

# Das neue deutsche Transportrecht

## 1. Anlaß der Reform

Am 1. Juli 1998 ist das **Gesetz zur Änderung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz - TRG) vom 25. Juni 1998** in Kraft getreten.

## 1. Anlaß der Reform

Das bisherige deutsche Transportrecht (also Fracht-, Speditions- und Lagerrecht) war insbesondere mit folgenden Mängeln behaftet:

- Es war gekennzeichnet durch eine unübersichtliche Fülle von Normen, die zum großen Teil in Sondervorschriften zersplittert waren.
- Es war gekennzeichnet durch erhebliche Haftungsunterschiede in den Regelungen für die einzelnen Verkehrsträger, die nicht (mehr) gerechtfertigt schienen.
- Heutige Transportpraktiken wie der Einsatz von Containern und die dadurch bedingte Beförderung von Gütern unter Verwendung verschiedener Verkehrsmittel aufgrund eines einheitlichen Vertrages waren gesetzlich nicht geregelt.
- Die Liberalisierung des Güterverkehrsrechts insbesondere durch das Tarifaufhebungsgesetz war im Transportprivatrecht noch nicht nachvollzogen worden.
- Das alte deutsche Transportrecht entsprach nicht den Anforderungen, die an ein modernes Rechtssystem gestellt werden insbesondere infolge der zum 1. Juli 1998 erfolgten Freigabe der Kabotage innerhalb des gesamten Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) - also innerhalb der EU und in Island, Norwegen und Liechtenstein.

Ziele der Reform waren deshalb Rechtsvereinheitlichung, Liberalisierung und Deregulierung, Modernisierung und Internationalisierung.

## 2. Grundzüge der Reform

- Das nationale Frachtrecht, Speditionsrecht und Lagerrecht werden nunmehr abschließend im vierten Buch des Handelsgesetzbuchs (HGB) geregelt. Dadurch wird die Zahl der transportrechtlichen Vorschriften auf etwa ein Viertel des bisherigen Umfangs reduziert
- Der Frachtvertrag wird nunmehr für Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und Luftverkehr einheitlich geregelt.
- Die vertraglichen Regelungen des Frachtvertrags folgen weitgehend denen der CMR.
- Das Recht des multimodalen Transports wird erstmals gesetzlich geregelt.
- Das Speditionsrecht wurde modernisiert und nicht mehr so lückenhaft wie bisher geregelt. Sein Haftungssystem orientiert sich nunmehr weitgehend an dem des Frachtrechts.
- Das Lagerrecht wurde weitgehend beibehalten, aber um solche Vorschriften bereinigt, die als nicht mehr zeitgemäß angesehen wurden.
- Die Abänderbarkeit der gesetzlichen Haftungsregelungen durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) wird - auch unter Kaufleuten - erheblich beschränkt. Bei Verträgen mit privaten Verbrauchern wird dem Verbraucherschutzgedanken besonders Rechnung getragen, so insbesondere bei den Regelungen über den Umzugsverkehr.

## 3. Aufbau des Gesetzes

Die bisherigen transportrechtlichen Vorschriften im vierten Buch des HGB wurden angeführt durch die Regelungen über das Speditionsgeschäft (§§ 407 - 415 HGB a.F.), welches seiner Rechtsnatur nach aber nur als Sonderfall des Kommissionsgeschäfts galt. Ihnen folgten die Regelungen über das Lagergeschäft (§§ 416 - 424 HGB a.F.) und schließlich die über das Frachtgeschäft (§§ 425 - 452 HGB a.F.).

Davon ausgehend, daß Transport in erster Linie Ortsveränderung bedeutet, stellt das Frachtrecht im neuen Transportrecht den zentralen Bezugspunkt für alle anderen transportrechtlichen Vorschriften dar und wird deshalb an erster Stelle geregelt: Vierter Abschnitt (§§ 407 - 452 d HGB): Frachtgeschäft

Erster Unterabschnitt (§§ 407 - 450 HGB): Allgemeine Vorschriften

Zweiter Unterabschnitt (§§ 451 - 451 h HGB): Beförderung von Umzugsgut

Dritter Unterabschnitt (§§ 452 - 452 d HGB): Multimodaler Transport

Fünfter Abschnitt (§§ 453 - 466 HGB): Speditionsgeschäft

Sechster Abschnitt (§§ 467 - 475 g HGB): Lagergeschäft .

Die neuen HGB-Regelungen des Transportreformgesetzes finden Sie im einzelnen hier.

