeben sich für den Frachtführer zahlreiche einzelne Pflichten. Der Frachtvertrag verpflichtet ihn nicht nur zur Beförderung, sondern auch zur Bewachung des Frachtguts, zur Auslieferung (Besitzübergabe) an die richtige Person und zur Befolgung der Dispositionen des Absenders bzw. Empfängers. Das Versprechen eines Entgelts (Fracht) durch den Absender erfolgt, um ihm vor allem die Rechte auf Beförderung, Sicherheit für das Frachtgut (entsprechend dem Lagervertrag) für die Zeit der Beförderung und einen kaufmännisch verwertbaren Auslieferungsanspruch hinsichtlich des Gutes zu sichern. Dafür erforderlich ist die jederzeitige Dispositionsmöglichkeit über das Gut. Eine synallagmatische Verknüpfung kann also zwischen dem Frachtsanspruch des Frachtführers und allen diesen gekennzeichneten Pflichten angenommen werden²²⁴. Siehe zu den Auswirkungen dieser Sonderstruktur des Frachtvertrages auf die Leistungsstörungen Rdn. 153 ff.

1. Beförderung

- 130** Zentrale Hauptpflicht des Frachtführers ist die Beförderungspflicht. Diese ist auf einen Erfolg, nämlich auf die Ortsveränderung des Frachtguts gerichtet. Daher ist der Frachtvertrag ein Sonderfall des Werkvertrages; siehe oben Rdn. 102. Die Beförderung ist eine entgeltliche Besorgung eines fremden Geschäftes; über § 675 BGB gilt Auftragsrecht ergänzend. Der Frachtvertrag ist daher zunächst ein auf eine Geschäftsbesorgung gerichteter Werkvertrag. Bei Geschäftsbesorgungsverträgen kann man das „eigentliche

²²⁴ Zur Komplexität der Leistungspflichten beim Werkvertrag siehe z. B. *Esser/Weyers Schuldrecht* II⁷ 255 f.

Hauptleistungsprogramm ... in der Wahrnehmung der Interessen des Partners“ sehen²²⁵.

Beförderungsweg, Beförderungsmittel und Beförderungszeit ergeben sich aus den vertraglichen Vereinbarungen. Doch kann bisher noch das zwingende Tarifrecht erheblichen Einfluß auf den Vertragsinhalt gewinnen²²⁶. Welche Art von Beförderungsmittel einzusetzen ist, hat auf das Transportrisiko und die Kosten beachtlichen Auswirkungen und hängt vom Vertragsinhalt ab²²⁷. Bei der Beförderung hat der Frachtführer grundsätzlich den schnellsten und sichersten Transportweg zu nehmen und ein voll geeignetes Fahrzeug zu verwenden.

Die **Pflicht des Frachtführers zur Befolgung von Verfügungen des Absenders oder Empfängers** ist Ausfluß des Geschäftsbesorgungscharakters²²⁸ des Frachtvertrages. Sie konkretisiert seine Hauptpflicht zur Ausführung des Geschäftsbesorgungswerkvertrages und entspricht grundsätzlich dem in §§ 675, 665 BGB Vorausgesetzten²²⁹. Das Frachtrecht mißt ihr, wie die überall anzutreffenden Sonderregelungen des Verfügungsrechts zeigen (siehe die Randnummern zu §§ 433, 434), eine besondere Bedeutung zu. Im Hinblick auf die Geschäftsbesorgungskomponente des Frachtvertrages könnte daher auch die Folgepflicht als Hauptpflicht anzusehen sein. Siehe auch die Erl. zu § 433.

2. Obhut

Die Pflicht des Frachtführers zum Schutz vor Schäden (Obhutspflicht) gehört zu den Definitionsmerkmalen des Frachtvertrages; siehe oben Rdn. 86. Sie muß daher zu den Hauptpflichten gerechnet werden²³⁰ und verleiht dem Frachtvertrag zusätzlich den Charakter eines Verwahrungsvertrages. Die Verletzung der Obhutspflicht ist mit scharfen Haftungssanktionen bedacht²³¹. Die Obhutspflicht gebietet dem Frachtführer, alle handelsüblichen und nach den Umständen des Falles zumutbaren Maßnahmen zum Schutz vor allem vor Witterungseinflüssen, Verderb und Diebstahl zu treffen. Fragen der Obhutspflichtverletzung tauchen meist nachträglich in Schadensfällen auf, können aber auch bereits von Anfang an vertraglich vorbestimmt werden. Die einzelnen aus der grundsätzlichen Obhutspflicht sich ergebenden Pflichten mögen als besondere Nebenpflichten deklariert werden. Zumindest ist es zweckmäßig, sie als besondere Pflichten zu katalogisieren und zu behandeln. Mit der Berücksichtigung der Obhutspflicht als Hauptpflicht wird der Frachtvertrag zum gemischten Vertrag; siehe Rdn. 106.

3. Ablieferung

Auch die Ablieferungspflicht des Frachtführers kann als Hauptpflicht und nicht nur als Abwicklungs-(Neben-)pflicht betrachtet werden²³². Dies liegt nahe, weil der Ablie-

²²⁵ Esser/Weyers Schuldrecht II⁷ 308.

²²⁶ Siehe z. B. zur Beförderungszeit im Güterfernverkehr § 26 KVO, Anh. II nach § 452 und die dortigen Randnummern; mit Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes (siehe vor 1 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 2 f) am 1. 1. 1994 wird sich dies freilich ändern.

²²⁷ Dazu Anh. V nach § 452; siehe z. B. auch § 4 AGNB, Anh. III/1 zu § 452.

²²⁸ Esser/Weyers Schuldrecht II⁷ 316.

²²⁹ Esser/Weyers Schuldrecht II⁷ 308; Palandt/Thomas⁵² § 665 Rdn. 1 ff.

²³⁰ Zur allgemeinen frachtvertraglichen Obhutspflicht siehe z. B. BGH vom 20. 3. 1970, VersR 1970 459, 460.

²³¹ Siehe dazu § 429 Rdn. 112 ff und die Kurzdarstellungen anderer frachtrechtlicher Ordnungen in § 429 Rdn. 170 ff; 182 ff; 195 ff; 204 ff.

²³² BGH vom 27. 10. 1978, NJW 1979 2473 = VersR 1979 276, 277; vom 2. 12. 1982, TranspR 1983 73, 74 = VersR 1983 339, 340; Koller² bejaht dies wohl in Rdn. 16 mit dem Hinweis auf § 631 BGB und in Rdn. 14 beim Frachtvertrag mit Paletten-Rückgabepflicht.

ferungsanspruch in Form eines Ladescheins verbrieft werden kann (siehe §§ 444 ff²³³) und u. U. dem Empfänger zusteht; siehe § 435 Rdn. 18. Konsequenterweise werden daher auf das Leistungsverweigerungsrecht des Absenders gegenüber dem Auslieferungsanspruch des Empfängers die §§ 320 ff BGB angewendet (siehe § 435 Rdn. 12). Der Auslieferungsanspruch richtet sich auf das verladene Gut selbst; im Falle der Unmöglichkeit tritt an seine Stelle u. U. ein Geldersatzanspruch.

4. Pflicht zur Befolgung von Weisungen

- 135** Weisungen sind verbindliche Anordnungen des Auftraggebers oder sonst dazu Berechtigten, die der Konkretisierung der übernommenen Geschäftsbesorgungspflichten dienen; siehe §§ 407–409 Rdn. 89 ff. Das Recht des Absenders, dem Frachtführer Weisungen zu erteilen, ist in §§ 433–435 in erweiterungsfähiger Weise festgelegt. Die Begründung des Weisungsrechts läßt sich auch aus dem Charakter des Frachtvertrages als Geschäftsbesorgungsvertrag ableiten; §§ 675, 665 BGB. Weisungen sind nur verbindlich, wenn sie sich im Rahmen des abgeschlossenen Vertrages halten²³⁴. Der Vertrag kann jedoch, wie dies im Frachtrecht von Gesetzes wegen vorgesehen ist, dem Absender oder Empfänger ein einseitiges Umgestaltungsrecht durch Weisungen einräumen. Die Pflicht zur Befolgung von Weisungen ist als Ausfluß der Interessewahrungspflicht²³⁵ auch beim Frachtvertrag von wesentlicher Bedeutung. Sie könnte daher ebenfalls als Hauptpflicht betrachtet werden. Eher ist aber davon auszugehen, daß sie als Ausprägung der allen Verträgen innewohnenden Treuepflicht nach den Regeln über Nebenpflichten und als Begründung für Vertragswidrigkeit eines Verhaltens zu behandeln ist.

5. Hauptpflichten bei Sondertypen des Frachtvertrages

- 136** Erschöpft sich der konkrete Frachtvertrag nicht in der unbeschädigten Beförderung und Ablieferung des Frachtguts, sondern verfolgt zusätzliche Ziele, ist eine Erweiterung der Hauptpflichten anzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Abfallbeseitigung und die Rückführung von Verpackungen, wohl aber auch für die Beförderung von Gefahrgut allgemein. Ziel des Vertrages ist hier vor allem auch die Erfüllung öffentlichrechtlicher Pflichten. Dieser Vertragszweck kann angesichts der sehr großen Bedeutung und der hohen Risiken nicht ordnungsgemäßer Erfüllung nicht als Nebengegenstand des Frachtvertrages gesehen werden. Die zu seiner Erreichung vom Frachtführer übernommenen Pflichten sind daher nicht nur bloße Nebenpflichten.

II. Nebenpflichten des Frachtführers

- 137** Neben den oben in Rdn. 129 ff dargestellten Hauptpflichten können den Frachtführer aus dem Frachtvertrag zahlreiche Nebenpflichten treffen. Es mag dahinstehen, wie die zur Sicherung und Ergänzung der Hauptpflichten bestehenden Sorgfaltspflichten zu bewerten sind. Im gleichen Verhalten kann vielfach die Schlechterfüllung einer Hauptpflicht oder die Nichterfüllung einer unselbständigen Nebenpflicht gesehen werden. Für die Haftungsfrage ist dies in den meisten Fällen bedeutungslos, da sich nach allgemeinem

²³³ Im Seerecht in Form des Konnossements als des noch immer wichtigsten warenrepräsentierenden Papiers; in den Wirkungen vielfach durch Vertragsgestaltung imitiert; siehe zum FBL § 415 Anh. IV Rdn. 13 ff.

²³⁴ Daher zutreffend OLG Düsseldorf vom 15. 12.

1983, TranspR 1984 38, 39 (Weisung, Güter im offenen Wagen zu befördern, obwohl diese Beförderungsart im Frachtbrief nicht eingetragen war).

²³⁵ Siehe zu dieser beim Speditionsvertrag §§ 407–409 Rdn. 88 ff.

Schuldrecht in beiden Fällen die Haftung nach den Regeln der positiven Forderungsverletzung bestimmt; für die frachtrechtliche Sonderhaftung für Güterschäden trifft das gleiche zu: soweit, wie in § 429, das Verschulden des Frachtführers oder seiner Gehilfen eine Rolle spielt, kommt es nicht darauf an, ob die Pflichtwidrigkeit sich aus der Verletzung von Haupt- oder Nebenpflichten ergibt. So kann etwa die nicht ordnungsgemäße Bewachung des Frachtguts gegen Diebstahl als Schlechterfüllung der Obhutspflicht oder als Nichterfüllung der sie ergänzenden Nebenpflicht zur Bewachung betrachtet werden. Für den Frachtvertrag ist es jedoch darüber hinaus typisch, daß den Frachtführer je nach Lage des Falles oder des speziellen Frachtvertrages Pflichten treffen, die sich nicht auf die geschuldeten Hauptleistungen beziehen, sondern vom Frachtführer zusätzlich übernommen worden sind. Die wichtigsten frachtvertraglichen Nebenpflichten werden im folgenden erläutert.

1. Laden und Entladen, Packen

Die Pflicht zum Laden oder Entladen kann nach der speziellen Gestaltung des Frachtvertrages entweder den Frachtführer oder aber Absender oder Empfänger treffen. Das HGB stellt hierfür keine Regeln auf. Nach den Sonderordnungen ist die Ladetätigkeit sehr unterschiedlich verteilt. Die KVO enthält nach Art des Gutes als Stückgut oder Ladungsgut unterschiedliche Pflichtenverteilungen, die aber – wie die große Zahl von Prozessen beweist – unzureichend, zu starr und den sich ständig wandelnden technischen, wirtschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht gewachsen sind. Probleme entstehen vor allem bei der Behandlung des technisch, wirtschaftlich und aus Umweltgründen erforderlichen Zusammenwirkens von Frachtführer, Absender und Empfänger, die sich auch durch perfekte Bestimmungen nicht lösen lassen²³⁶. Die CMR hat auf die Festlegung dieser Pflichten völlig verzichtet, regelt aber in Art. 17 Abs. 4 c wesentliche Punkte der Haftung bei Fehlern der Verladung. Auch diese Regelung führt zu erheblichen praktischen Rechtsproblemen²³⁷. Die Bed. GÜKUMT, Anh. IV nach § 452, erlegen in § 2 das Be- und Entladen dem Frachtführer auf und erstrecken folgerichtig in § 8 Abs. 1 S. 1 die Obhutshaftung auf diese Tätigkeiten. Insgesamt erscheint es zweckmäßig, für die Bestimmung der Pflichten auf die Grundlagen des bürgerlichen Rechts zurückzugreifen, insbesondere danach auch die Mitwirkungspflichten der Parteien zu bestimmen²³⁸. Zur Verpackung der Güter, die grundsätzlich nicht Aufgabe des Frachtführers ist, aber von ihm übernommen werden kann, siehe Rdn. 195.

