

SOCIETÄTS TREUHAND GRUPPE*
WIRTSCHAFTSPRÜFER · STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

OSNABRÜCK

Prof. Dr. M. Schindhelm LL.M.
Rechtsanwalt · Steuerberater

Dipl.-Hdl. W. Behre
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater
Dipl.-Kfm. G. Lehker
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dipl.-Kfm. Dr. N. Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dipl.-Btw. R. Lippold
vereid. Buchprüfer · Steuerberater

Dipl.-Oec. M. Schulte
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dipl.-Kfm. D. Stagnet
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

H. Hellwege
Rechtsanwalt

Dipl.-Kfm. Th. Rohling
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dipl.-Kfm. F.-J. Kramer
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dipl.-Kfm. Dr. A. Thümler
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dr. W. Nagel
Rechtsanwalt

G. Ehrenbrink
Steuerberater

Dipl.-Kfm. M. Reinke
Steuerberater

Dipl.-Kfm. V. Schröder
Steuerberater

Dr. M. Hechler
Rechtsanwältin

Dipl.-Kfm. J. Seeger
Steuerberater

Dipl.-Kfm. Th. Helbig
Steuerberater

Dipl.-Kff. Chr. Prahll
Steuerberaterin

Dipl.-Kff. B. Schlie
Steuerberaterin

Dipl.-Ing. Dr. B. Heringhaus
Rechtsanwalt

Dipl.-Kff. K. Winkelmann
Steuerberaterin

Dipl.-Kfm. H. Sehlmeier
Steuerberater

Dipl.-Kfm. Dr. B. Halfar
Steuerberater

Dr. H. Wilde LL.M.
Rechtsanwalt

Dipl.-Kfm. Th. Laute
Steuerberater

Dr. R. Grote
Rechtsanwalt

Dr. I. Rogge
Rechtsanwalt

Dipl.-Btw. L. Strieder
Steuerberater

Dipl.-Btw. G. Stegemann
Steuerberater

Dipl.-Fw. E. Buermeyer
Rechtsanwalt

G. Nöcker
Rechtsanwalt

Dipl.-Kff. S. Holtrup
Steuerberaterin

Dipl.-Oec. Dr. D. Kiso
Steuerberater

D. Pieper
Steuerberater

Dipl.-Kff. J. Spingies
Steuerberaterin

Dr. Chr. Jahn
Rechtsanwalt

Dipl.-Kfm. G. Hiller
Steuerberater

HANNOVER

Dipl.-Kfm. Dipl.-Vw. Dr. W. Gebler
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dipl.-Kfm. Dr. H. Meyer
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

F. Bartels
Steuerberater

Dipl.-Kfm. G. Benz
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dr. Ph. Albrecht
Rechtsanwalt · Steuerberater

Dr. H. Büsching
Rechtsanwalt · Steuerberater

Dipl.-Fw. Dr. A. Berninger
Rechtsanwalt · Fachanwalt für Steuerrecht

A. Bielefeld
Steuerberaterin

J. Bielefeld
Steuerberater

I. Guttman
vereid. Buchprüferin · Steuerberaterin

Dipl.-Kfm. A. Höfs
Steuerberater

Dipl.-Kff. A. Jürgensen
Wirtschaftsprüferin · Steuerberaterin

C. Kohnert
Steuerberaterin

Dipl.-Kfm. W. Quellmann
Steuerberater

Dipl.-Kfm. Dr. M. Schellhorn
Steuerberater

Dipl.-Oec. J. Wedekind
Steuerberater

Dipl.-Fw. U. Wemheuer
Steuerberater

Dipl.-Kfm. M. Stürmer
Steuerberater

Dipl.-Kff. Dipl.-Vw. K. Förster
Steuerberaterin

DRESDEN

Dipl.-Kfm. Dr. R. Wenk
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Dr. S. Haunhorst
Rechtsanwältin