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdbR. \* Bilfingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*

\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*

\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

## 4. Frachtgeschäft, Allgemeine Vorschriften (§§ 407 - 450 HGB)

### 4.1 Überblick

Anders als bislang gelten die **Vorschriften** des neuen Frachtrechts nicht nur für Landtransporte, insbesondere Straßengütertransporte, sondern **gleichermaßen für Güterbeförderungen auf der Straße, auf der Schiene, auf Binnengewässern und in der Luft** (§ 407 Abs. 3). Die bisherige Unterscheidung nach Verkehrsträgern und zum Teil sogar bei einem und demselben Verkehrsträger nach Nah- und Fernverkehr entfällt.

Bei grenzüberschreitenden Transporten, auf die zwingende Vorschriften eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen **internationalen Übereinkommens** anzuwenden sind, **haben** diese internationalen Übereinkommen **Vorrang**; entgegenstehende Vereinbarungen sind unwirksam. Dies ist zwar selbstverständlich, wird aber gleichwohl ausdrücklich bestimmt in §§ 451, 452 d Abs. 3.

In den Grundzügen seiner Konzeption folgt das neue Frachtrecht **weitgehend** - aber keineswegs auch im Detail in allen Punkten - dem **Vorbild der CMR**:

- So ist der Frachtvertrag ein **Konsensualvertrag** (§ 407 Abs. 1, 2).
- Der **Frachtbrief** (der nicht zwingend, sondern nur auf Verlangen des Frachtführers auszustellen ist) dient wie in der CMR nur als Beweisurkunde, und sein Inhalt wird weitgehend wie in Artikel 8 CMR geregelt (§ 408).
- Ähnlich der Regelung in Artikel 13 CMR endet die **Weisungsbefugnis** des Absenders, sobald das Gut an der Ablieferstelle angekommen ist (§ 418).
- Für Verluste, Beschädigungen oder Überschreitung der Lieferfrist trifft den Frachtführer von der Übernahme bis zur Ablieferung des Gutes wie in Artikel 17 CMR eine **Gefährdungshaftung** (§ 425) **bis zur Grenze des unabwendbaren Ereignisses** (§ 426).
- Es gelten **besondere Haftungsausschlußgründe**, die denen des Artikel 17 Abs. 4 CMR weitgehend entsprechen (§ 427), wie z.B mangelhafte Verpackung, Verladung, Entladung, natürliche Beschaffenheit des Gutes usw..
- Entsprechend der Regelung in Artikel 3 CMR haftet der Frachtführer für seine **Leute** wie für sich selbst (§ 428).
- Im Falle der Haftung für Güterschäden gilt entsprechend Artikel 23 Abs. 1 CMR das **Wertersatzprinzip** (§ 429).
- Die **Haftung** des Frachtführers **für Güterschäden** ist regelmäßig begrenzt auf 8,33 SZR pro Kilogramm (§ 431 Abs. 1).
- Seine **Haftung für Lieferfristüberschreitung** ist - anders als in Artikel 23 Abs. 5 CMR - begrenzt nicht auf die Höhe der Fracht, sondern auf den dreifachen Betrag der Fracht (§ 431 Abs. 3).
- Die Haftungsbegrenzungen und -ausschlüsse gelten auch für **außervertragliche** (z.B. deliktische) **Ansprüche** des Absenders oder Empfängers (§ 434).
- In die Haftungsbegrenzungen und -ausschlüsse sind die **Leute** des Frachtführers einbezogen (§ 436).

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdB.R. \* Biffingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*  
\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*  
\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

- Die Haftungsbegrenzungen entfallen bei **besonders schwerem Verschulden**, wobei das TRG nicht den Verschuldensgrad des Artikel 29 CMR übernimmt, sondern den des Artikel 25 WA (§ 435).
- Die **Verjährungsfrist** beträgt wie in Artikel 32 CMR regelmäßig ein Jahr, bei Vorsatz oder schwerer Schuld drei Jahre, und die schriftliche **Reklamation hemmt** die Verjährung so lange, bis sie ebenfalls schriftlich vom Frachtführer zurückgewiesen wird (§ 439). Die Verjährung beginnt mit Ablauf des Tages, an dem das Gut abgeliefert wurde bzw. hätte abgeliefert werden müssen.
- Wie in Artikel 31 CMR können **Klagen** aus einer (dem neuen deutschen Transportrecht unterliegenden) Beförderung nicht nur am Sitz des beauftragten Frachtführers erhoben werden, sondern auch am Ort der Übernahme und am Ort der Ablieferung des Gutes (§ 440).

Insbesondere soweit die CMR keine Regelungen trifft, folgt das neue Frachtrecht in seiner Konzeption zum Teil allerdings auch dem **Vorbild bisheriger deutscher Frachtrechtsregelungen**:

- So regelt das neue Frachtrecht in Anlehnung an § 18 KVO die Verpflichtung des Absenders, das Gut transportsicher zu **verpacken** (§ 411).
- Ferner wird der Absender in Anlehnung an § 17 KVO verpflichtet, das Gut beförderungssicher zu **verladen und zu entladen**, während die Verpflichtung zur sogenannten betriebssicheren Verladung beim Frachtführer liegt (§ 412).
- Weitgehend der bisherigen Regelung in § 440 HGB a.F. entnommen - allerdings erweitert - ist dagegen die Regelung des **Pfandrechts** (§ 441).
- Der werkvertraglichen Vorschrift des § 649 BGB entnommen sind das neu geregelte Recht des Absenders zur jederzeitigen **Kündigung des Frachtvertrags** und seine Verpflichtung, dann eine Fautfracht zu zahlen (§ 415).