Beim Entladen hat der Frachtführer auch auf die Interessen des Empfängers Rücksicht zu nehmen: Insbesondere kann er diesem gegenüber aus positiver Vertragsverletzung haftbar sein, z. B. wenn er durch falschen Anschluß des Entladeschlauchs Öl in das Grundstück des Empfängers laufen läßt. Den Schaden des Empfängers kann der Absender in Drittschadensliquidation geltend machen und diese Ansprüche auch an den Empfänger abtreten; siehe § 429 Rdn. 157 ff.

2. Lagerung

Vor oder nach dem Transport oder auch zwischen einzelnen Transportvorgängen kann es erforderlich werden, daß der Frachtführer das Gut aufbewahrt (Vor-, Nach- und

²³⁶ Siehe dazu eingehend die Kommentierung zu § 17 KVO, Anh. II nach § 452 mit weiteren Hinweisen.

²³⁷ Siehe eingehend die Kommentierung zu Art. 17 Abs. 4 c CMR, Anh. VI nach § 452.

²³⁸ Siehe z. B. zum Entladen von Heizöl und Anrechnung der Haftung des Empfängers nach § 22 WHG: OLG Düsseldorf vom 16. 5. 1991, VersR 1992 1478 ff (betr. Haftung des Lieferanten, § 254 BGB).

Zwischenlagerung)²³⁹. Die Lagerung kann sich als Nebenpflicht aus der Obhutsübernahme darstellen. Insbesondere kann sie aus technischen Gründen, z. B. wegen Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen notwendig werden; siehe § 437 Rdn. 15. Lagerungen können auch wegen der Ausübung des Frachtvertraglichen Verfügungsrechts (§ 433) erforderlich werden. Wird ein selbständiger Lagervertrag abgeschlossen, so scheidet die Lagertätigkeit insoweit aus dem Kreis der frachtrechtlichen Nebenpflichten aus²⁴⁰. Die Haftung bei Lagerung aufgrund von frachtrechtlichen Nebenpflichten oder aufgrund einer vom Frachtführer getroffenen Entscheidung richtet sich nicht nach Lager- oder Verwahrungsrecht, sondern nach Frachtrecht²⁴¹. Liegt dagegen ein besonderer Lagervertrag vor, so ist Lagervertragsrecht anzuwenden; siehe im einzelnen oben Rdn. 97 und § 429 Rdn. 98 ff. Die KVO enthält in § 33 d, e eine Sonderregelung, die insbesondere die Anwendungsbereiche der frachtrechtlichen und lagerrechtlichen Haftungsregeln nach besonderen Gesichtspunkten abgrenzt; siehe § 33 KVO, Anh. II nach § 452, Rdn. 8 ff. Ähnlich § 15 Abs. 3 AGNB, Anh. III/1 nach § 452 Rdn. 15; § 8 Abs. 1 S. 2 GüKUMT, Anh. IV nach § 452 und dort Rdn. 4. Möglich sind auch gemischte Lager- und Frachtverträge²⁴².

3. Benachrichtigung und Einholung von Anweisungen

141 In § 437 Abs. 1 und 3 und in Spezialbestimmungen der frachtrechtlichen Sonderordnungen ist eine **Benachrichtigung des Absenders bzw. des Empfängers vorgeschrieben**. Diese hat den Zweck, den Berechtigten die mittelbare Herrschaft über das Frachtgut und den Beförderungsvorgang zu sichern. Siehe § 434 Rdn. 1, § 437 Rdn. 10 ff und 18; ferner Art. 12 Abs. 6 CMR.

142 Aus der konkreten Lage des Einzelfalles können sich weitere Benachrichtigungspflichten ergeben²⁴³, etwa aus der Pflicht zur Geringhaltung des Schadens nach § 254 BGB oder aus § 242 BGB; zur Interessewahrungspflicht siehe Rdn. 149 f. Die heute zur Verfügung stehenden Nachrichtenverbindungen²⁴⁴ legen eine Benachrichtigung des Absenders eher als zur Entstehungszeit des HGB nahe. Zu den Möglichkeiten der Kommunikation mit dem fahrenden LKW siehe *Schramm* DVZ Nr. 149 vom 13. 12. 1990 S. 3, 12. Zur Benachrichtigungs- und Weisungseinholungspflicht bei einem Kaufvertrag siehe BGH vom 9. 2. 1977, WM 1977 451, 452.

4. Weiterversendung, Dritt-Einlagerung

143 Die Weiterversendung kann bei angebrochenen Transporten zur vollständigen Erfüllung des Frachtvertrages gehören. Die Übergabe an den nächsten Frachtführer (nicht Unterfrachtführer) im Einverständnis mit dem Absender ist „Ablieferung“ i. S. d. § 429, beendet also die Obhut des Frachtführers und dessen Haftungszeit, vgl. § 429 Rdn. 102.

²³⁹ Zur Haftung für solche Lagerung siehe § 429 Rdn. 98. Siehe schon RG vom 27. 3. 1929, HRR 1929 Nr. 1673 (Zwischenlagerung bis zu einem schon vereinbarten, demnächst zu leistenden Transport).

²⁴⁰ Siehe zur Abgrenzung zwischen Lager- und Frachtvertrag Rdn. 97.

²⁴¹ OLG Köln vom 30. 8. 1990, TranspR 1990 425; siehe auch § 429 Rdn. 98.

²⁴² Beispiel aus dem Bereich des Umzugs: OLG Düsseldorf vom 9. 7. 1992, TranspR 1993 17 f.

²⁴³ Z. B. zur Versandanzeige; OLG Frankfurt vom

23. 6. 1981, BB 1981 1915; zur Benachrichtigung bei „etwas unangenehmem Geruch von Fleisch“ aus konkreten Gründen des Falles abgelehnt vom OLG Hamburg vom 14. 3. 1969, VersR 1970 51, 52.

²⁴⁴ Zur Zeit gibt es bereits eine Satellitenkommunikation für internationale Fuhrunternehmen und Speditionen zwischen dem Unternehmen und dem einzelnen eingesetzten Lastzug; siehe ferner zur Sendungsverfolgung mittels Barcode und Computer den Beitrag o. V. DVZ Nr. 56 vom 12. 5. 1992, S. 10.

Sie erschöpft sich aber nicht im Ablieferungsvorgang, sondern stellt eine zusätzliche Spediteurtätigkeit des Frachtführers dar. Der vom ursprünglichen Frachtführer mit der Weiterbeförderung beauftragte Frachtführer wird als „Zwischenfrachtführer“, sein Vertrag als „Zwischenfrachtvertrag“ bezeichnet, wenn der ursprüngliche Frachtführer den neuen Frachtvertrag im eigenen Namen abschließt. Tut er dies im Namen des Absenders, so spricht man von „Teilfrachtvertrag“. Siehe dazu und zur Abgrenzung vom Unterfrachtvertrag § 432 Rdn. 10. Folgerichtig beschränkt sich die Haftung des Frachtführers bei Weiterversendung im eigenen Namen auf Spediteurverschulden; die ADSp können eingreifen, soweit sie zwischen Absender und Frachtführer vereinbart sind, also insbesondere im Falle des selbsteintretenden Spediteurs. Siehe dazu §§ 412, 413 Rdn. 2 ff. Zur „Abholung“ und „Zuführung“ von Gütern durch den Güterfernverkehrsunternehmer siehe § 5 KVO und die dortige Erläuterung, Anh. II nach § 452.

5. Verzollung

Bei grenzüberschreitenden Transporten ist die Erledigung der Verzollungsangelegenheiten Aufgabe des Frachtführers; dies entspricht dem Charakter des Frachtvertrages als eines Geschäftsbesorgungsvertrages; siehe dazu Rdn. 144; ferner §§ 407–409 Rdn. 6, 115. Die Beschaffung der für die Verzollung erforderlichen Unterlagen ist Aufgabe des Absenders. Siehe hierzu § 427 und dort Rdn. 4 f. Für Folgen aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit der Zollunterlagen haftet der Absender dem Frachtführer nach § 427 bzw. nach den entsprechenden frachtrechtlichen Sonderordnungen. Für Fehler bei der zollrechtlichen Behandlung, die nicht auf mangelhafte Unterlagen zurückzuführen sind, hat dagegen der Frachtführer einzustehen. Siehe dazu § 427 Rdn. 13 ff. 144

6. Einziehung von Nachnahmen

Wie der Spediteur (siehe §§ 407–409 Rdn. 128 ff) kann auch der Frachtführer sich durch den Frachtvertrag verpflichten, Nachnahmen für den Absender einzuziehen²⁴⁵. Solche Nachnahmen können auch vom einliefernden Spediteur übernommen und über ganze Ketten von aufeinanderfolgenden Spediteuren und Frachtführern weitergeleitet werden. Auch hier handelt es sich um eine Geschäftsbesorgungstätigkeit. Diese entspricht dann der Einziehung von Nachnahmen durch den Spediteur²⁴⁶. Die Auslieferung der Güter ohne Einziehung von Nachnahmen kann nach §§ 435, 436 den Verlust der Nachnahmeansprüche gegen den Empfänger zur Folge haben. Siehe dazu im einzelnen § 435 Rdn. 12 f, § 436 und die Kommentierung zu § 442. Die Auslieferung an den in irgendeiner Weise bekannten „Endempfänger“ ohne Zustimmung einer zur Zahlungssicherung eingeschalteten Bank oder eines mit dem Inkasso beauftragten Empfangsspediteurs („Adresspediteurs“, siehe § 407–409 Rdn. 16–20) ist grundsätzlich Verlust, wenn der Endempfänger das Gut nicht wieder herausgibt; siehe § 429 Rdn. 24 f. 145

Die **Überweisung der Frachtzahlung auf den Empfänger** ist keine Nachnahmeanweisung. Durch die Überweisung wird der Schuldner (z. B. nach § 436 und etwa §§ 21, 25 KVO, Anh. II nach § 452) als Gesamtschuldner neben dem Absender zur Frachtzahlung verpflichtet. Mit der Zahlung erlischt auch die frachtrechtliche Schuld des Absenders zur Zahlung der Fracht. Die Nachnahmeanweisung begründet demgegenüber eine Pflicht des Frachtführers, die angegebenen Beträge (Frachten oder andere Beträge, z. B. 146

²⁴⁵ Spezialvorschriften: § 24 KVO, Anh. II nach § 452; Art. 21 CMR, Anh. VI nach § 452.

²⁴⁶ Siehe §§ 407–409 Rdn. 128 ff und § 31 Abs. 1 d KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 23.

Kaufpreise) vom Empfänger einzuziehen und an den Absender abzuliefern. Wird die Einziehung der Fracht per Nachnahme angeordnet, ist der Frachtbetrag vom Frachtführer an den Absender auszukehren. Wenn die Fracht für den Transport vom Absender noch nicht bezahlt ist, kann allenfalls eine Aufrechnung oder ein Zurückbehaltungsrecht des Frachtführers an diesem Betrag in Betracht kommen²⁴⁷.

7. Versicherungsabschluß

147 Zu den Versicherungen des Transports siehe zunächst die Anhänge I und II nach § 429. Den Frachtführer kann aus dem Frachtvertrag die Verpflichtung treffen, das Frachtgut versichern zu lassen. Das HGB trifft hierzu keine besondere Regelung. Zu unterscheiden ist daher zunächst zwischen einer Versicherung der Haftpflicht des Frachtführers (Haftpflichtversicherung bzw. Speditionsversicherung) und einer Güterversicherung (Transportversicherung) des Frachtguts selbst²⁴⁸.

148 Der Frachtführer ist nach dem Landfrachtrecht des HGB nicht gesetzlich verpflichtet, für den Absender **Transportversicherung** zu nehmen. Jedoch kann sich eine solche Verpflichtung aus dem Frachtvertrag ergeben. Die frachtrechtlichen Sonderordnungen sehen ebenfalls keine Pflicht des Frachtführers zum Abschluß einer Güterversicherung vor. § 35 a ADSp stellt klar, daß der Spediteur nur bei ausdrücklicher schriftlicher Anweisung die Güter versichern muß. Bestand nach dem Inhalt des Frachtvertrages eine Pflicht des Frachtführers, das Gut zu versichern, so haftet der Frachtführer für die Unterlassung der Erfüllung dieser Nebenpflicht nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung²⁴⁹.

8. Mängelrüge für den Absender

149 Übernimmt der Frachtführer das zu befördernde Gut nicht vom Absender, sondern von dritter Seite, so kann sich für ihn eine Verpflichtung ergeben, festgestellte Mängel zu rügen oder sogar das übernommene Frachtgut zu untersuchen. Die gleiche Problematik besteht beim Speditionsvertrag. Siehe daher §§ 407–409 Rdn. 141 f. Im Gegensatz zum Speditionsrecht verweist das Frachtrecht jedoch nicht auf § 388 Abs. 1. Daraus kann geschlossen werden, daß der Frachtführer im Gegensatz zum Spediteur oder Kommissionär grundsätzlich nicht zur Mängelrüge verpflichtet ist. Andererseits würde dies dazu führen, daß, soweit ein Frachtführer als Empfänger eines vorhergehenden Fracht- oder Speditionsvertrages fungiert, er durch Versäumung der Rüge den Verlust von Ansprüchen nach § 438 bzw. entsprechender Sondervorschriften (vgl. § 438 Rdn. 9 ff) herbeiführen würde. Für diese Fälle wird man davon ausgehen können, daß der Frachtführer im Rahmen der Interessenwahrnehmungspflicht die Rügeobliegenheit erfüllen muß. Das OLG Düsseldorf DB 1973 1943, 1944 bejaht dies für erkannte, nicht aber schon für erkennbare Mängel. Die kaufrechtliche Untersuchung und Mängelrüge nach den §§ 377, 378 gehört nicht zu den Pflichten des Frachtführers; vgl. dazu §§ 407–409 Rdn. 141 f.