Dr. K. Stein
Rechtsanwalt

HILDESHEIM

Dipl.-Fw. M. Stelzer
Steuerberater

Dipl.-Fw. K. Eittorf
Steuerberaterin

CHEMNITZ

Dipl.-Kfm. A. Jäkel
Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

PRAG**

Dipl.-Ing. M. Sedlakova
Wirtschaftsprüferin · Steuerberaterin

Dipl.-Ing. J. Tomankova
Steuerberaterin

L. Prochazkova
Steuerberaterin

Prof. Dr. Malte Schindhelm LL.M.
Rechtsanwalt · Steuerberater

Dr. Ingo Rogge
Rechtsanwalt

Matthias Wanke
Rechtsreferendar

Transportrechtsreform 1998
Neufassung des HGB

Ein Überblick

Vortrag zur Transportrechtsreform

Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V. (GVN)

Osnabrück, Hotel Rahenkamp

Niedersachsenstraße 14
D-49074 Osnabrück
Tel.: 0541/ 33 04 - 0
Fax: 0541/ 33 04 - 100
e-Mail: STG.OS@t-online.de

Bahnhofstraße 54
D-09111 Chemnitz
Tel.: 0371/ 69 06 4 - 0
Fax: 0371/ 69 06 4 - 44

Hildesheimer Straße 9
D-30169 Hannover
Tel.: 0511/ 28 45 - 0
Fax: 0511/ 28 45 - 499

Národní 28
CZ-11000 Praha 1
Tel.: (00420) 2/ 21 10 52 - 82
Fax: (00420) 2/ 21 10 52 - 84

Ostra-Allee 11
D-01067 Dresden
Tel.: 0351/ 8 66 95 - 0
Fax: 0351/ 8 66 95 - 55

Mitglied von

MS Moore Stephens International Ltd.

Schuhstraße 46
D-33134 Hildesheim
Tel.: 05121/ 17 89 - 0
Fax: 05121/ 17 89 - 20

SOCIETÄTS
TREUHAND
GRUPPE



* Partner und Berufsangehörige
** Berufsbezeichnungen tschechischen Rechts

- 2 -

4. Juni 1998

Inhaltsverzeichnis

I. Transportrechtsreform 1998 - Gründe einer notwendigen Reformierung	2
1. Der gegenwärtige Rechtszustand - Zersplitterung des Transportrechts	3
2. Die Ziele der Reform	5
II. Überblick über die wesentlichen Neuerungen	6
1. Grundlagen der Reform	6
2. Regelungen des Frachtvertrages.....	9
a) Pflichten des Absenders und des Frachtführers.....	10
aa) Informationspflichten.....	10
bb) Verpackung und Kennzeichnung	12
cc) Verladen und Entladen	13
dd) Absenderhaftung.....	14
ee) Kündigungsrecht	14
ff) Sonstiges.....	15
b) Haftung des Frachtführers	16
c) Möglichkeiten zur Abweichung von den gesetzlichen Haftungsbestimmungen.....	27
3. Regelungen des Speditionsvertrages	28
a) Kernpflichten des Spediteurs	29
b) Haftung des Spediteurs	30
4. Gestaltungsmöglichkeiten durch allgemeine Geschäftsbedingungen, insbesondere ADSp	36
5. Multimodaler Transport.....	42
6. Lagerei	43
7. Möbeltransport.....	45
8. Eisenbahnbeförderung	46
9. Binnenschifffahrt.....	46
III. Schlußbetrachtung	47

I. Transportrechtsreform 1998 - Gründe einer notwendigen Reformierung

Zum 1. Juli 1998 wird innerhalb der EU die Kabotage freigegeben. Von diesem Zeitpunkt kann innerhalb der EU ein jeder Frachtführer, der in seinem Heimatland zur Güterbeförderung berechtigt ist, auch in jedem anderen Mitgliedsstaat nationale Güterbeförderungen ohne jegliche Beschränkung vornehmen. Konzessionierungen, Kontingentierungen und Reglementierungen, mit denen wir mehr als 60 Jahre gelebt haben, entfallen. Grund dafür ist, daß deutsche Verkehrsunternehmen nicht gegenüber ausländischen Unternehmen diskriminiert werden dürfen.

Bei dieser Sachlage ist eine Aufrechterhaltung des Reglementierungssystems des GüKG nicht mehr möglich. Mit den Restriktionen des GüKG entfällt jedoch auch die Notwendigkeit einer weiteren Differenzierung zwischen Fern-, Nah- und Umzugsverkehr.

Die KVO, die schon nach der Tarifaufhebung nahezu gegenstandslos wurde, hat damit endgültig ihre Bedeutung verloren.