## 4.2 Einzelne Regelungen

### § 414 HGB (Verschuldensunabhängige Haftung des Absenders in besonderen Fällen; Begriff des Verbrauchers)

Auch wenn ihn kein Verschulden trifft, haftet der Absender dem Frachtführer auf Ersatz seiner Schäden und Aufwendungen, die verursacht werden durch:

1. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung des Gutes,
2. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben,
3. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes oder Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 413 Abs. 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

Diese verschuldensunabhängige Haftung des Absenders ist regelmäßig ähnlich begrenzt wie umgekehrt die Haftung des Frachtführers, nämlich auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) pro Kilogramm der Sendung. Sie ist unbegrenzt im Falle des besonders schweren Verschuldens. Ferner gilt die Haftungsbeschränkung auch für die Leute des Absenders und auch für außervertragliche Ansprüche.

Ist der Absender ein Verbraucher, so haftet er nur bei Verschulden. Der Verbraucher wird - erstmals im HGB - definiert als natürliche Person, die den Vertrag zu einem Zweck

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdB.R. \* Bilfingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*  
 \* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*  
 \*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

abschließt, der weder ihrer gewerblichen noch ihrer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann.

### **§ 422 HGB (Nachnahme)**

Im Falle der unterlassenen Erhebung einer vereinbarten Nachnahme haftet der Frachtführer dem Absender für den daraus entstehenden Schaden bis zur Höhe des Nachnahmebetrags.

Anders als in Artikel 21 CMR wird klargestellt, daß eine Nachnahme einzuziehen ist "in bar oder in Form eines gleichwertigen Zahlungsmittels".

Wird also eine andere nur nachnahmeähnliche vereinbarte Auslieferungsweise verletzt (z.B. Auslieferung gegen Vorlage anderer Dokumente), und entsteht dem Absender daraus ausschließlich ein Vermögensschaden, liegt kein Fall der unterlassenen Nachnahmeeinziehung vor. Dann stellt sich die Frage, ob der Frachtführer gemäß §§ 425, 429 wegen Verlustes des Gutes Ersatz bis zur Höhe des Wertes des Gutes zu leisten hat oder wegen Verletzung (nur) einer vertraglichen Nebenpflicht gemäß § 433 Ersatz des Vermögensschadens bis zur Höhe des Dreifachen des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

### **§§ 429 bis 432 HGB (Schadenersatz bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist)**

Bei Verlust oder Beschädigung hat der Frachtführer wie gemäß Artikel 23, 25 CMR grundsätzlich nicht Schadenersatz (im Sinne der Naturalrestitution, § 249 BGB) zu leisten, sondern Wertersatz. Zur Verringerung - aber wohl kaum zur Behebung - der aus der Praxis bekannten Probleme bei der Wertermittlung gemäß Artikel 23 CMR bestimmt § 429 Abs. 3 S. 2: "Ist das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, daß der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis abzüglich darin enthaltener Beförderungskosten der Marktpreis ist".

Wenngleich § 429 im Grundsatz nicht Schadenersatz sondern Wertersatz vorsieht, regelt § 430, daß der Frachtführer darüberhinaus - wie gemäß § 32 KVO und anders als gemäß Artikel 23 Abs. 4 CMR - auch die Schadensfeststellungskosten zu tragen hat.

Die in § 431 normierte regelmäßige Haftungsbeschränkung bei Verlust oder Beschädigung beläuft sich auf 8,33 SZR pro Kilogramm und bedeutet damit eine zum Teil äußerst gravierende Änderung zur bisherigen Rechtslage. Die regelmäßige Haftungsbeschränkung des § 431 bezieht sich auf die Summe aus Wertersatz und Schadensfeststellungskosten. Zusätzlich hat der Frachtführer aber - wie gemäß Artikel 23 Abs. 4 CMR - die aus Anlaß der Beförderung entstandenen sonstigen Kosten (Fracht, Zölle usw.) zu erstatten (§ 432).

Bei Überschreitung der Lieferfrist ist die Haftung des Frachtführers in Abweichung zu Artikel 23 Abs. 5 CMR nicht auf die Höhe der (einfachen) Fracht begrenzt, sondern auf den dreifachen Betrag der Fracht.