150 Die **pflichtwidrige Unterlassung der Beanstandung von Mängeln** hat für den Frachtführer doppelte Konsequenzen. Es kann sein, daß er für Güterschäden haftet, wenn er ihre Entstehung vor der Obhutszeit nicht mehr nachweisen kann – was sich durch eine Rüge wesentlich erleichtern würde. Zum anderen kann das Unterlassen der

²⁴⁷ Dazu Willenberg⁴ § 21 KVO Rdn. 8.

²⁴⁸ Zur Haftpflichtversicherung des Frachtführers und zur Güter-(transport)versicherung siehe § 429 Anh. I Rdn. 12 ff.

²⁴⁹ Siehe hierzu die Entscheidung des BGH vom 28. 2. 1975, WM 1975 522, 523 = NJW 1975 1597 = MDR 1975 554 = LM CMR Nr. 7.

Rüge evtl. zu Rechtsverlusten des Absenders führen. Liegt eine schuldhaftige Verletzung der Interessenwahrnehmungspflicht durch den Frachtführer vor, so kann sich daraus dessen Haftpflicht nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung ergeben.

Verpflichtet sich der Frachtführer dem Käufer als seinem Auftraggeber gegenüber, dem Verkäufer eine Spediteurübernahmebescheinigung bei Abholung der Güter auszustellen, so ist die Ausstellung einer „reinen“ Übernahmebescheinigung bei sichtbaren Mängeln des Guts eine Vertragsverletzung – jedenfalls dann, wenn es dem Frachtführer bekannt war, daß die Bescheinigung zur Andienung im Rahmen eines Dokumentenakkreditivs bestimmt war; OLG Düsseldorf vom 6. 9. 1973, VersR 1975 232 ff. 151

9. Weitere Nebenpflichten

Je nach Art des Frachtvertrages können sich weitere Nebenpflichten ergeben, so z. B. Schutzpflichten für das Gut wie Kühlung, Belüftung, Bewachung²⁵⁰. §§ 433–435 und die diesen entsprechenden Sondernormen können den Pflichtenkreis des Frachtführers erweitern. Der Frachtvertrag kann aber auch unspezifische Pflichten begründen, z. B. zur Wahrung von Geschäftsgeheimnissen u. ä. Schließlich bestehen Verkehrssicherungspflichten hinsichtlich des gefahrlosen Zugangs zum Beförderungsmittel und zur Verladeanlage²⁵¹. Diese Pflichtverletzungen können (soweit für sie keine Sonderregeln bestehen) nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung zur Schadenshaftung führen²⁵². Eine besondere Rolle spielen die Nebenpflichten zur Rückführung von Paletten, Containern und anderen Hilfsmitteln. 152

Paletten sind in der Regel nicht Gegenstand der Kaufverträge über die palettierten Güter. Der Frachtführer kann sie andererseits nicht mit zurücknehmen, da sie regelmäßig noch benötigt, werden um die Güter weiterzubefördern, zu lagern und in Verkaufsräumen zu transportieren. Ihre Entladung würde ohnehin für eine sofortige Rücknahme durch den Frachtführer zu lange dauern. Es ist daher aus der Sicht der Absenders sinnvoll, wenn der Beförderer ihm gleiche Paletten zurückgibt. Die damit verbundenen Probleme haben zu unterschiedlichen organisatorischen Lösungsansätzen, aber auch zu Streitigkeiten über die Rechtsnatur der betreffenden Verträge geführt (Darlehen, Kontokorrent, nachnahmeähnliches Verhältnis). Hierauf kann in diesem Rahmen nicht zusammenhängend eingegangen werden. 152 a

Siehe aus der Literatur: *Eyl* Kaufrechtliche Aspekte des Palettenverkehrs, TranspR 1984 237 ff; *Haake* Die Gefahrtragung für zufälligen Verlust oder zufällige Beschädigung beim Einsatz von Mehrweg-Paletten, BB 1982 1389 ff; *Knorre* Zur rechtlichen Problematik des sogenannten „Palettentauschs“, TranspR 1990 99 ff; *Koller*² Rdn. 14; *Thume* Palettenverträge im Straßengüterverkehr, TranspR 1989 47 ff; *Tunn* Rechtsfragen zum Verkehr mit Euro- und Gitterboxpaletten, TranspR 1992 263 ff; *Willenberg*⁴ Rdn. 103–158; *derselbe* Rechtsfragen des Palettenverkehrs auf der Straße, TranspR 1985 161 ff; ferner ständige Beiträge in der DVZ.

Rechtsprechung: Die im folgenden zitierten Entscheidungen betreffen in beliebiger Weise Paletten; sie bilden zusammen kein „Palettenrecht“. LG Krefeld vom 17. 11. 1970,

²⁵⁰ Siehe z. B. OLG Hamburg vom 28. 2. 1974, MDR 1974 674.

²⁵¹ Beispielsfall aus dem Eisenbahnrecht: BGH vom 19. 8. 1973, VersR 1973 350, 351, Sicherung des Waggons gegen Rollen; Schaden des selbst entladenden Empfängers.

²⁵² Siehe zum Verhältnis von spezieller Frachtführerhaftung zur allgemeinen Haftung aus positiver Vertragsverletzung § 429 Rdn. 232 ff. Zur Haftung aus Verschulden bei Vertragsschluß siehe Rdn. 120.

TranspR 1985 64 ff; OLG Köln vom 11. 1. 1973, TranspR 1984, 251 ff; LG Mannheim vom 16. 5. 1974, TranspR 1984 256 ff; LG Bonn vom 29. 10. 1974, TranspR 1984 258 f; LG Ravensburg vom 5. 10. 1978, TranspR 1984 259 ff; LG Darmstadt vom 30. 10. 1979, ZIP 1980 113 f; LG Köln vom 7. 1. 1980, TranspR 1984 263 ff; LG Stuttgart vom 30. 5. 1980, TranspR 1985 67 ff; AG Calw vom 26. 6. 1980, TranspR 1985 59; LG Bielefeld vom 31. 10. 1980, TranspR 1985 56 f; LG Tübingen vom 6. 11. 1980, TranspR 1985 77 f; LG Köln vom 20. 2. 1981, TranspR 1985 63 f; LG Köln vom 9. 6. 1981, TranspR 1985 58 f; AG Bonn vom 10. 7. 1981, TranspR 1985 61 f; OLG Frankfurt vom 17. 9. 1981, TranspR 1984 248 f; AG Hannover vom 25. 9. 1981, TranspR 1985 60; OLG Düsseldorf vom 4. 3. 1982, TranspR 1984 250 f = VersR 1983 583 f; OLG Celle vom 16. 4. 1982, TranspR 1984 253 f; LG Duisburg vom 23. 4. 1982, TranspR 1985 73 f; OLG Hamburg vom 15. 7. 1982, TranspR 1984 249 f = VersR 1983 187 f; AG Köln vom 27. 7. 1982, TranspR 1985 74; LG Köln vom 19. 8. 1982, TranspR 1984 264; OLG Frankfurt vom 5. 10. 1982, TranspR 1984 245 ff; AG Braunschweig vom 21. 12. 1982, TranspR 1985 57 f; OLG Düsseldorf vom 30. 12. 1982, VersR 1983 872 f; OLG Bamberg vom 9. 2. 1983, TranspR 1985 75 ff; LG Hechingen vom 11. 2. 1983, TranspR 1984 262 f; LG Hannover vom 1. 11. 1983, TranspR 1985 74 f; OLG Köln vom 29. 12. 1983, TranspR 1985 301 f; LG Wuppertal vom 15. 2. 1984, TranspR 1985 74 f; OLG Nürnberg vom 12. 7. 1984, TranspR 1985 70 ff; LG Köln vom 23. 7. 1984, TranspR 1985 69 f; LG Berlin vom 2. 10. 1984, TranspR 1985 62 f; LG Offenburg vom 9. 10. 1984, TranspR 1985 59 f; LG Offenburg vom 15. 1. 1985, TranspR 1985 194 f; OLG Frankfurt vom 14. 2. 1985, TranspR 1986 354 f; KG vom 23. 5. 1985, TranspR 1985 299 ff; OLG Köln vom 19. 6. 1985, TranspR 1985 429 f; BGH vom 15. 1. 1987, TranspR 1987 178 f; OLG Köln vom 10. 4. 1987, NJW-RR 1988 370 ff; LG Bremen vom 22. 4. 1987, DVZ Nr. 135 v. 12. 11. 1987 S. 9; LG Hamburg vom 6. 7. 1987, VersR 1987 1034; österr. ObGH vom 2. 9. 1987, SZ 60 159; LG Bonn vom 21. 10. 1987, TranspR 1989 74 ff; LG Berlin vom 2. 12. 1987, TranspR 1988 209 f; LG Karlsruhe vom 26. 8. 1988, TranspR 1989 97 f; OLG München vom 13. 1. 1989, TranspR 1989 290 f; BGH vom 30. 3. 1989, VersR 1989 760 f = WM 1989 1182 ff; OLG Koblenz vom 23. 3. 1990, ZIP 1991 376 ff; OLG München vom 24. 4. 1991, TranspR 1991 248; AG Minden vom 25. 6. 1991, TranspR 1991 347; LG Lüneburg vom 30. 7. 1992, TranspR 1992 411 ff; OLG Frankfurt vom 9. 12. 1992, TranspR 1993 145 f.

- 152 b** Das Recht der Container betrifft vor allem Seerecht und multimodale Transporte. Es kann im hier gegebenen Rahmen nicht zusammenhängend dargestellt werden. Zu den Fragen des multimodalen Transports siehe Anh. V nach § 452.

Siehe zum Containerrecht aus der Literatur: *Basedow* Die Incoterms und der Container oder wie man kodifizierte Usancen reformiert, *RabelsZ* 1979 116 ff; *Bünz* die Frachtführerhaftung im internationalen Eisenbahnverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Containerverkehrs (Diss. Hamburg 1967); *Herber* Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt (1989) 207 f, 213 ff; *Jaegers* Probleme der Beförderer- und Spediturhaftung im Container- und Trägerschiffsleichterverkehr, (Diss. Nürnberg 1986); *Lau* Container als Kreditsicherheit, *WM* 1985 561 ff; *Prüßmann/Rabe*³, insbesondere § 660 HGB Anm. C; *Scheer* Zur Vertragshaftung für Schäden an fremden Containern im innerdeutschen Güterverkehr mit Lastwagen, *BB* 1969 117 ff; *Steenken* Der Containerverkehr aus der Sicht des deutschen Seerechts (Diss. Hamburg 1972); *Thume* Haftungsprobleme beim Containerverkehr, *TranspR* 1990 41 ff; *Willenberg*⁴ § 1 KVO Rdn. 92. 105; *Wodrich* Sind Containerpackstücke „Packungen“ i. S. von § 660 HGB? *VersR* 1983

621 ff; *Zoche* Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern, NJW 1978 2421.

Rechtsprechung: Die im folgenden zitierten Entscheidungen betreffen in beliebiger Weise Container; sie bilden zusammen kein „Containerrecht“. **Aus der Rechtsprechung:** LG Bielefeld vom 15. 11. 1961, ETR 1968 694 ff; OLG Hamburg vom 6. 3. 1969, VersR 1969 558; OLG Hamburg vom 6. 3. 1969, Hansa 1969 1863 ff; OLG Hamburg vom 29. 6. 1970, MDR 1970 116 f; LG Hamburg vom 26. 11. 1970, VersR 1971 735–735 LS; BGH vom 18. 3. 1971, NJW 1971 1363 = VersR 1971 559; OLG Hamburg vom 13. 3. 1975, VersR 1975 757 f; Hamburger Schiedsspruch vom 1. 8. 1977, VersR 1978 659 f; BGH vom 19. 9. 1977, BGHZ 69 243–249 = NJW 1977 2314 f = VersR 1977 150 f; AG Osnabrück vom 4. 4. 1978, VersR 1978 635 f; LG Hamburg vom 1. 8. 1978, ETR 1980 432 ff; OLG Hamburg vom 9. 11. 1978, VersR 1979 933 f; LG Hamburg vom 11. 10. 1979, VersR 1980 576–577; OLG Hamburg vom 25. 10. 1979, VersR 1980 577 f; OLG Hamburg vom 13. 12. 1979, VersR 1981 172; BGH vom 22. 9. 1980, = NJW 1981 1159 f = VersR 1980 1167 f; BGH vom 22. 9. 1980, VersR 1981 34 f; BGH vom 6. 5. 1981, TranspR 1983 16 ff; LG Frankenthal vom 25. 6. 1981, VersR 1983 299 f; OLG Oldenburg vom 26. 10. 1981, RiW 1983 60 f; OLG Hamburg vom 10. 12. 1981, VersR 1982 361 f = RiW 1983 373 ff; OLG Hamm vom 8. 2. 1982, TranspR 1985 187 f; BGH vom 4. 3. 1982, VersR 1982 498 f; BGH vom 16. 6. 1982, BB 1982 1947 = Spediteur 1983 32 ff; OLG Hamburg vom 15. 7. 1982, VersR 1983 777; OLG Hamburg vom 16. 9. 1982, VersR 1983 484 f; BGH vom 17. 1. 1983, NJW 1983 1263 f = TranspR 1983 ff = VersR 1983 342 f; AG Hamburg vom 8. 6. 1983, TranspR 1984 290 f; OLG Hamburg vom 12. 1. 1984, TranspR 1984 158 ff = VersR 1984 190 f; OLG Düsseldorf vom 23. 2. 1984, TranspR 1984 222 ff; OLG Hamburg vom 23. 2. 1984, TranspR 1984 122 ff = VersR 1984 135 f; OLG Düsseldorf vom 3. 5. 1984, TranspR 1984 198 f = VersR 1984 189 f; OLG Düsseldorf vom 7. 6. 1984, VersR 1984 935 (LS); LG Frankfurt vom 9. 7. 1984, TranspR 1985 110 ff; OLG Düsseldorf vom 18. 10. 1984, TranspR 1985 357 = VersR 1986 438 ff; OLG Hamburg vom 28. 2. 1985, TranspR 1986 293 ff = VersR 1986 116 ff; OLG München vom 30. 7. 1986, VersR 1988 289 f; OLG Hamburg vom 11. 9. 1986, VersR 1987 559; OLG Bremen vom 19. 9. 1986, VersR 1987 43 f; österr. ObGH vom 6. 11. 1986, TranspR 1987 459 f; OLG Düsseldorf vom 27. 2. 1987, TranspR 1987 183 f = VersR 1987 932; BGH vom 24. 6. 1987, BGHZ 11 172 ff = NJW 1988 640 ff = TranspR 1987 447 ff; OLG Hamburg vom 26. 11. 1987, TranspR 1988 238 f = VersR 1988 595 f; LG Krefeld vom 15. 12. 1987, VersR 1988 121 f; LG Duisburg vom 13. 4. 1988, TranspR 1988 430 f = VersR 1988 1250; LG Hamburg vom 6. 6. 1988, VersR 1989 386 f; BGH vom 14. 7. 1988, TranspR 1988 391 ff; OLG Düsseldorf vom 29. 9. 1988, TranspR 1989 10 f; LG Duisburg vom 19. 10. 1988, VersR 1989 531 f; OLG Hamburg vom 27. 10. 1988, TranspR 1989 318 ff = VersR 1989 719 ff; OLG Bremen vom 19. 1. 1989, TranspR 1990 22 ff; OLG Hamburg vom 2. 2. 1989, TranspR 1989 279 ff; LG Duisburg vom 14. 6. 1989, TranspR 1990 113 f; LG Hamburg vom 19. 6. 1989, TranspR 1989 278 f; OLG Hamburg vom 12. 10. 1989, TranspR 1990 31 ff; OLG Düsseldorf vom 26. 4. 1990, TranspR 1991 233 ff; OLG Hamburg vom 31. 5. 1990, VersR 1991 25 f; LG Hamburg vom 18. 10. 1990, TranspR 1991 353; OLG Hamburg vom 21. 2. 1991, VersR 1991 1313; BFH vom 17. 9. 1991, RiW 1992 75; OLG Hamburg vom 9. 12. 1991, Spediteur 1992 25 ff; Hamburger Schiedsspruch vom 12. 12. 1991, TranspR 1992 74 ff; OLG Hamburg vom 9. 7. 1992, TranspR 1993 22 ff.