Vor diesem Hintergrund der Notwendigkeit einer Anpassung an die Erfordernisse des liberalisierten europäischen Verkehrsmarktes waren gleichzeitig die Voraussetzungen gegeben, um das zersplitterte völlig unübersichtliche deutsche Transportrecht zu reformieren. Die Gründe für die Beibehaltung traditioneller Differenzierungen sind größtenteils nicht mehr vorhanden.

Während damit einerseits Gelegenheit zu einer Vereinfachung einer höchst schwierigen Rechtsmaterie besteht, so bleibt doch die Frage, ob der Entwurf, der aller Voraussicht nach in der vorliegenden Fassung zum 1. Juli 1998 in Kraft treten wird, die Vereinfachung zu weit vorantreibt.

So ist denn auch deutliche Kritik laut geworden, die vor allem von seiten der Spediteure und der Binnenschifffahrt geltend gemacht wurde.

So bleiben dann zum gegenwärtigen Zeitpunkt viele Fragen offen.

Besteht wirklich die Notwendigkeit einer derart weitreichenden Reform, wie sie nunmehr in Kraft treten wird? Müssen Teile des Verkehrsgewerbes um ihre Existenz fürchten? Bestehen Alternativen oder Sicherungsmöglichkeiten?

Um diese Fragen beantworten zu können ist es zunächst einmal notwendig, die wichtigsten rechtlichen Grundlagen zu kennen. Wie unterscheiden sie sich von der bisherigen Rechtslage? Wo bestehen Vorteile, wo Nachteile?

Ziel dieser Veranstaltung wird es daher sein, zunächst einmal die grundsätzlichen Kenntnisse über die Transportrechtsreform zu vermitteln.

1. *Der gegenwärtige Rechtszustand - Zersplitterung des Transportrechts*

Das deutsche Transportrecht stellt sich immer mehr als eine Art Spezialwissenschaft für wenige Eingeweihte dar. Die übergroße Mehrheit der Rechtsanwälte und Richter, vor allem aber der am Transport Beteiligten, kann, wenn überhaupt dann nur mit großer Mühe, sich in dem Dickicht der Vorschriften zurechtfinden. Nicht ohne Grund wird zum Teil davon gesprochen, das Transportrecht sei eine Art „Anwaltsarbeitsbeschaffungsprogramm“.

Die Kriterien, nach denen das jeweils anwendbare Gesetz zu ermitteln ist, sind vielfältiger Natur. Da ist zunächst einmal die Art der im Beförderungsgeschäft geschuldeten Tätigkeit. Handelt es sich um die Beförderung selbst oder nur die Besorgung eines Beförderungsgeschäfts? Oder ist gar lediglich die Aufbewahrung geschuldet? Auf der nächsten Ebene wird danach differenziert, was eigentlich Gegenstand des Beförderungsvertrages ist. Handelt es sich um Personen oder um Güter die befördert werden? Wenn es sich um Güter handelt, um welche Art von Gütern handelt es sich? Bestes Beispiel ist der Transport von Möbeln, für den die Vorschriften der GüKUMB in Betracht kommen.

Entscheidend ist im weiteren die Art des Verkehrsträgers. Je nachdem, ob als Transportmittel ein Kraftfahrzeug, die Bahn, ein Binnenschiff, ein Seeschiff oder ein Flugzeug eingesetzt werden soll, kommt wiederum ein eigenes Transportrecht in Betracht. Auf der nächsten Ebene ist der Transportweg von entscheidender Bedeutung. Handelt es sich um einen Transport im Nahverkehr oder um einen solchen im Fernverkehr? Ist man durch dieses Labyrinth durchgedrungen, so stellt sich die weitere Frage, ob die gesetzlichen Regelungen eventuell durch allgemeine Geschäftsbedingungen modifiziert werden können. Sind die gesetzlichen Vorschriften, die für den jeweiligen Fall anwendbar sind, zwingender Natur, oder handelt es sich um solche, die durch Vereinbarungen, seien es individuell ausgehandelte oder seien es solche, die als allgemeine Geschäftsbedingungen einem Vertrag zugrunde gelegt werden, modifiziert werden?