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdbR. \* Bilfingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*

\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*

\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

### **§ 433 HGB (Schadenersatz bei sonstigen Vermögensschäden)**

Bei dieser Haftung des Frachtführers handelt es sich anders als bei der Haftung für Verlust, Beschädigung usw. nicht um eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung, sondern um eine Verschuldenshaftung für die Fälle der Verletzung sonstiger vertraglicher Pflichten (sogenannte positive Vertragsverletzung), deren Beschränkung deshalb wesentlich zurückhaltender ausgefallen ist:

"Haftet der Frachtführer wegen der Verletzung einer mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht für Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Überschreitung der Lieferfrist entstehen, und handelt es sich um andere Schäden als Sach- oder Personenschäden, so ist auch in diesem Falle die Haftung begrenzt, und zwar auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre".

Da die Tatbestandsvoraussetzung "einer mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht" äußerst unklar ist, bleibt abzuwarten, wie die Rechtsprechung diese Vorschrift in der Praxis auslegen wird. Zu denken ist eventuell an die fehlerhafte Ausführung nachnahmeähnlicher Weisungen (vgl. oben bei § 422).

### **§ 434 HGB (Außervertragliche Ansprüche)**

Nach bisheriger Rechtsprechung stehen außervertragliche, insbesondere deliktische Ansprüche des Absenders oder Empfängers oder Dritter in Idealkonkurrenz zu vertraglichen Ansprüchen, sodaß der Frachtführer ihnen weder die vertraglichen Haftungsausschlüsse und -beschränkungen noch deren Verjährungsfristen entgegenhalten konnte. Dies wird nunmehr geändert durch die Neuregelung des § 434, die dem Vorbild des Artikel 28 CMR entspricht.

### **§ 435 HGB (Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen)**

Wie in Artikel 29 CMR wird nun bestimmt, daß sich der Frachtführer auf die im HGB geregelten Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nicht berufen darf, wenn der Schaden durch ihn oder seine Leute durch besonders schweres Verschulden verursacht wurde. Dann haftet er mithin nicht nur auf (beschränkten) Wertersatz, sondern auf vollen Schadenersatz.

Anders als in Artikel 29 CMR wird diese unbeschränkte Haftung aber nicht ausgelöst durch Vorsatz oder ein dem Vorsatz nach deutschem Recht gleichstehendes Verschulden, sondern - entsprechend der Regelung in Artikel 25 WA - wenn der Schaden entweder vorsätzlich verursacht worden ist oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Nachdem der BGH seit Jahren bereits die (zudem außerordentlich leicht als gegeben angesehene) grobe Fahrlässigkeit als eine dem Vorsatz nach deutschem Recht gleichstehende Verschuldensform betrachtet, lag dieser Neuregelung der Wunsch des Gesetzgebers zugrunde, den BGH in dieser Entwicklung seiner Rechtsprechung zu bremsen. Ob dieser Versuch gelingen wird, ist allerdings fraglich, da der BGH die von ihm offenbar für richtig gehaltenen Ergebnisse vorrangig mit Hilfe der durch die Reform des deutschen Transportrechts überhaupt nicht berührten Grundsätze über die Verteilung der Darlegungs- und Beweislast erreicht und darüberhinaus vermutlich nur geringe Schwierigkeiten sehen wird, ein nicht auszuschließendes Verhalten für besonders schwerwiegend zu halten.

### **§ 437 HGB (Ausführender Frachtführer)**

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdBR. \* Biffingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*  
\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*

\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

Die Rechtsfigur des ausführenden Frachtführers wurde neu eingeführt und ist bislang ohne Vorbild. Ausführender Frachtführer ist derjenige Frachtführer, der den Transport tatsächlich ausführt, der also nicht unmittelbar vom Absender, sondern vom (vertraglichen) Frachtführer beauftragt wird.

Gemäß § 437 haftet der ausführende Frachtführer dem Absender gesamtschuldnerisch neben dem Hauptfrachtführer, soweit der Schaden in seinem Gewahrsam eintritt. Diese Regelung schafft für den Geschädigten also einen weiteren Schuldner und macht die vorherige Abtretung von Ansprüchen des Hauptfrachtführers überflüssig.

Der ausführende Frachtführer ist nicht zu verwechseln mit dem sog. aufeinanderfolgenden Frachtführer im Sinne des Artikel 34 CMR, der durch Übernahme des Gutes und des Frachtbriefes des vorangegangenen Frachtführers in den zwischen dem Absender und dem (Haupt)-frachtführer geschlossenen Hauptfrachtvertrag eintritt. Im Bereich der CMR gilt die Regelung des § 437 nicht.

### **§ 439 HGB (Verjährung)**

Wie in Artikel 32 CMR beträgt die Verjährungsfrist regelmäßig 1 Jahr und ausnahmsweise bei besonders schwerem Verschulden 3 Jahre und wird gehemmt durch schriftliche Reklamation.