III. Leistungsstörungen

1. Grundsätzliches

- 153** Das Frachtrecht regelt die wichtigsten Folgen von Leistungsstörungen des Frachtvertrages speziell. Dies gilt nicht nur für das Landfrachtrecht des HGB, sondern auch für die anderen frachtrechtlichen Regelungen. Die allgemeinen Vorschriften des BGB über Leistungsstörungen sind daher nur anzuwenden, soweit sich aus Frachtrecht keine Lösung ergibt. Methodisch bereitet diese Abstimmung Schwierigkeiten. Die Regelungen im Landfrachtrecht, im Eisenbahnfrachtrecht und im Seerecht sind älter als das BGB und dessen Dogmatik. Wie andere handelsrechtliche Gesetze beruhen sie nicht so sehr auf dogmatischen Überlegungen, sondern auf Erfahrungen der Praxis. In ihnen sind vielfach international übliche, undogmatische Lösungsansätze dominant. Dies gilt im Seerecht, im Eisenbahnrecht, in der KVO und der CMR, teilweise auch im Luftrecht vor allem für die aus international üblichen Klauseln und den internationalen Gegenmaßnahmen herrührenden Haftungsregeln, ferner unmittelbar für Verzögerungs- und Rücktrittsfragen, Entgelt für Teilbeförderungen, Fautfracht, Distanzfracht und vieles andere. Diese Strukturen haben den Vorteil, überall auf der Welt verstanden zu werden, weil sie keine oder wenig national orientierte Rechtsdogmatik voraussetzen und die überall ähnlich bestehenden Probleme kasuistischer lösen. Auch gegenüber den werkvertraglichen Regelungen ist das Frachtrecht *lex specialis*. Werkvertragliche Regelungen können ausnahmsweise anwendbar sein; siehe Rdn. 167 ff.
- 154** Eine ganz besondere Lösung für einen Teil der Fälle enthält § 14 KVO (in Anlehnung an den Ladungsverkehr im Eisenbahnrecht) durch die zwingende Festlegung eines **Wagenstellungsvertrages**, aus dem praktisch keine Haftung folgt²⁵³. Diese Zerlegung des Frachtvertrages in zwei Teilverträge ist zwar schuldrechtlich möglich, aber als gesetzliche Regelung für einen normalen Frachtvertrag rechtspolitisch abzulehnen²⁵⁴.
- 155** Im Konflikt mit dem BGB-Schuldrecht muß versucht werden, **zunächst Lösungen aus dem Frachtrecht** zu finden, die es vor allem ermöglichen, innerhalb der geltenden frachtrechtlichen Ordnung den Interessenausgleich aufrechtzuerhalten. Methodisch abzulehnen ist es, die Leistungsstörungen zunächst nach Schuldrecht vorzuzeichnen und die frachtrechtlichen Lösungen als eng begrenzte Ausnahmeregelungen zum deutschen Schuldrechtssystem zu sehen²⁵⁵. Offenkundig ist dies bei der Anwendung internationalen Einheitsrechts, insbesondere der CMR, weil diese Normen im Interesse der internationalen Rechtsvereinheitlichung möglichst einheitlich angewendet werden müssen²⁵⁶. Aber auch das innerdeutsche Frachtrecht sollte nicht stärker als notwendig von den in anderen Ländern (vor allem aufgrund internationalen Einheitsrecht geltenden) Regelungen abweichen.
- 156** Bei der ergänzenden Anwendung des BGB-Leistungsstörungsrechts ist **vorab der Rechtscharakter des Frachtvertrages zu beachten, der kein auf die reine Erbringung des Erfolges der Ortsveränderung gerichteter Werkvertrag** ist²⁵⁷. Während der Ausführung dient der Vertrag ebenso der Bewahrung des Frachtguts, solange dieses in der Obhut des Frachtführers ist. Der Frachtvertrag kann insoweit einem Lagervertrag gleichgesetzt werden. Aus Fehlern bei der Erfüllung der Obhutspflicht entstehen bedeutend größere Schäden als aus Leistungsstörungen der Beförderungspflicht. Es erscheint daher richtig, die Obhut als zweite Hauptpflicht zu sehen. Allerdings lassen sich beide

²⁵³ Siehe § 14 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 9 ff.

²⁵⁴ Siehe § 14 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 4.

²⁵⁵ So aber *Koller*² § 425 HGB Rdn. 23 ff.

²⁵⁶ Siehe dazu eingehender zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452.

²⁵⁷ So aber zu einseitig *Koller*² Rdn. 23 ff.

Komponenten nicht völlig trennen, weil die hinsichtlich des Frachtguts eingegangenen Risiken zum großen Teil durch die Beförderungsvorgänge bestimmt werden. Auch die Ablieferungspflicht des Frachtführers ist eine Pflicht, die grundsätzlich wegen ihrer überragenden Bedeutung als Hauptpflicht angesehen werden kann. Siehe hierzu auch Rdn. 133.

2. Schuldnerverzug

Das Frachtrecht regelt die praktisch wichtigsten Fragen des Schuldnerverzugs eingehend in Form der Lieferfrighthaftung (Verspätungshaftung), und teilweise auch die Lösungsmöglichkeiten (im HGB in §§ 429, 430, 428, 437). 157

a) Schadensersatz

Die frachtrechtliche Schadensersatzregelung betrifft den in der Praxis wichtigsten Fall der **Verzögerung der Beförderung des bereits vom Frachtführer übernommenen Frachtguts**. Im Landfracht des HGB ist diese Haftung in § 429 im Grundsatz ähnlich geregelt wie im allgemeinen Schuldrecht. Für den Regelfall ist auch die Haftung nicht beschränkt; § 430 HGB schränkt nach der hier vertretenen (aber ganz überwiegend abgelehnten) Auffassung jedoch im Falle des Sachschadens am Frachtgut die Ersatzpflicht auf Wertersatz ein und schließt daher den Ersatz mittelbarer Schäden aus²⁵⁸. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ist diese Haftungsbeschränkung nicht anzuwenden²⁵⁹. Die Sonderordnungen beschränken durchweg die Haftung für Verspätungsschäden auf einen mit dem Beförderungspreis (Fracht) in Zusammenhang stehenden Betrag²⁶⁰. Soweit diese Haftungsbeschränkungen wegen groben Verschuldens nicht anzuwenden sind, ist die Regelung des allgemeinen Schuldrechts, insbesondere §§ 249 ff BGB) BGB nicht verdrängt, sondern ersatzweise anzuwenden²⁶¹. 158

Schäden, die durch Verzögerung der Annahme des Frachtguts durch den Frachtführer entstehen, sind nicht durch frachtrechtliche Sonderregelungen erfaßt²⁶². Ihr Ersatz bestimmt sich nach §§ 286 Abs. 1 und § 326 BGB und ist daher unbeschränkt²⁶³. Die Verweigerung der Ausführung des Frachtvertrages ist nach neuerer Rechtsprechung grundsätzlich nach § 326 BGB zu behandeln, jedoch entfällt die Fristsetzung und Ablehnungsandrohung²⁶⁴. Verweigerung schon vor Fälligkeit (also vor dem vereinbarten Übergabezeitpunkt) ist positive Vertragsverletzung; der Absender braucht also den Eintritt des Verzugs nicht abzuwarten²⁶⁵. Daß die Fälle des Verzugs vor Übernahme nicht unter die frachtrechtlichen Sonderregelungen fallen, ist zwar in den betreffenden Bestimmungen nicht eindeutig geregelt. Die Anwendung allgemeinen Schuldrechts rechtfertigt sich aber daraus, daß für diese Fälle der Frachtvertrag keine gegenüber anderen Schuldverträgen ins Gewicht fallenden Sonderprobleme aufweist. 159

b) Rücktritt

Auch das Rücktrittsrecht bei Schuldnerverzug ist teilweise im Frachtrecht besonders geregelt, soweit es sich um „Beförderungshindernisse“ oder „Ablieferungshindernisse“ handelt. 160

²⁵⁸ Siehe § 430 Rdn. 20.

²⁵⁹ Siehe § 430 Rdn. 55 f.

²⁶⁰ Siehe zum Überblick § 429 Rdn. 133 ff.

²⁶¹ Siehe § 430 Abs. 3 und dort Rdn. 60; zu den Sonderordnungen Hinweise Rdn. 62 ff.

²⁶² Zum Ausnahmefall des Wagenstellungsvertrages siehe oben Rdn. 154.

²⁶³ Siehe § 429 Rdn. 244.

²⁶⁴ Hinweise bei *Palandt/Henrichs*⁵² § 326 Rdn. 20.

²⁶⁵ Hinweise bei *Palandt/Henrichs*⁵² § 276 Rdn. 124.

- 161** **Beförderungshindernisse** im Sinne von § 428 Abs. 2 HGB geben dem Absender ein unmittelbares Rücktrittsrecht. Beförderungshindernisse sind zeitweilige Verhinderungen der Ausführung der Beförderung²⁶⁶. Das Rücktrittsrecht steht dem Absender nur zu, wenn er das Hindernis nicht verschuldet hat. Da hierfür § 278 BGB anzuwenden ist, entspricht der Ausschluß des Rücktritts bei Verschulden des Absenders §§ 285, 276 ff BGB. Dagegen geht das Rücktrittsrecht bei von keiner Seite verschuldetem Hindernis über das Schuldrecht des BGB hinaus. Es ermöglicht dem Absender eine freie Lösung gegen Entschädigung. Das Rücktrittsrecht nach § 428 hat seinen Grund darin, daß die geschuldete Beförderungsleistung durch die Verzögerung typischerweise in ihrem kaufmännischen Inhalt drastisch verändert wird – ganz typisch im Rahmen von Just-in-time-Kaufgeschäften, soweit dort keine Unmöglichkeit gegeben ist. § 428 nähert sich in der Sache bereits dem Fixgeschäft des § 361 BGB. Diese Lage ist nicht davon abhängig, ob das Frachtgut schon vom Frachtführer übernommen worden ist. Es ist auch vor Übernahme des Frachtguts besonders wichtig, um weitere Verzögerungen zu verhindern. Die frachtrechtlichen Sonderordnungen enthalten durchweg dem § 428 Abs. 2 HGB ähnliche Bestimmungen²⁶⁷. Für diese gilt das gleiche.
- 162** Für den Rücktritt wegen zu vertretender Beförderungshindernisse gilt uneingeschränkt § 326 BGB. Der Absender kann also ohne Entschädigungspflicht zurücktreten.
- 163** **Ablieferungshindernisse** nach § 437 HGB sind solche Umstände, an denen die Ablieferung des Frachtguts beim Empfänger scheitert oder doch auf eine dem Frachtführer unzumutbare Weise hinauszögert würde²⁶⁸. Unzweifelhaft liegen solche Hindernisse bei vom Frachtführer unverschuldeten Umständen vor, wie sie in den Beispielen in § 437 Abs. 1 genannt sind. Bei verschuldeten Ablieferungshindernissen ist es angemessen, die in § 437 HGB geregelten Pflichten des Frachtführers zu bejahen, während seine Rechte nicht entstehen; siehe § 437 Rdn. 6. Weitergehende Rechte aus Schuldnerverzug sind zu bejahen, wenn es sich um ein nur verzögerndes Hindernis handelt.
- 164** Bei Schuldnerverzug, dem kein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis zugrundeliegt, regeln sich die Voraussetzungen des Rücktrittsrechts des Absenders nach den Grundsätzen des Schuldnerverzugs²⁶⁹.