Bereiten bereits diese Elemente erhebliche Schwierigkeiten bei der Zuordnung des jeweils gültigen Gesetzes bzw. der gültigen Vereinbarung, so stellt uns der moderne Transportverkehr vor Probleme, die die Rechtsordnung bisher schlichtweg nicht beachtet hat. Moderne Transportformen, wie der multimodale Verkehr sind überhaupt nicht geregelt. Hier war es bisher im wesentlichen Aufgabe der Gerichte, eine Art eigenes Recht im Wege der Rechtsfortbildung zu schaffen.

Rechtssicherheit ist bei einer derartigen Auffächerung, die stets die Gefahr mit sich bringt, daß an einer entscheidenden Schaltstelle der falsche Weg zum anwendbaren Gesetz gewählt wird, nicht mehr zu gewährleisten.

Die Notwendigkeit einer solchen detaillierten Differenzierung ist zudem nicht mehr gegeben. Gründe der Zersplitterung sind vielmehr die zum jeweiligen Zeitpunkt der Rechtssetzung unterschiedlichen wirtschafts- und sozialpolitischen Rücksichtnahmen auf die Stellung des Verkehrsträgers und seiner Konkurrenten. Teilweise sind die Differenzierungen auch bloßes Ergebnis historischer Zufälligkeiten.

Es wurde daher von nahezu allen am Transportgeschäft beteiligten Parteien gefordert, die gesetzlichen Grundlagen für den Güterverkehr auf der Straße, mit dem Binnenschiff, auf der

Schiene und in der Luft, für die Lagerung und schließlich für die Organisation des Transports, also die Spedition, in einem einheitlichen Regelwerk zusammenzufassen.

2. Die Ziele der Reform

Vom Bundesministerium der Justiz wurde im Herbst 1992 eine Sachverständigenkommission eingesetzt, deren Aufgabe es nunmehr war, einen Vorschlag zu erarbeiten, der das Privatrecht der Güterbeförderung auf der Straße, der Schiene, mit Binnenschiffen und beim multimodalen Transport sowie das Recht der Spedition und Lagerei und des Umschlag übersichtlich und zeitgemäß neu zu gestalten.

Das Recht sollte an aktuelle Tatbestände angepaßt werden, den Erfordernissen des liberalisierten europäischen Verkehrsmarktes gerecht werden und vor allem auch mehr Rechtssicherheit durch eine weitgehende Vereinheitlichung der Haftungsregelungen schaffen.

Eine einheitliche und übersichtliche Gestaltung der historisch für die verschiedenen Verkehrsträger gewachsenen Regelungen war das Hauptziel der Reform. Das unübersichtliche Geflecht der Gesetze, internationalen Übereinkommen und allgemeinen Geschäftsbedingungen wie etwa der ADSp sollte entwirrt werden. Die nicht mehr hinnehmbare Unübersichtlichkeit und Zersplitterung der vorhandenen Rechtsvorschriften und die damit einhergehende Rechtsunsicherheit sollte beseitigt werden. Dabei war es Aufgabe der Sachverständigenkommission auch nicht gerechtfertigte Unterschiede in den für die verschiedenen Verkehrsträger geltenden Regelungen zu beachten, die zum Teil gar zu Wettbewerbsverzerrungen führten.

Dabei war die Aufgabe der Kommission jedoch teilweise beschränkt. Vorschläge sollten unterbreitet werden zur Neuregelung des Landfrachtrechts, also die Beförderung von Gütern auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen. Für den Beförderungsvertrag im multimodalen Transport sollten Vorschläge ohne die Beschränkung auf das Landfrachtrecht unterbreitet werden. Das Recht der Spedition und das Lagerrecht sollten untersucht werden. Seetransport und Lufttransport waren dagegen wegen ihrer starken internationalen Bezüge ausgeklammert.

Sie konnten lediglich im Bereich des multimodalen Transportes mitberücksichtigt werden. Letztlich ist jedoch auch der nationale Lufttransport in das neue Gesetz eingefügt worden.

II. Überblick über die wesentlichen Neuerungen

Es würde an dieser Stelle zu weit führen, jedes Detail der geänderten Rechtslage hier im einzelnen wiederzugeben. Selbstverständlich sind eine Vielzahl von Besonderheiten, die vor allem in Bezug auf einzelne Verkehrsträger galten, mit der Zusammenfassung der Vorschriften im HGB entfallen. An dieser Stelle sollten wir uns jedoch auf die wesentlichen Änderungen der Rechtslage konzentrieren und die damit verbundenen Rechtsfolgen.