In Anlehnung an die seerechtliche Vorschrift des § 612 Abs. 2 HGB beginnt die Verjährung von Rückgriffsansprüchen erst mit Verurteilung oder Zahlung des Rückgriffsgläubigers.

### **§ 441 HGB (Pfandrecht)**

Im Unterschied zur bisherigen gesetzlichen Regelung (§ 440 HGB a.F.) und in Anlehnung an die Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) erstreckt sich das Pfandrecht nunmehr auch auf inkonnexe Forderungen, soweit diese unbestritten sind.

### **§ 449 HGB (Abweichende Vereinbarungen, sog. "AGB-Festigkeit")**

Während die (Haftungs-)regelungen der CMR zwingend sind, sind die des bisherigen deutschen Frachtrechts des HGB dispositiv waren, begrenzt das neue deutsche Frachtrecht die Dispositionsfreiheit der Parteien in unterschiedlicher Weise - je nachdem, ob es um den Grund oder die Höhe der Haftung geht.

Von den Haftungsgrundsätzen, die den Grund der Haftung betreffen, kann nur durch Individualvereinbarung abgewichen werden.

Hierunter fallen insbesondere die Regelungen über die Haftung des Frachtführers für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist (§ 413 Abs. 2), für Nachnahmefehler (§ 422) und für sonstige Vermögensschäden (§ 433) und über die Haftung des Absenders für mangelhafte Verpackung, Kennzeichnung usw. (§ 414).

Als Individualvereinbarung im Sinne dieser Vorschrift gilt auch ein für eine Vielzahl von Frachtverträgen individuell ausgehandelter Rahmenvertrag.

Von den Haftungsregelungen, die die Höhe der Haftung betreffen, kann auch durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) abgewichen werden. Dieser Möglichkeit sind aber folgende Grenzen gezogen:

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdB.R. \* Bilfingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*  
\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*  
\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

- Von der gesetzlichen Regelhaftung (8,33, SZR) darf zugunsten des Verwandes der ABG nur abgewichen werden innerhalb eines Korridors von minimal 2 SZR und maximal 40 SZR.
- Die von der gesetzlichen Regelhaftung abweichend vereinbarte Haftungshöhe muß drucktechnisch besonders hervorgehoben werden.

Ist der Absender ein Verbraucher, so kann zu seinen Lasten weder dem Grunde noch der Höhe nach von den Haftungsregelungen abgewichen werden, und zwar weder durch Individualvereinbarung noch durch AGB.

Die Bestimmungen des § 449 sind zwingend auch auf solche Frachtverträge anzuwenden, die ausländischem Recht unterliegen, wenn sowohl der Ort der Übernahme als auch der der Ablieferung des Gutes in Deutschland liegen.

### **§ 7 a Güterkraftverkehrsgesetz - GüKG - (Versicherungspflicht)**

Wie bisher besteht für sämtliche Frachtführer, die erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehr mit Be- und Entladeort in Deutschland betreiben, die Verpflichtung, sich gegen alle Schäden zu versichern, für die sie nach dem neuen deutschen Frachtrecht in Verbindung mit dem Frachtvertrag haften. Erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr liegt vor, wenn Transporte mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen einschließlich eines Anhängers oder Aufliegers eingesetzt werden.

### **5. Frachtrecht, Beförderung von Umzugsgut (§§ 451 - 451 h HGB)**

Die §§ 451 - 451 h regeln den Sonderfall, daß es sich bei dem zu befördernden Gut um Umzugsgut handelt. Anders als in §§ 431, 414 wird die verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers bzw. Absenders regelmäßig begrenzt auf DM 1.200 je Kubikmeter Laderaum, der zur Erfüllung des Vertrages benötigt wird (und nicht auf 8,33 SZR pro Kilogramm). Ist der Absender ein Verbraucher (was zumeist der Fall sein wird), kann von diesen Haftungsregelungen nicht zum Nachteil des Absenders abgewichen werden, und zwar weder dem Grunde noch der Höhe nach und weder durch AGB noch durch Individualvereinbarung. Bei gewerblichen Auftraggebern kann die Haftung dem Grunde nach nur durch Individualvereinbarung und der Höhe nach auch durch AGB abweichend vereinbart werden, wobei beim Umzugsvertrag die Margenbegrenzung des § 449 keine Anwendung findet.

### **6. Frachtrecht, Multimodaler Transport (§§ 452 - 452 d HGB)**

Der multimodale Transport hier erstmals gesetzlich in Deutschland geregelt. Während das neue deutsche Transport im übrigen ausschließlich eine Reform des Landtransports (Straße, Schiene, Binnenschiff) und des Lufttransports regelt, bezieht es für den Multimodalen Transportvertrag ausdrücklich auch die (Teilstrecken-) beförderung per Seeschiff ein.