3. Unmöglichkeit

- 165** Die Beförderungsleistung wird unmöglich, wenn sie endgültig nicht mehr erbracht werden kann; insbesondere, wenn das Gut untergeht. Eine Überschreitung der Lieferfrist bewirkt im Regelfall noch keine Ummöglichkeit, sondern nur Schuldnerverzug, weil die Leistung mit dem Verstreichen der Frist zumeist wirtschaftlich noch sinnvoll bleiben wird. Bis zum endgültigen Unmöglichwerden liegt dann ein vorübergehendes Beförderungs- oder Ablieferungshindernis vor, mit der Wirkung des Rücktritts nach § 428 Abs. 2 oder den Rechten nach § 437²⁷⁰. Im Falle der Unmöglichkeit gelten grundsätzlich die Regelungen der §§ 323–325 BGB. Allerdings regelt das Frachtrecht den wichtigsten Teil dieser Fälle, nämlich die Schäden durch Verlust des Frachtguts, durch Spezialbestimmungen; im HGB durch die Obhutshaftung der §§ 429 ff, in den Sonderordnungen mit abweichenden Tatbeständen und Rechtsfolgen²⁷¹. Soweit die dort vorge-

²⁶⁶ Zum Begriff siehe § 428 Rdn. 19 ff; zu den Folgen dort Rdn. 23 ff.

²⁶⁷ Siehe § 428 Rdn. 14 ff.

²⁶⁸ Siehe § 437 Rdn. 4 ff.

²⁶⁹ Zur Anwendbarkeit von § 636 BGB siehe Rdn. 123, 169.

²⁷⁰ Siehe auch § 28 KVO, Anh. II nach § 452; Art. 14 CMR, Anh. VI nach § 452; weitere Hinweise: 428 Rdn. 23 ff und § 437 Rdn. 10 ff.

²⁷¹ Siehe § 14 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 5, 17. Siehe dazu im Überblick § 429 Rdn. 10 ff, 170 ff, 182 ff, 195 ff, 204 ff; zu den Einzelheiten die dort

sehenen Haftungsbeschränkungen Anwendungsausnahmen für grobes Verschulden enthalten, wird damit der Rückgriff auf das allgemeine Recht der Leistungsstörungen und der Schadensberechnung nach §§ 249 ff BGB eröffnet²⁷². Tritt die Unmöglichkeit der Beförderung vor Übernahme des Frachtguts ein, sind jedenfalls §§ 323 ff BGB anzuwenden²⁷³. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn eine übernommene Transportleistung wegen Verzögerung unmöglich wird, also auch beim absoluten Fix-Transportgeschäft. Ist die Beförderung schon anfänglich unmöglich, sind §§ 306 ff BGB anzuwenden.

4. Positive Vertragsverletzung

Fehler bei der Ausführung des Frachtvertrages, die weder Unmöglichkeit noch Schuldnerverzug zur Folge haben, sind grundsätzlich nach den Regeln der positiven Vertragsverletzung zu behandeln. Die wichtigste Fallgruppe ist die Beschädigung des Frachtguts²⁷⁴. Ihre Haftungsfolge ist durchweg durch Sonderbestimmungen, im HGB durch § 429 Abs. 1 geregelt²⁷⁵. Alle Regelungen sehen bei Güterschäden eine Beschränkung der Haftung (das HGB nach § 430) vor. Im Falle von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit wird auch diese Begrenzung durchbrochen, so daß unbeschränkte Haftung eintritt²⁷⁶. Dieser Fall der positiven Vertragsverletzung unterliegt also in den Voraussetzungen, teilweise auch in den Folgen, frachtrechtlichen Spezialregelungen. Soweit diese nicht eingreifen, ist bürgerliches Recht maßgeblich. Möglich ist in den Fällen der frachtrechtlich geregelten Verspätungshaftung auch die Anwendung der Rücktrittsmöglichkeiten nach § 326 BGB.

5. Werkvertragsrecht

Problematisch ist die Anwendbarkeit der §§ 634, 635 BGB neben den frachtrechtlichen Sondervorschriften zur Verspätungs- und Obhutshaftung. Grundsätzlich ist fraglich, ob Voraussetzungen und Umfang der Haftung für mangelhafte oder verspätete Ausführung des Frachtvertrages für diese beiden Arten von Schäden alleine durch die spezialgesetzlichen Sondervorschriften geregelt werden.

Bei Güterschäden enthalten die Bestimmungen unterschiedliche Lösungen. Art. 23 Abs. 4 CMR gewährt dem Absender ausdrücklich neben dem nach Abs. 1–3 beschränkten Schadensersatz das Recht auf gänzliche oder teilweise Rückerstattung der Fracht. Dies entspricht dem Umstand, daß der Schadensersatz nach Art. 23 Abs. 1 nach Maßgabe des Abgangsortes zu berechnen ist, also die umsonst aufgewandte Fracht in keinem Falle einschließt – im Hinblick auf die niedrige Haftungsbegrenzung der CMR auch rechtspolitisch eine richtige Entscheidung; siehe die Erl. zu Art. 23 CMR, Anh. VI nach § 452. Eine zusätzliche Anwendung von §§ 634 ff kommt daneben nicht in Betracht. Im Bereich der KVO ließe sich ein ähnliches Ergebnis auch nicht durch Anwendung von § 634 f BGB erreichen. Denn die Wandelung oder Minderung schließt nach § 635 eindeutig den gleichzeitigen Schadensersatz aus. Gleiches hat für das HGB-Landfrachtrecht zu gelten, das die Haftung nur auf Wertersatz beschränkt und daher im Rahmen der Wertberechnung am Ablieferungsort die Fracht als Schadensfaktor mit berücksich-

angegebenen Vorschriften und die dazugehörigen Erläuterungen.

²⁷² Siehe § 430 Abs. 3 und dort Rdn. 60; zu den Sonderordnungen Hinweise Rdn. 62 ff.

²⁷³ Siehe dazu die Fälle in § 429 Rdn. 245.

²⁷⁴ Verluste führen nach allgemeinem Schuldrecht

zur Unmöglichkeit mit grundsätzlich gleichen Folgen.

²⁷⁵ Zu den Sonderordnungen siehe § 429 Rdn. 170, 182, 195, 204.

²⁷⁶ Siehe § 430 Abs. 3 und dort Rdn. 60 ff.

tigt. Nach diesen Regelungen ist daher keine zusätzliche Frachtminderung zu gestatten. Im Luftfrachtrecht nach WA wird § 634 angewendet; OLG Düsseldorf vom 12. 1. 1978, VersR 1978 964 f.

- 169** Die **Frachtzahlungsansprüche** werden daher in der Praxis regelmäßig gegen die **Haftung aufgerechnet**. Jedoch ist es möglich, daß der Frachtführer seinen Schaden ohne Aufrechnungserklärung frachtschuld-mindernd geltend macht und daher die Frachtzahlung insoweit verweigert²⁷⁷. Eine Anwendung von § 634 BGB würde diese Risikoabgrenzung stören²⁷⁸. **Im Bereich der CMR** kann die Zulassung einer Frachtminderung zusätzlich zur begrenzten Verspätungshaftung nicht abgeleitet werden. Die Erstattung der Fracht nach Art. 23 Abs. 4 geht dem Absatz 5 zur Verspätungshaftung bewußt voran und gilt nicht für diese; siehe die Erl. zu Art. 23 CMR. **Außerhalb der CMR würde § 636 BGB eine zusätzliche Lösungsmöglichkeit** hinsichtlich des Vertrages bedeuten, aber keine Kombination von Wandelung und Verzugsschaden gestatten. Auch die frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen als *leges speciales* zum allgemeinen Schuldnerverzugsrecht können nicht kumulativ zum Rücktritt angewendet werden. Der Frachtführer hat danach bei Vorliegen der Voraussetzungen der Haftung nicht mit dem Verlust der Vergütung einen zusätzlichen Teil des Schadens zu tragen. Dies ist bei Festlegung der Haftungsgrenzen des § 31 Abs. 2 KVO sicherlich gewollt, da diese die Höhe der Fracht weit überschreiten können. Auch für das Landfrachtrecht ist dies zu bejahen, weil die Haftung für Verspätungsschaden (außer auf Wertersatz) grundsätzlich unbeschränkt ist (siehe § 429 Rdn. 133, § 430 Rdn. 1). Demnach ist davon auszugehen, daß die Schadensersatzgrenzen der frachtrechtlichen Normen außerhalb der CMR das Verspätungsrisiko des Frachtführers abschließend beschränken sollen.

IV. Haftung

- 170** Siehe zur Haftung des Frachtführers die Erl. zu § 429, insbesondere auch zur Konkurrenz zwischen frachtvertraglicher Sonderhaftung und Haftung nach allgemeinem Schuldrecht Rdn. 231 ff und unerlaubter Handlung Rdn. 267 ff.

E. Die Rechte des Frachtführers; Pflichten des Absenders

I. Anspruch auf Frachtzahlung

1. Der normale Frachtanspruch

- 171** Die Vergütung des Frachtführers wird vom HGB als „Fracht“ bezeichnet. Der Frachtzahlungsanspruch wird im HGB vorausgesetzt und entspricht dem Werklohnanspruch des Werkunternehmers (§§ 631 Abs. 1²⁷⁹, 632, 641 BGB). Er ist die Gegenleistung für die Pflichten des Frachtführers; die Frachtzahlungspflicht ist daher Hauptpflicht. Schuldner der Fracht ist zunächst immer der Absender als Partner des Frachtvertrages, und zwar auch dann, wenn nach dem Frachtvertrag (bzw. dem Frachtbrief nach § 426 Abs. 2 Ziff. 7) der Empfänger die Fracht zahlen soll. In diesem Falle kann der Frachtführer zwar die Auslieferung des Frachtguts nach § 435 bis zur Zahlung der Fracht verweigern, aber ein Anspruch gegen den Empfänger steht ihm zunächst nicht zu; siehe § 435 Rdn. 12. Ein Anspruch auf Zahlung der Fracht gegen den Empfänger kann sich jedoch

²⁷⁷ BGH vom 7. 3. 1985, BGHZ 94 71, 76 = TranspR 1986 68 ff = VersR 1985 684 f (zu Transportschäden nach CMR); OLG Düsseldorf vom 30. 6. 1983, TranspR 1984 130, 132; OLG Düsseldorf vom 9. 10. 1986, TranspR 1986 429, 430.

²⁷⁸ OLG Düsseldorf vom 9. 10. 1986, TranspR 1986 429, 430.

²⁷⁹ Als Begründung wird häufig § 631 BGB angeben; siehe Rdn. 102.

aus § 436 oder den entsprechenden frachtrechtlichen Sondernormen (siehe dazu § 436 Rdn. 4) ergeben. Der Anspruch gegen den Empfänger ersetzt nicht den Anspruch gegen den Absender; vielmehr tritt der Empfänger als Gesamtschuldner neben den Absender (vgl. § 436 Rdn. 30). Auch eine Teilung der Frachtzahlungspflicht zwischen Absender und Empfänger kann vereinbart werden, ohne daß der Vertrag den Rechtscharakter eines Frachtvertrags verliert; OLG Düsseldorf vom 13. 11. 1980, VersR 1982 89. Zum Sonderfall der Ladescheinausstellung, die nur noch in der Binnenschifffahrt praktisch vorkommt, siehe § 446. Rdn. 2.

Die **Höhe des Frachtzahlungsanspruchs** ergibt sich, soweit zwingendes Tarifrecht besteht, aus dessen Bestimmungen²⁸⁰. Gelten keine solchen Tarife, oder ist in ihnen ein Spielraum für die vertragliche Vereinbarung vorgesehen (Margentarife), ist insoweit die Vereinbarung maßgeblich. Fehlt es auch an dieser, ist nach § 632 Abs. 2 BGB die taxmäßige Vergütung (nach amtlich vorgesehenen Tarifen oder sonstigen Bestimmungen²⁸¹) als vereinbart anzusehen, ansonsten die übliche Vergütung, die durch Handelsbrauch bestimmt sein kann²⁸². Fehlt es auch daran, steht das Bestimmungsrecht über die Höhe nach §§ 316, 315 BGB dem Frachtführer zu. Es ist gem. § 315 Abs. 2 nach Billigkeit ausüben und unterliegt gem. § 315 Abs. 3 der gerichtlichen Kontrolle. 172

Die **Zahlungspflicht des Empfängers** nach § 436 und entsprechenden Sonderbestimmungen des Frachtrechts ist dagegen vom Inhalt des Frachtbriefs abhängig²⁸³. 173

Das heutige Straßenfrachtrecht wird noch teilweise von zwingendem und halbzwingendem **Tarifrecht** beherrscht, das im noch gültigen GüKG (Anh. I nach § 452) seine Grundlage findet. Im Güterfernverkehr werden die Tarife durch Beschlüsse von Tarifkommissionen festgesetzt (§ 20 a GüKG) und durch den Bundesverkehrsminister in der Form von Rechtsverordnungen erlassen (§ 20 a Abs. 6 GüKG). Ihre zwingende Wirkung ist in § 22 GüKG festgelegt; siehe § 22 GüKG. Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in Europa gilt schon seit 1991 kein Tarifrecht mehr²⁸⁴. Ab 1. 1. 1994 wird es generell durch das Tarifaufhebungsgesetz (siehe vor § 1 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 1 ff) aufgehoben. 174

Übertarifliche Frachten müssen bis zur Aufhebung des Tarifrechts noch nach § 23 Abs. 2 GüKG vom Leistenden **zurückgefordert** werden. Geschieht dies nicht, so gehen nach Verstreichen der gesetzten angemessenen Frist die Rückforderungsansprüche auf die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr über. Bleibt die Fracht unter Tarif, so hat der Frachtführer nach § 23 Abs. 1 GüKG die Differenz nachzufordern. Auch in diesem Fall geht nach Fristsetzung der Nachforderungsanspruch auf die Bundesanstalt über. Siehe den zum 1. 1. 1994 aufgehobenen § 23 GüKG, Anh. I nach § 452. Die Bestimmungen des GüKG für den Güterfernverkehr gelten nach § 37 GüKG entsprechend auch für die **Möbelfernbeförderung** (siehe zu dieser auch Anh. IV nach § 452). Im **Güternahverkehr** gilt noch ein teilweise abweichendes Tarifrecht, §§ 84 ff GüKG. § 84 Abs. 1 GüKG sieht zwar grundsätzlich nur eine einseitig zwingende Wirkung der Tarife (Höchstentgelte) vor, überläßt es aber der Tarifgestaltung durch die Tarifkommissionen und dem Bundesverkehrsminister, auch andersartige Tarife festzusetzen. 175

Der Frachtanspruch wird nach Werkvertragsrecht (§ 641 BGB) regelmäßig mit der Auslieferung des Gutes an den Empfänger **fällig**. Im Falle der vertragswidrigen Annah- 176

²⁸⁰ Siehe Rdn. 29, 174 f; ferner vor § 1 GüKG, Anh. I nach § 452.

²⁸¹ OLG Köln vom 20. 5. 1976, 1 U 143/75 (unveroff.).

²⁸² BGH vom 13. 6. 1956, BB 1957 799.

²⁸³ § 436 Rdn. 20 ff; für den Fall der Ladescheinausstellung § 446 Rdn. 5 ff.

²⁸⁴ Siehe dazu bereits *Pirk* TranspR 1989 54.

meverweigerung des Empfängers hat jedoch der Frachtführer mit der Beförderung bis zum Ablieferungsort seine werkvertraglichen Pflichten trotz einer eventuell noch bestehenden Mitwirkungspflicht vollständig erbracht; die Frachtforderung ist mit dem Angebot der vertragsgemäßen Ablieferung fällig geworden. Der BGH begründet dies damit, daß beim Frachtvertrag eine Abnahme im werkvertraglichen Sinne nicht in Betracht komme²⁸⁵. Die Auffassung, beim Frachtvertrag sei die werkvertragliche Abnahme gänzlich ausgeschlossen (§ 646 BGB), kann nicht überzeugen, weil für die Ablieferung ein dem Werkvertrag entsprechender Abnahmewillen des Empfängers erforderlich ist; siehe § 429 Rdn. 78; 436 Rdn. 6. Richtiger ist es, mit *Koller*²⁸⁶ für die Fälligkeit darauf abzustellen, ob der Empfänger in Annahmeverzug gekommen ist. Zur Fälligkeit enthalten KVO und CMR keine Sonderregelung²⁸⁷, wohl aber § 17 GüKUMT, Anh. IV nach § 452.

2. Fracht für Teilstrecken, zusätzliche Beförderung, nicht ausgeführte Beförderung

177 Inwieweit für Teilleistungen des Frachtführers Entgeltansprüche bestehen, bestimmt sich grundsätzlich nach allgemeinem Schuldrecht. Das gleiche gilt für die Bezahlung nicht erbrachter Beförderungsleistungen und die Vergütung für ursprünglich nicht übernommene Leistungen. Allerdings enthält das Frachtrecht hierzu eine Reihe spezieller Regeln. Kann der Frachtführer aus Gründen, die nicht in seinem Verantwortungsbe- reich liegen, die Beförderung nur teilweise ausführen, so steht ihm u. U. ein Anspruch auf Teilfracht (Distanzfracht) zu; siehe § 428 Rdn. 12, 23, 25.

178 Durch Ausführung frachtrechtlicher Verfügungen können – jedenfalls nach hier vertretener Auffassung – und nach Spezialbestimmungen in den Sonderregelungen zusätzliche Beförderungen und damit zusätzliche Frachtansprüche entstehen²⁸⁸.

179 Für nicht ausgeführte Beförderungen kommen ebenfalls Frachtansprüche in Betracht – zumindest dann, wenn der Frachtführer eine zulässige Verfügung (Rückgabe des Frachtguts, Anhalten) ausführt; siehe dazu § 433 Rdn. 16.

3. Standgeld

a) Allgemeines

180 Wird das Fahrzeug vor, nach oder während der Beförderung durch Umstände, die nicht im Einwirkungsbereich des Frachtführers liegen, aufgehalten, so daß es nicht anderweitig verwendet werden kann, ist in vielen Fällen eine Vergütung an den Frachtführer zu zahlen. Entsprechende Aufwendungen entstehen dem Frachtführer über den Nutzungsausfall durch Lohnzahlung an den Fahrer während der Wartezeiten²⁸⁹. Die

²⁸⁵ BGH vom 27. 10. 1988, *TranspR* 1989 60, 63 = *NJW-RR* 1989 (zum WA). Das Zitat des bau- rechtlichen RG-Urteils vom 24. 4. 1925, *RGZ* 110 404, 408 enthält nur beiläufig einen Hinweis auf die Anwendbarkeit des § 646 BGB auf Transport- verträge. Die beiden Urteile des RG vom 15. 4. 1907, *RGZ* 66 12, 16 und RG vom 19. 6. 1905, *JW* 1905 484 f beziehen sich auf Personenbeförde- rungen, bei denen eine Abnahme in der Tat aus- scheidet. Sie betreffen also auch nicht den in §§ 439, 414 HGB speziell geregelten Verjäh- rungsbeginn.

²⁸⁶ *Koller*² Rdn. 40 und *EWiR* 1988 1188.

²⁸⁷ Siehe BGH vom 22. 10. 1959, *VersR* 1960 28, 29, in *BGHZ* 31 88 nicht abgedruckt; *OLG Düssel-*

dorf vom 1. 4. 1982, *VersR* 1983 632, 633 (zur *CMR*); ferner *Willenberg*⁴ Rdn. 4. Zum WA BGH vom 27. 10. 1988, *TranspR* 1989 60, 63 = *NJW-RR* 1989.

²⁸⁸ Siehe hierzu § 433 Rdn. 10, 17 ff. Ablehnend zur Umwegfracht bei vorhersehbaren Beförderungs- hindernissen *OLG München* vom 28. 6. 1983, *TranspR* 1984 186, 188 = *RIW* 1983 789; gegen dieses Urteil *Muller DVZ* Nr. 85 vom 18. 7. 1992, 3.

²⁸⁹ Siehe zur Frage der Lohnzahlungspflicht wäh- rend der Wartezeit *BAG* vom 19. 8. 1987, *NZA* 1988 168 ff, zum Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelfernverkehr (*BMT-Fern*).

Ursachen für die Nutzungsunterbrechung sind überaus vielfältiger Art. Häufige Fälle sind verspätete Bereitstellung der Ladung durch den Absender, Annahmeverzögerungen, Aufenthalte durch Verkehrsbehinderungen und -blockaden, überlange Grenz- und Zollformalitäten (z. B. bei fehlenden oder unzulänglichen Begleitpapieren), aber auch Ursachen aus der Sphäre des Frachtführers wie Defekte am Fahrzeug, Krankheit des Fahrers. Eine eindeutige Zurechnung der Ursachen bereitet vielfach Schwierigkeiten. Standgeld ist vor allem von Bedeutung bei Transporten, in denen der Fahrer mit dem Fahrzeug mehr oder weniger auf sich allein gestellt ist, also gehäuft bei langen Ferntransporten unter CMR²⁹⁰, z. B. in die Türkei oder nach dem Iran; möglicherweise aber auch bei Wartezeiten in Just-in-time-Verträgen. Die Grundlagen für die Entschädigung sind uneinheitlich und von etwa anzuwendendem Sonderfrachtrecht und Tarifrecht abhängig²⁹¹. Wie bei anderen Störungen des Transports ist das Risiko, daß der LKW bei Beförderungsstörungen stehen bleiben muß, nicht generell dem Absender zuzurechnen²⁹², sondern ist von den Parteien durch Vertrag zu verteilen.

b) Anspruchsgrundlagen

aa) Vereinbarte und tarifliche Standgelder

Der Anspruch des Frachtführers auf eine pauschalierte Entschädigung für Kosten und Gewinnentgang (Standgeld) kann auf **vertraglicher Vereinbarung** beruhen. Diese ist möglich und in entsprechenden Risikogeschäften wohl auch häufig²⁹³. Der Frachtvertrag kann Ansprüche auf Standgeld („Stehtage“) begründen, wenn dies handelsüblich im Sinne von § 346 HGB ist²⁹⁴. Dieser vertraglichen Lösung stehen teilweise noch Tarife entgegen, die zwar Ansprüche gewähren, aber, falls sie zwingend gestaltet sind, auch die vertragliche Vereinbarung einschränken.

aaa) Auslegung von Standgeldvereinbarungen

Ein besonderes Problem ist die **Auslegung von Standgeldabreden**²⁹⁵. Ob sie insoweit eng auszulegen sind, als nicht davon ausgegangen werden kann, daß der Absender die Risiken aus nicht vorhersehbaren Ursachen übernehmen wolle²⁹⁶, läßt sich nicht generell beantworten²⁹⁷. Vielfach ist gerade die Übernahme dieser Risiken Sinn der Abrede; insbesondere bei risikoreichen Auslandsfahrten, auch wenn die Formulierung dies nicht sicher erkennen läßt. Im übrigen ist § 4 AGBG anzuwenden, wonach Unklarheiten in AGB und Rahmenverträgen (§ 1 Abs. 2 AGBG) zu Lasten des Verwenders auszulegen sind. Mit Recht wird man davon auszugehen haben, daß Standgeld nicht für

²⁹⁰ Dazu eingehend *Koller* TranspR 1988 129 ff.

²⁹¹ Siehe *Braun* VersR 1988 878, 883 ff; *Koller* TranspR 1988 129 ff; *Koller*² Rdn. 41.

²⁹² OLG München vom 28. 6. 1983, TranspR 1984 186, 188 = RIW 1983 789; ablehnend zu diesem Urteil *Müller* DVZ Nr. 85 vom 18. 7. 1992, 3.

²⁹³ Siehe z. B. OLG Hamburg vom 3. 5. 1984, TranspR 1985 37 f; OLG Hamburg vom 15. 8. 1985, TranspR 1985 341 ff; OLG Hamm vom 23. 9. 1985, TranspR 1986 18 ff; OLG München vom 16. 11. 1979, Verkehr 1981 366; OLG München vom 4. 6. 1987, TranspR 1987 384 ff = VersR 1987 932, 933 (Auslegung nach § 28 KVO); LG München vom 3. 8. 1979, ETR 1981 691 ff; österr. ObGH vom 1. 2. 1983, TranspR 1983 160 f. Siehe auch *Braun* VersR 1988 878, 884.

²⁹⁴ Österr. ObGH vom 1. 2. 1983, TranspR 1983 160 f; a. A. für den mittleren Osten (aufgrund einer Sachverständigen-Stellungnahme) OLG Karlsruhe vom 14. 7. 1978, TranspR 1978 44. Zu dieser Rechtsprechung *Seltmann* Die CMR in der österreichischen Praxis (1988) 27 f.

²⁹⁵ Siehe dazu *Koller*² Rdn. 41, der zu Recht die analoge Anwendung von Seerecht (§§ 574, 598 HGB) ablehnt; eingehend auch *Koller* TranspR 1988 129.

²⁹⁶ So *Koller* TranspR 1988 129, 137 f.

²⁹⁷ Siehe z. B. dazu, ob der Fahrer die Ruckfahrt verschieben muß, bis er eine Empfangsquittung erhalten hat und für die Verzögerung Standgeld verlangen kann, OLG Karlsruhe vom 14. 7. 1978, TranspR 1978 43.

Samstage und Sonntage zu zahlen ist²⁹⁸. Inwieweit dies allerdings dem Umstand gerecht wird, daß der Frachtführer bei Fernfahrten Kosten für den Fahrer zu tragen hat, ist zweifelhaft.

bbb) Standgeldabreden in CMR-Frachtverträgen

183 Umstritten ist die Zulässigkeit von **Standgeldabreden in CMR-Frachtverträgen**, weil sie deren zwingenden Bestimmungen widersprechen²⁹⁹.

184 Generell sind vereinbarte Standgelder ein Teil der **Vergütung des Frachtführers**³⁰⁰. Daraus ergibt sich, daß ihre Vereinbarung derzeit noch tarifwidrig sein kann; zwingende Tarife bestehen jedoch im grenzüberschreitenden Straßentransport in Europa schon seit 1991 nicht mehr; nach der CMR sind daher Standgeldabreden nicht grundsätzlich unwirksam. Ab 1. 1. 1994³⁰¹ steht ihnen kein Tarifrecht mehr entgegen. Sie beziehen sich auf eine bestimmte Leistung, nämlich das Zurverfügunghalten von Fahrzeug und Fahrer, etwa vergleichbar mit der Arbeitsbereitschaft eines Arbeitnehmers; vor allem aber auch auf die Lagerung im Fahrzeug³⁰² während Beförderungs- und Ablieferungshindernissen. Die Aufrechterhaltung der Obhutspflicht macht während der Stehtage den Frachtvertrag inhaltlich zu einer Variante des Verwahrungsvertrages. Insbesondere erfordert sie den vollen Einsatz des Fahrzeugs und mindestens eines Fahrers zur Bewachung oder Kontrolle (falls in einem bewachten Gelände abgestellt). Dies wird in Standgeldklauseln auch vorausgesetzt, wenn der Frachtführer dem Absender eine bestimmte Anzahl von standgeldfreien Tagen zusichert³⁰³. Eine Standgeldklausel wirkt auch dann, wenn der Frachtführer die Ladung nach Art. 16 Abs. 2 CMR entladen könnte. Sie ist daher insbesondere die Vereinbarung eines Entgelts für die Nichtausübung eines sonst bestehenden Lösungsrechts des Frachtführers. Da die CMR die Vereinbarung von Nebenleistungen nicht verbietet und sich mit der Festlegung der Vergütungen nicht befaßt, gilt für die Standgeldvereinbarung die zwingende Wirkung (Art. 41) nicht.