Mit seinem Haftungskonzept folgt das TRG zum Teil den vom BGH entwickelten Grundsätzen (Network-System insbesondere bei bekanntem Schadensort) und zum Teil dem Modell des FIATA-FBL (Einheitshaftung bei unbekanntem Schadensort).

Während das FBL (ungeachtet seiner Bezeichnung) grundsätzlich auch auf eine unimodale Beförderung anwendbar ist, beschränkt sich der Anwendungsbereich der §§ 453 bis 453 d auf solche (nationalen wie auch internationalen) multimodalen Beförderungen, bei denen nicht nur verschiedene Beförderungsmittel eingesetzt werden, sondern bei denen auf diese

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdBR. \* Biffingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*

\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*

\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

Beförderungsmittel - im Falle einzelner Beförderungsverträge über die jeweiligen Teilstrecken - mindestens zwei verschiedene Haftungsregime Anwendung finden würden (§ 453 S. 1).

### **Bekannter Schadensort:**

Ist der Schadensort bekannt, ist also bekannt, auf welcher Teilstrecke der Schaden (Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung) eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Multimodalfrachtführers nach der Haftungsordnung für das Beförderungsmittel, bei dessen Verwendung der Schaden eingetreten ist (§ 452a S.1).

Beweislastregelung: der Beweis dafür, daß das Schadenereignis auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, obliegt demjenigen, der dies behauptet (§ 452a S. 2).

### **Unbekannter Schadensort:**

Ist der Schadensort unbekannt (bzw. kann er nicht nachgewiesen werden), regelt das TRG - grundsätzlich - eine Einheitshaftung, indem es auf seine Regelungen zum unimodalen Transport (Straße, Schiene, Binnenschiff, Luft) verweist (§ 452 S. 1) - soweit anwendbare internationale Übereinkommen nicht anderes bestimmen.

### **Abweichende Vereinbarungen:**

Von den gesetzlichen Regelungen des Multimodalvertrags kann nicht abgewichen werden, soweit zwingende, insbesondere zwingende internationale Vorschriften entgegenstehen (§ 452d Abs. 3).

Bei bekanntem Schadensort läßt das TRG auch in Form der AGB die Vereinbarung zu, daß sich die Haftung des Multimodalfrachtführers nach den allgemeinen Vorschriften über den unimodalen Transport (Straße, Schiene, Binnenschiff, Luft) richten soll, und zwar unabhängig davon, auf welcher Teilstrecke der Schaden eintritt.

Durch diese Vorschrift erhalten die Regelungen des FBL erstmals eine gesetzliche Anerkennung, soweit sie bei kombinierter Straße/Seeschiff-Beförderung bei unbekanntem Schadenort auf die (niedrigere) seerechtliche Haftung verweisen.

## **7. Speditionsgeschäft (§§ 453 - 466 HGB)**

### **7.1 Überblick**

Das gesetzliche Speditionsrecht des HGB war bislang gleichsam als Unterfall der Kommission im unmittelbaren Anschluß an das Kommissionsrecht geregelt. Es enthielt nur sehr wenige Regelungen über den Speditionsvertrag und wurde in der Praxis weitgehend ausgefüllt durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, insbesondere die Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp). Es war geprägt durch weitestgehende Vertragsfreiheit. Die gesetzliche Haftung des Spediteurs war konzipiert als der Höhe nach unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden. In der Praxis war seine Haftung durch die ADSp weitestgehend ausgeschlossen oder begrenzt. bzw. ersetzt durch Versicherungsdeckung (SVS/RVS).

Im neuen Transportrecht wurde das speditionsrechtliche Haftungssystem dagegen weitgehend an der Konzeption des Frachtrechts orientiert.

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdbR. \* Bilfingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*  
\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*  
\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

Nur noch der rein organisierende sog. Schreibtisch-Spediteur haftet als solcher nicht für die von ihm eingesetzten Frachtführer als seine Erfüllungsgehilfen, sondern nur für die ordentliche Auswahl der Frachtführer - vorausgesetzt, er hat keine Fixkosten vereinbart und die Versendung auch nicht im Wege der Sammelladung bewirkt (§§ 459, 460). Im übrigen haftet der Spediteur weitgehend wie ein Frachtführer. Die schwierige und in der Vergangenheit oft sehr entscheidende Abgrenzung von Speditions- und Frachtvertrag hat dadurch erheblich an Bedeutung verloren.

## **7.2 Einzelne Regelungen**

### **§§ 453, 454 HGB (Definition des Speditionsvertrags; Pflichten des Spediteurs)**

Spedition ist Besorgung der Versendung, § 453. Sie umfaßt die Organisation der Beförderung, § 454. Die hiermit verbundenen Hauptpflichten des Spediteurs werden an drei Beispielen aufgezeigt:

- Konzeptionsphase: Bestimmung des Beförderungsmittels und des Beförderungsweges.
- Ausführungsphase: Auswahl und Beauftragung der ausführenden Frachtführer, Erteilung von Informationen und Weisungen.
- Nachbearbeitungsphase: z.B. Sicherung von Schadenersatzansprüchen.