185 *Koller*³⁰⁴ meint, Standgeldvereinbarungen seien **unwirksam, soweit sie den Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers abweichend von Art. 16 Abs. 1 CMR regeln**. Dem ist schon deshalb nicht zu folgen, weil Standgeld in der Regel einen Vergütungs- und keinen Kostenersatzcharakter hat; siehe vorhergehende Rdn. 184. Im übrigen ist die Höhe der Kosten- und Aufwendungsersatzansprüche in der CMR nicht geregelt, sondern bestimmt sich nach ergänzend anwendbarem nationalem Recht, das nicht nach Art. 41 CMR an der zwingenden Wirkung teilnimmt³⁰⁵. Schadensersatzansprüche nach CMR schließen zwar Vereinbarungen über Grund und Umfang der Haftung aus. Dies kann aber in der Regel bei Standgeld kaum in Betracht kommen, weil die Haftung des Absenders nicht abschließend geregelt ist. Eine vertragliche Standgeldregelung ver-

²⁹⁸ OLG Karlsruhe vom 14. 7. 1978, TranspR 1978 43.

²⁹⁹ So insbesondere *Koller* TranspR 1988 129 ff.

³⁰⁰ Zutreffend österr. ObGH vom 1. 2. 1983, TranspR 1983 160 f; *Seltmann* Die CMR in der osterreichischen Praxis (1988) 37 („Bestandteil des Frachtlohns“). Aus der deutschen Rechtsprechung OLG München vom 26. 7. 1985, TranspR 1985 395, 397 (pauschalierte Vergütung); *Rabe* EWiR Art. 1 CMR 1/87, 985; dagegen *Braun* VersR 1988 878, 885.

³⁰¹ Inkrafttreten des Tarifaufhebungsgesetzes, siehe vor 1 GüKG, Anh. I nach § 452 Rdn. 2 f.

³⁰² Nach Lagerrecht gem. § 354 HGB zu vergüten; siehe zuletzt OLG Düsseldorf vom 16. 6. 1992, TranspR 1993 37, 38.

³⁰³ OLG Hamm vom 23. 9. 1985, TranspR 1986 18 ff; LG München vom 3. 8. 1979, ETR 1981 691 ff.

³⁰⁴ TranspR 1988 129, 132 f.

³⁰⁵ Soweit nicht dadurch die Wirkung der Bestimmungen der CMR vereitelt würde; siehe die Erl. Art. 41 CMR.

stößt auch grundsätzlich nicht gegen die CMR, weil diese die Haftung des Absenders aus Nebenpflichtverletzungen überwiegend dem ergänzend anzuwendenden Recht überläßt. Nach richtiger Auffassung stehen auch die in der CMR zwingend geregelten Ansprüche des Frachtführers in Konkurrenz zu den vertraglichen Entgeltansprüchen. Diese Schadensersatzansprüche können vertraglich nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden, wohl aber kann der gleiche Sachverhalt Gegenstand einer Entgeltregelung sein³⁰⁶, die dann die Entstehung eines Schadens vorbeugend ausschließt.

Standzeitvereinbarungen unterliegen u. U. der **Inhaltskontrolle nach AGBG**. Vielfach werden z. B. die durch Störungen aller möglichen Arten verursachten Standzeiten der Fahrzeuge mit dem Frachtlohn nicht kostendeckend ausgeglichen und auch aufgrund der gesetzlichen Ansprüche nur unvollkommen erfaßt. Insbesondere im Just-in-time-Geschäft kann durch vom Absender oder Empfänger verursachte Wartezeiten eine erhebliche Schädigung des Frachtführers entstehen. Klauseln mit überlangen vereinbarten unbezahlten Wartezeiten in Allgemeinen Auftragsbedingungen oder Rahmenverträgen können gegen § 9 AGBG verstoßen.

Tarifliche Ansprüche auf Standgeld sind ebenfalls Bestandteil der Vergütung des Frachtführers. Sie bestehen derzeit noch aufgrund der KVO i. V. mit dem Nebengebührentarif zum GFT³⁰⁷. Die KVO-Regelung und der Nebengebührentarif sind nach richtiger Auffassung nicht ergänzend zur CMR anzuwenden³⁰⁸, für deren Geltungsbereich jedenfalls innerhalb der EG keine Tarife mehr gelten³⁰⁹. Schuldner der Standgeldansprüche nach KVO ist der Absender; der Empfänger schuldet Standgeld allenfalls gem. § 25 Abs. 2 S. 3 KVO nach Übernahme von Gut und Frachtbrief³¹⁰.

bb) Gesetzlich normierte Standgeldansprüche

Typische Gründe für die Entstehung von gesetzlich normierten Standgeldansprüchen sind die Fälle von Beförderungshindernissen und Ablieferungshindernissen³¹¹. Sie

³⁰⁶ Siehe dazu die Erl. zu Art. 16 CMR, Anh. VI nach § 452. Zutreffend (weil unbeeinflusst von Tarifenken) die österreichische Rechtsprechung: ObGH vom 1. 2. 1983, TranspR 1983 160 f (Vertragsansprüche) und ObGH vom 13. 6. 1985, Transport 1988 13 ff = SZ 58 102 S. 492 (Schadensersatzanspruch nach CMR und ergänzendem Recht); *Seltmann* Die CMR in der österreichischen Praxis (1988) 37 f. Siehe auch den Fall ObGH vom 12. 2. 1985, TranspR 1986 374 ff = SZ 58 22 (Vergütung für Stehstage als Schaden).

³⁰⁷ § 12 Abs. 1; § 14 Abs. 5, 6 S. 2 KVO; § 19 S. 1 KVO; §§ 25 Abs. 4 S. 2, 28 Abs. 3 S. 2 KVO. Siehe insbesondere § 14 KVO, Anh. II nach § 452 Rdn. 26, 28; ferner § 11 KVO Rdn. 29 und § 19 KVO Rdn. 4. Eine ähnliche Regelung gilt im Eisenbahnverkehr nach § 63 Abs. 4, 5 und § 79 Abs. 6 EVO; neuerer Anwendungsfall: AG Hanau vom 2. 3. 1990, TranspR 1991 104 f.

³⁰⁸ Siehe die Erl. zu Art. 1 CMR, Anh. VI nach § 452; *Koller* TranspR 1988 129, 134, 136; *Braun* VersR 1988 878, 884. A. A. OLG München vom 4. 6. 1987, TranspR 1987 384 ff = VersR 1987 932, 933 (Standgeld nach § 28 KVO), dazu kritisch *Rabe* EWiR Art. 1 CMR 1/87, 985; wohl auch OLG Düsseldorf vom 25. 11. 1976, VersR 1977 1047,

1048 (Standgeld nach § 19 KVO). Die Anwendung von § 14 Abs. 6 KVO wurde jedoch abgelehnt, da es nach der CMR keinen Wagenstellungsvertrag gibt; OLG Frankfurt vom 4. 7. 1978, VersR 1979 286.

³⁰⁹ Aufgehoben sind nicht nur die zwingenden bilateralen Tarife (z. B. der Deutsch-Französische Straßengütertarif, AG Köln vom 6. 2. 1985, TranspR 1985 179 ff), sondern auch die dispositiven Referenztarife. Zur Rechtslage vor der Aufhebung des Tarifrechts *Koller* TranspR 1988 129, insbesondere 134–136. Zur Aufhebung der Tarife im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr siehe *Helm* TranspR 1992 95 ff.

³¹⁰ OLG Düsseldorf vom 30. 12. 1982, TranspR 1984 10 f; nach Maßgabe des Frachtbriefs, nicht aber aus dem Frachtbrief alleine, ungenau *Decker*, S. 76 Rdn. 62; dazu kritisch *Braun* VersR 1988 878, 883.

³¹¹ Siehe hierzu die Erl. zu §§ 428 Abs. 2 und 437; ferner Rdn. 160 ff; *Koller* TranspR 1988 129, 130 ff; *Braun* VersR 1988; OLG München vom 28. 6. 1983, TranspR 1984 186, 188 = RIW 1983 789; ablehnend zu diesem Urteil *Müller* DVZ Nr. 85 vom 18. 7. 1992, 3.

können insbesondere als **Kostenerstattung** für die Ausführung von Weisungen gem. §§ 675, 670 BGB³¹² oder aufgrund besonderer Erstattungsansprüche der frachtrechtlichen Sonderordnungen berechtigt sein; etwa nach Art. 16 Abs. 1 CMR³¹³ oder nach Art. 11 CMR³¹⁴.

189 Fehlt es an einem Standgeldanspruch, kann ein Anspruch auf § 642 BGB gestützt werden³¹⁵, wenn der Absender oder der Empfänger Mitwirkungshandlungen unterlassen oder verzögern, insbesondere bei der Verladung (nicht rechtzeitiges Zurverfügungstellen der Ladung³¹⁶) oder der Entladung (Verzögerung der Entladung durch den Empfänger)³¹⁷. Entsprechendes gilt bei Verzögerung der Stellung der vereinbarten Rückladung durch den Empfänger. Erforderlich ist aber ein Angebot des Frachtführers bzw. eine Mahnung³¹⁸. Hat der Frachtführer schuldhaft selbst die Standzeiten verursacht, kann er keine Entschädigung verlangen³¹⁹.

190 Auf Schuldnerverzug (§ 284 ff BGB) kann der Frachtführer im Regelfall keine Standgeldforderung gründen, weil der Absender die Mitwirkungshandlungen in der Regel nicht schuldet und daher nur in Annahmeverzug kommt³²⁰. Jedoch können bestimmte Mitwirkungspflichten auch echte Schuldnerpflichten sein, z. B. die rechtzeitige Stellung einer vereinbarten Rückladung³²¹. Der Anspruch aus § 642 vermindert sich nach richtiger Auffassung bei Mitverschulden des Frachtführers³²².

c) Standgeld als Schaden

191 Zahlt ein Absender Standgeld aufgrund rechtlicher Verpflichtungen an einen Frachtführer, kann er diese Kosten aufgrund von Schadensersatzansprüchen gegen einen vorher tätigen Frachtführer geltend machen, wenn dieser ihre Entstehung durch Versäumung der Lieferfrist zurechenbar verursacht hat³²³.

II. Ersatz von Aufwendungen

192 Da der Frachtvertrag ein Sonderfall des Geschäftsbesorgungsvertrages ist, kann der Frachtführer nach §§ 675, 670 BGB Ersatz seiner Aufwendungen verlangen. Hier gilt weitgehend das zum Speditionsrecht in §§ 407–409 Rdn. 213 ff Gesagte. Zu ersetzen sind insbesondere Zollaussagen, Gebühren, vom Frachtführer verauslagte Wiegegelder, Nachnahmen und dergl. Jedoch sind nach § 670 BGB nur „erforderliche“ Aufwendungen zu ersetzen, und die Aufwendungen müssen sich im Rahmen des frachtvertraglich Vereinbarten halten. Soweit Sonderregelungen bestehen, muß die Grundsatzregelung

³¹² Siehe Rdn. 192 f und § 433 Rdn. 17 ff.

³¹³ Dazu BGH vom 11. 12. 1981, VersR 1982 649, 650; OLG Düsseldorf vom 15. 12. 1983, TranspR 1984 38, 41; in der Sache ablehnend OLG Nürnberg vom 16. 3. 1976, Spediteur 1985 320, 322.

³¹⁴ Koller TranspR 1988 129, 134.

³¹⁵ Koller² Rdn. 41.

³¹⁶ OLG Düsseldorf vom 1. 10. 1992, TranspR 1993 97, 98; LG Hamburg vom 6. 7. 1987, VersR 1987 1034; LG Stuttgart vom 10. 10. 1990, TranspR 1991 142 f.

³¹⁷ Koller² Rdn. 41.

³¹⁸ Staudinger/Peters¹² § 642 Rdn. 14.

³¹⁹ OLG Nürnberg vom 16. 3. 1976, Der Spediteur 1985 320, 322 gestützt auf den Gedanken des Art. 16 Abs. 1 CMR; ebenso Koller TranspR 1988 129, 133; OLG München vom 16. 11. 1979, Ver-

kehr 1981 366 (beiläufig); zur EVO siehe *Goltermann/Konow* § 63 EVO Anm. 1 C c aa. In der Sache entspricht dies auch der seerechtlichen Entscheidung des AG Hamburg vom 8. 6. 1983, TranspR 1984 290 (fehlende Benachrichtigung, § 594 HGB analog).

³²⁰ Staudinger/Peters¹² § 642 Rdn. 17 f; kritisch *Erman/Seiler*⁸ § 642 BGB Rdn. 1, 2, 10. Insoweit zutreffend Koller² Rdn. 41 gegen *Lenz* Rdn. 324.

³²¹ Staudinger/Peters¹² § 642 Rdn. 20, 31.

³²² Staudinger/Peters¹² § 642 Rdn. 24; a. A. *Staudinger/Medicus*¹² § 254 Rdn. 23.

³²³ Siehe dazu OLG Düsseldorf vom 30. 12. 1982, TranspR 1984 13 f (CMR); österr. ObGH 12. 2. 1985, TranspR 1986 374 ff und vom 13. 6. 1985, Transport 1988 13 ff = SZ 58 102, S. 492.

der §§ 675, 670 BGB immer als Reserveregulierung anwendbar bleiben. Fehlt es an deren Voraussetzungen, kommen unterschiedliche Ansprüche, insbesondere aus Geschäftsführung ohne Auftrag in Betracht³²⁴.