Ferner trifft den Spediteur in allen Phasen die Hauptpflicht, das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen (§ 454 Abs. 4).

Während der Spediteur die vorstehend genannten Leistungen immer selbst schuldet und dementsprechend für die von ihm insoweit ein-gesetzten Leute wie für sich selbst haftet (§ 462), kann er bei sonstigen beförderungsbezogenen Leistungen - z.B. Verpackung und Kennzeichnung des Gutes, Zollbehandlung usw. - vereinbaren, daß er nur den Abschluß der entsprechenden Verträge schuldet, (§ 454 Abs. 2).

Der Spediteur beauftragt die Frachtführer, Lagerhalter usw. regelmäßig im eigenen Namen, ausnahmsweise beauftragt er sie - wenn er dazu bevollmächtigt ist - im Namen des Versenders (§ 454 Abs. 3).

### **§ 461 HGB (Haftung des Spediteurs)**

Der rein organisierende Schreibtisch-Spediteur haftet - wie bisher - nur für die sorgfältige Auswahl der eingeschalteten Verkehrsträger, und zwar - ebenfalls wie bisher - der Höhe nach unbeschränkt für vermutetes Verschulden.

Etwas anderes gilt nach dem neuen Recht aber, wenn der Spediteur das Gut in seine Obhut nimmt (z.B. auf seinem Umschlagslager). Dann haftet er für Güterschäden (Verlust oder Beschädigung) wie ein Frachtführer (§ 454 Abs.1). Er haftet also verschuldensunabhängig und der Höhe nach begrenzt, und er haftet nicht für Güterfolgeschäden - es sei denn, es liegt besonders schweres Verschulden vor. Abweichende Haftungsvereinbarungen unterliegen für ihn dann denselben Beschränkungen wie für den Frachtführer (§ 466 Abs.1).

Nach wie vor haftet der Spediteur aber der Höhe nach unbeschränkt für vermutetes Verschulden für solche Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstanden sind, soweit er seine Pflichten aus dem Speditionsvertrag verletzt.

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdbR. \* Bilfingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*

\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*

\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

Soweit der Spediteur der Höhe nach unbeschränkt für vermutetes Verschulden haftet, unterliegen abweichende Haftungsvereinbarungen nicht den für die Obhutshaftung des Frachtführeres oder Spediteurs geltenden Beschränkungen. Insoweit besteht also wie bisher volle Dispositionsfreiheit - auch durch AGB.

### **§§ 458, 459, 460 HGB (Selbsteintritt, Fixkosten, Sammelladung)**

Wie bisher unterliegt der Speditionsvertrag den Vorschriften (insbesondere also auch Haftungsvorschriften) des Frachtrechts in folgenden drei Fällen:

- der Spediteur führt die Beförderung selbst aus (Selbsteintritt),
- er vereinbart eine Gesamtvergütung, die die Kosten der Beförderung einschließt (Fixkostenvereinbarung),
- er bewirkt die Versendung des Gutes zusammen mit dem Gut eines anderen Versenders aufgrund eines über die Sammelladung geschlossenen Frachtvertrags (Sammelladung).

Wenngleich es auch schon bislang dem Regelfall entsprochen hat, daß in der Praxis Fixkostenvereinbarungen getroffen werden, wirkt sich die Reform in diesem Zusammenhang auf die Spediteure erheblich aus, weil das nationale Frachtrecht, auf das verwiesen wird, in der Vergangenheit nicht einheitlich und AGB-fest war, sondern im wesentlichen vollen Umfangs dispositiv (vgl. z.B. § 1 Abs. 5 KVO, AGNB) und im Ergebnis oft entweder auf einen Haftungsausschluß ( § 52 a ADSp) oder eine Haftungsbegrenzung hinauslief.

### **8. Lagergeschäft (§§ 476 - 475 h HGB)**

Das bislang in §§ 416 - 424 HGB a.F. geregelte Lagerrecht ist sachlich im wesentlichen unverändert geblieben. Ebenso wie bisher gelten die Vorschriften über das Lagerrecht nur für sog. verfügte Lagerungen und nicht für sog. verkehr- bzw. beförderungsbedingte Lagerungen. Unter verkehrsbedingten Lagerungen versteht man Lagerungen im Rahmen eines Transportes, insbesondere Zwischenlagerungen im Rahmen der speditionellen Behandlung.