Zu den erstattungspflichtigen Aufwendungen gehören **in keinem Fall die für die normale Beförderung bzw. die vertragsgemäße Erhaltung des Gutes aufgewandten Kosten**. Daher ist beim Frachtvertrag vor allem von Bedeutung, welche unvorhergesehenen Kosten der Frachtführer erstattet verlangen kann. Grundsätzlich muß der Frachtführer das Risiko tragen, die Transportleistung zum vereinbarten Preis zu erbringen³²⁵. Selbst die Kosten unvorhergesehener Verzögerungen sind daher keine erstattungsfähigen Aufwendungen. Hierzu gehören in erster Linie die durch Weisungen des Absenders oder Empfängers – also in Ausübung des frachtrechtlichen Verfügungsrechts – entstandenen Kosten; siehe dazu § 433 Rdn. 17 ff, insbesondere auch die Bestimmungen über Beförderungshindernisse³²⁶ und über Ablieferungshindernisse³²⁷. Die bei diesen Störungen erforderlich werdenden Maßnahmen können Frachtmehransprüche und Frachtteilansprüche erzeugen (siehe Rdn. 188 und § 433 Rdn. 17), aber auch zu Aufwendungen des Frachtführers (z. B. bei Einlagerung oder Verwertung) führen. Die Rechtslage nach den Spezialordnungen ist ungleich und ziemlich unübersichtlich. Die Kostenerstattungs- und Entgeltfrage ergibt sich entweder aus der gesetzlichen Regelung selbst (z. B. Art. 16 Abs. 1 und 12 Abs. 5 a CMR) oder aus Tarifrecht; zum Standgeld siehe Rdn. 180 ff.

III. Nebenpflichten und Schadensersatz des Absenders

Wie bei jedem Vertrag treffen den Absender, gegebenenfalls auch den Empfänger, Nebenpflichten aus dem Frachtvertrag, aus deren Verletzung dem Frachtführer nach allgemeinem Schuldrecht Schadensersatzansprüche gegen den Absender zustehen können, vor allem aus positiver Forderungsverletzung. Die frachtrechtlichen Sonderbestimmungen sehen für bestimmte Fällen abweichende Regeln vor, die zum Teil Haftungen ohne Verschulden begründen.

1. Laden und Verpacken

Von besonderer Bedeutung ist die Haftung des Absenders für Schäden am Beförderungsgut und mitverladenen Gütern beim **Selbstladen** des Fahrzeugs – entsprechendes gilt für **Entladen durch den Empfänger**. Hierzu ist im allgemeinen keine besondere Haftungsregelung vorgesehen³²⁸.

Ein weiterer praktisch bedeutsamer Haftungstatbestand ist die Haftung ohne Verschulden für Schäden, die am Beförderungsmittel oder an mitverladenen Gütern durch **Mängel der Verpackung** entstehen³²⁹. Das Verpacken spielt eine erhebliche Rolle zur Verhinderung von Schäden und ist auch Gegenstand internationaler Regelungen: Siehe

³²⁴ Siehe §§ 407–409 Rdn. 226 ff.

³²⁵ OLG Hamburg vom 8. 10. 1981, VersR 1982 342, 343.

³²⁶ Siehe § 428 Abs. 2 und dort Rdn. 7 mit Angaben über frachtrechtliche Sonderregeln.

³²⁷ § 437 und dort Rdn. 2 über frachtrechtliche Sonderregeln.

³²⁸ Siehe jedoch § 2 Abs. 2 GüKUMT, Anh. IV nach

§ 452 (Verschuldenshaftung); zum Laden und Entladen siehe Rdn. 138 f.

³²⁹ Siehe dazu § 18 Abs. 3 KVO und dort Rdn. 1 ff; Art. 10 CMR; ähnlich § 62 Abs. 3 EVO und Art. 19 § 4 ER/CIM 1980, Anh. I nach § 460 = Art. 12 § 4 CIM 1970. Eingehend *Koller* VersR 1993 519 ff.

die Richtlinien für das Packen und Sichern von Ladung in Containern und auf Straßenzugfahrzeugen (Container-Pack-Richtlinien)³³⁰.

- 197** Schäden aus **Eigenschaften des verladenen Gutes** selbst können nach den Grundsätzen der positiven Vertragsverletzung ebenfalls zur Verschuldenshaftung des Absenders führen³³¹.

2. Pflichten im Informationsbereich

- 198** Besondere Ersatzansprüche, die teilweise kein Verschulden voraussetzen, sieht das Frachtrecht vor wegen **falscher oder fehlender Angaben im Frachtbrief** (siehe § 426 Abs. 3 und dort Rdn.81 ff) und wegen **fehlender Begleitpapiere** (siehe dazu § 427 Abs. 2 und dort Rdn. 7 ff). Nebenpflichten zur Aufklärung oder aktuellen Warnung wegen besonderer Gefahren lassen sich aus der konkreten Situation begründen³³². Auch die **mangelnde Kennzeichnung der Güter** kann zu beträchtlichen Schäden führen.

3. Gefahrgut

- 199** Ähnlich dem Seerecht statuiert Art. 22 Abs. 2 CMR eine besondere Haftung des Absenders ohne Verschulden für gefährliche Güter; ähnlich § 5 b ADSp, Anh. I nach § 415 und § 5 Abs. 3 Satz 2 AGNB, Anh. III/1 nach § 452. Das HGB, die KVO, Anh. II nach § 452 und die Bedingungen GÜKUMT, Anh. IV nach § 452 sehen keine entsprechenden Haftungsregeln vor. Verstöße gegen die besonderen Gefahrgutvorschriften (siehe Rdn. 16 ff) sind in aller Regel positive Vertragsverletzungen. Auch eine Haftung des Absenders nach § 823 Abs. 2 BGB kommt in Betracht, soweit die öffentlich-rechtlichen Gefahrgutbestimmungen Schutzgesetze mit weitem Schutzbereich sind³³³.

IV. Sicherungsrechte

- 200** Hinsichtlich der meisten seiner Ansprüche ist der Frachtführer in doppelter Weise gesichert: Er kann die Ablieferung des Frachtguts verweigern, bis der Empfänger die Verpflichtung aus dem Frachtvertrag erfüllt (Zurückbehaltungsrecht; siehe § 435 Rdn. 12). Ferner steht ihm mit Wirkung gegen jedermann das Frachtführerpfandrecht zu; siehe zu § 440.

³³⁰ Deutsche Fassung des Amendments 25–28 zum IMDG-Code, BAnz Nr. 98a vom 1. 6. 1991; BAnz Nr. 69a vom 8. 4. 1992. Durch letztere Bekanntmachung werden die Container-Pack-Richtlinien von 1987 aufgehoben. Zum IMDG-Code siehe Rdn. 16. Zur Funktion der Verpackung siehe *Mohrlin in Ruhle von Lilienstern/Stubenau* RKW-Handbuch der Verpackung Nr. 4760.

³³¹ Siehe z. B. OLG Düsseldorf vom 4. 3. 1982, VersR 1982 1202 f (Mehrkosten wegen Entladungsschwierigkeiten und Fahrzeugreinigung bei zu feuchtem Holzkohlengrus in Silofahrzeug, CMR).

³³² Siehe z. B. OLG Frankfurt vom 19. 11. 1974, TranspR 1981 21 ff (unzureichende Aufklärung über Gefährlichkeit von Natronlauge).

³³³ Siehe Rdn. 18.

§ 426

(1) Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen.

(2) Der Frachtbrief soll enthalten:

1. den Ort und den Tag der Ausstellung;
2. den Namen und den Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll (des Empfängers);
4. den Ort der Ablieferung;
5. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
6. die Bezeichnung der für eine zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere;
7. die Bestimmung über die Fracht sowie im Falle ihrer Vorausbezahlung einen Vermerk über die Vorausbezahlung;
8. die besonderen Vereinbarungen, welche die Beteiligten über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher die Beförderung bewirkt werden soll, über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung und über die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, getroffen haben;
9. die Unterschrift des Absenders; eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift ist genügend.

(3) Der Absender haftet dem Frachtführer für die Richtigkeit und die Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben.

Übersicht

| | Rdn. | | Rdn. |
|---|------|---|------|
| A. Grundlagen | 1 | b) Beweis für Abschluß durch den Frachtführer | 38 |
| I. Bedeutung | 1 | c) Beweis für die Empfängerstellung | 39 |
| II. Begriff, Deskription | 2 | d) Beweis für den Inhalt des Frachtvertrages | 40 |
| III. Wirksamkeitsvoraussetzungen | 3 | 3. Beweis für die Übernahme des Gutes | 41 |
| 1. Grundtypus eines Frachtbriefs, Mindestinhalt | 4 | 4. Beweis für die Identität, Stückzahl, Menge, Art und Zustand der übernommenen Güter | 46 |
| 2. Willenserklärungen als Grundlage | 11 | a) Allgemeine frachtrechtliche Beweisregeln | 47 |
| a) Absendererklärung | 12 | b) Spezialregelungen | 52 |
| b) Frachtführererklärung | 18 | c) Der Einfluß von Vermerken des Frachtführers auf die Beweiskraft des Frachtbriefs .. | 56 |
| 3. Fehlende Unterschriften | 23 | aa) Feststellungsvermerke ... | 57 |
| IV. Folgen der Nichtausstellung eines Frachtbriefs | 26 | bb) Unbekannt-Vermerke ... | 58 |
| B. Funktionen des Frachtbriefs | 27 | III. Weitere Funktionen des Frachtbriefs .. | 59 |
| I. Der Frachtbrief als konstitutive Urkunde? | 27 | 1. Der Frachtbrief als Träger von Spezialabreden, Absenderanweisungen und -mitteilungen | 59 |
| II. Der Frachtbrief als Beweispapier | 29 | 2. Bedeutung des Frachtbriefs für den Unterfrachtvertrag | 60 |
| 1. Beweisrechtliche Grundlagen | 29 | 3. Der Frachtbrief als Grundlage der Frachtberechnung und der Kostentragung | 61 |
| a) Bei Geltung von HGB-Landfrachtrecht | 29 | | |
| b) Aufgrund frachtrechtlicher Sonderbestimmungen | 32 | | |
| 2. Beweis für Abschluß und Inhalt des Frachtvertrages | 34 | | |
| a) Beweis für Absendereigenschaft | 37 | | |

| | Rdn. | | Rdn. |
|--|------|--|------|
| 4. Der Frachtbrief als Zahlungssicherung und als Verfügungshinderndes Papier (Sperrpapier) | 62 | 2. Der Anspruch auf Ausstellung des Frachtbriefs nach Spezialregelungen des Frachtrechts | 75 |
| 5. Frachtbrief und Entstehung der Empfängerrechte und -pflichten .. | 69 | 3. Die Annahme des Frachtbriefs durch den Frachtführer | 77 |
| 6. Öffentlich-rechtliche Funktionen des Frachtbriefs | 70 | 4. Die Ausstellung der Absenderausfertigung | 78 |
| 7. Bedeutung des Frachtbriefs für die Eigentumslage | 71 | 5. Mängel und Unvollständigkeit ... | 79 |
| C. Rechtsnatur des Frachtbriefs | 72 | II. Inhalt | 80 |
| D. Die Regelung des § 426 im speziellen | 73 | III. Die Haftung des Absenders für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben im Frachtbrief (§ 426 Abs. 3) | 81 |
| I. Anspruch des Frachtführers auf Ausstellung eines Frachtbriefs (§ 426 Abs. 1) | 74 | 1. Allgemeines | 81 |
| 1. Grundsätzliches | 74 | 2. Mitverschulden | 83 |
| | | 3. Ausfüllung des Frachtbriefs durch den Frachtführer | 84 |
| | | 4. Haftung für Begleitpapiere | 85 |

Schrifttum

Siehe zu § 425. Speziell zum Frachtbrief: *Pelz* Frachtbrief und Übergabe des Frachtguts in ihrer Bedeutung für den Frachtvertrag (Diss. 1980)

A. Grundlagen

I. Bedeutung

1 Der Frachtbrief erfüllt in den meisten Sparten der Güterbeförderung vielfältige unterschiedliche Funktionen. Er kann konstitutiv für die Entstehung des Frachtvertrages oder einzelner Abreden sein, Informationsträger für die an der Ausführung der Beförderung beteiligten Personen und Beweishilfe, der Kreditsicherung und der Einziehung von Forderungen dienen oder als Kontrollpapier für Tarifüberwachung und grenzüberschreitende Formalitäten vorgeschrieben sein. Siehe hierzu in einzelnen Rdn. 70. Die Spartenrennung des Beförderungsgeschäfts (siehe § 425 Rdn. 3 ff) hat bewirkt, daß fast jede frachtrechtliche Sonderordnung spezielle Vorschriften für Frachtbriefe enthält. In jüngerer Zeit ist seine formale Bedeutung zurückgegangen, teils durch eine formliberale Rechtsprechung, teils durch die Zunahme schneller und leistungsfähiger Kommunikationsmittel wie Telefon, Fernschreiben und Telefax und durch weniger sorgfältige Ausfüllung¹. Der Gedanke, ihn gänzlich durch elektronische Datenträger zu ersetzen, ist jedoch bislang noch verfrüht. Insbesondere im Landfrachtverkehr ist er wohl noch für lange Zeit nicht vollständig zu ersetzen. Die durch ihn bewirkte Standardisierung und seine grundsätzliche Handlichkeit und Sicherheit machen ihn im Inland, noch mehr aber im grenzüberschreitenden Verkehr weiterhin unentbehrlich. Eine Monopolfunktion, die andere Entwicklungen behindert, sollte ihm aber wohl künftig nicht mehr eingeräumt werden. Im internationalen Seerecht gibt es aber immerhin sogar eine neuere Entwicklung zur Einführung eines Seefrachtbriefs².

II. Begriff, Deskription

2 Der Frachtbrief ist ein warenbegleitendes Dokument, in dem die wichtigsten für den Gütertransport maßgeblichen Angaben über den Frachtvertrag, seine Parteien, das

¹ Siehe dazu *Koller* TranspR 1993 41, 42 f.

² Zu diesem Papier, das eher ein in seinen Funktionen vermindertes Konnossement ist, eingehend

Herber TranspR 1986 169 ff; *Schünzing* TranspR 1988 10 ff; *Prußmann/Rabe*³ vor § 642 HGB Anm. II C.