Wie bisher ist die gesetzliche Haftung des Lagerhalters konzipiert als der Höhe nach unbeschränkte Haftung für vermutetes Verschulden. Im neuen Lagerrecht wurde also im Unterschied zum neuen Speditionsrecht keine verschuldensunabhängige Obhutshaftung für Güterschäden eingeführt. Demgegenüber trifft den Einlagerer (wie im Fracht- und Speditionsrecht den Absender) eine regelmäßig der Höhe nach begrenzte verschuldensunabhängige Haftung entsprechend der Regelung in § 414 (§ 468 Abs. 3).

Anders als im neuen Speditionsrecht sind die Haftungsregelungen des neuen Lagerrechts vollen Umfangs dispositiv - ausgenommen, der Einlagerer ist Verbraucher (§ 475 h).

### **9. Allgemeine Deutsche Spediteur-Bedingungen (ADSp) und SLVS**

Bislang war das gesamte Transportrecht - also Speditions-, Fracht- und Lagerrecht - geprägt durch weitestgehende Dispositionsfreiheit. Diese wurde in der Praxis genutzt durch diverse Allgemeine Geschäftsbedingungen, von denen insbesondere die Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) eine besondere Bedeutung hatten.

Bei ihnen handelt es sich nicht um einseitig von Seiten der Spediteure aufgestellte Bedingungen, sondern um ein mit der Verladeseite und mit der Versicherungswirtschaft ausgehandeltes Bedingungsnetzwerk. Bestandteil dieses Bedingungsnetzwerks war die Eindeckung einer Speditionsversicherung (SVS/RVS) durch den Spediteur auf Kosten des Versenders.

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdB. \* Biffingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*  
\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LGB. \*  
\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*

Nach diesem Bedingungsnetzwerk wurde die Haftung des Spediteurs regelmäßig ersetzt durch einen eigenen Direktanspruch des Versenders (oder sonst Geschädigten - sog. Wareninteressent) gegen die Speditionsversicherer.

Die Versicherer ersetzen den Schaden nach den gesetzlichen Vorschriften (also ohne Haftungsbeschränkung) über die Haftung des Spediteurs. Versender, die die Eindeckung dieser Speditionsversicherung und die damit verbundene Haftungsersetzung durch Versicherungsdeckung nicht wünschten - z.B. weil sie die Prämie sparen wollten - (sog. Verbotskunden), hatten einen Anspruch gegen den Spediteur, der allerdings gravierenden Haftungsausschlüssen und -beschränkungen unterlag.

Das bisherige Prinzip der Haftungsersetzung durch Versicherungsdeckung wurde vom Gesetzgeber des neuen Transportrechts als unerwünscht angesehen. Zudem wurden die Haftungsregelungen des Frachtrechts und zum wesentlichen Teil auch die des Speditionsrechts der Dispositionsfreiheit der Parteien durch AGB weitgehend entzogen. Die dem neuen Transportrecht inzwischen angepaßten neuen ADSp (ADSp '98) konnten deshalb im Bereich der Haftung nur noch die für AGB gelassenen Freiräume ausfüllen. Sie sehen nunmehr für die Haftung des Spediteurs folgende Beschränkungen vor:

*Haftung für Güterschäden (mit Ausnahme der verfügbaren Lagerung):*

- für Schäden während eines Transports: regelmäßige gesetzliche Haftungsgrenze (z.B. CMR: 8,33 SZR),
- bei Verträge über multimodale Beförderungen unter Einschluß einer Seebeförderung: 2 SZR pro Kilogramm,
- in jedem Fall pro Schadensfall maximal 2 SZR pro Kilogramm,
- in jedem Fall pro Schadensereignis 2 SZR pro Kilogramm.
- *Haftung für andere als Güterschäden:* dreifacher Betrag des Spediteurentgelts.

Wie bisher darf sich der Spediteur auf diese Haftungsbeschränkungen nur berufen, wenn er eine Speditionsversicherung abgeschlossen hat.

Die neue Speditionsversicherung (SLVS) besteht aus einem Haftungsversicherungsteil und einem Schadenversicherungsteil. Anders als bisher wird die Prämie für den Haftungsversicherungsteil nicht mehr vom Auftraggeber, sondern vom Spediteur selbst getragen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Text des SLVS verwiesen.

\* Optimal Kurier Klotz Kuhn GdB.R. \* Bilfingerstr.5 \* D-71691 Freiberg a.N. \* Tel.07141-270272+73+74 \* Fax 270275 \*

\* Steuer Nummer FA Ludwigsburg 7140704272 \* Ust.IDNr DE171365866 \* KSK Lbg.Kto 41588/BLZ60450050 \*

\* Voba Lbg.Kto 337817014/BLZ 60490150 \* Int.Bank Account Nr.DE0460450050000041588 Swift-Bic.:SOLADES1LBG. \*

\*Wir haften nach § 407 insbesondere § 431 HGB mit mindestens 8,33 SZR \*