1. Grundlagen der Reform

Eckpfeiler der anstehenden Neuerungen sind die Freigabe der Kabotage und der damit verbundene Wegfall der Kontingentierung der Genehmigung im Güterfernverkehr. Damit einher geht der Fortfall der Unterscheidung in Güternah-, Güterfern- und Umzugsverkehr. Obligatorische Beförderungsbedingungen, wie sie beispielsweise in der Kraftverkehrsordnung vorhanden waren, entfallen. Die Regelungen für das Fracht-, Speditions- und Lagergeschäft werden inhaltlich angeglichen und im Handelsgesetzbuch zusammengefaßt. Hier werden einheitliche Regelungen für die Güterbeförderung auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen, nach dem letzten Entwurf auch der nationalen Luftfahrt, niedergelegt. Davon abweichend werden Sonderregelungen ebenfalls im Handelsgesetzbuch zur Beförderung von Umzugsgut aufgenommen, die der besonderen Schutzbedürftigkeit des Absenders von Umzugsgut Rechnung tragen sollen. Hinzu kommen Sonderregelungen für die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln zum sog. multimodalen Transport.

Die im neuen Transportrecht festgelegten Regelungen bieten im wesentlichen gesetzliche Leitbilder. Die hier niedergelegten Vorschriften sind weitgehend durch Vertragsparteien abdingbar, während beispielsweise die bisher geltende Kraftverkehrsordnung (KVO) überwiegend zwin-

gendes Recht vorsah, welches durch vertragliche Bestimmungen, geschweige denn AGB, nicht gestaltet werden konnte.

Während bisher also überwiegend eine vorgegebene Rechtsordnung (und damit Haftungsordnung) bestand, werden nun die miteinander umgehenden Vertragsparteien weitgehend die Bedingungen des Transportes bestimmen. Der Verladende, der bisher im Fernverkehr, ganz gleich welchen Frachtführer er einschaltete, immer die Haftungsbedingungen der KVO buchte, kann nun bei Auswahl des Frachtführers ein neues Qualitätskriterium berücksichtigen. In welcher Höhe ist der Frachtführer bereit, für eventuellen Schaden zu haften? Es ist schon jetzt zu prognostizieren, daß gerade die marktmächtigen Verladende darauf bestehen werden, insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Rahmenverträgen die Zusage einer möglichst hohen Haftung zu erlangen. Der Gesetzgeber hat sich für ein „mehr“ an Vertragsfreiheit entschieden. Dieses Plus an Gestaltungsmöglichkeiten geht jedoch einher mit gesteigerter Verantwortung aller Beteiligten. Der geschaffene Handlungsspielraum muß von den Marktbeteiligten interessengerecht ausgestaltet werden.

Welche Grundentscheidungen hat der Gesetzgeber neben dieser Orientierung zur größeren Vertragsfreiheit getroffen?

Zum einen die möglichst vollständige Integration nationalen Transportrechts in das Handelsgesetzbuch, darüber hinaus die Verankerung der Obhutshaftung für Frachtführer und Spedition wie auch für den Lagerhalter. Die Regelhöchsthaftung von 8,33 Sonderziehungseinheiten pro Kilo und eine Neudefinition für das dem Vorsatz gleichstehende Verschulden.

Die frachtrechtlichen Sondervorschriften in KVO, EVO und GüKUMB werden ersatzlos gestrichen. Sachlich ist das neue Gesetz an die CMR angelehnt, deren Haftungsregelung bewährt ist und ohnehin im internationalen Verkehr angewendet wird. Der Gesetzgeber hat sich jedoch dafür entschieden, die Regelungen der CMR nicht unverändert zu übernehmen, wie dies etwa in Österreich geschehen ist, sondern hat eine Art verbesserter CMR geschaffen, in der insbesondere die dort enthaltenen Lücken beseitigt worden sind. Aus der Rechtsanwendungspraxis

ist bekannt, daß im internationalen Transportverkehr stets wieder Rückgriffe auf das nationale Transportrecht gemacht werden müssen, da die CMR keine umfassende Regelung schafft.

Darüber hinaus gilt für sämtliche Verkehrsträger ein und dasselbe Gesetz und zwar das Handelsgesetzbuch. Man mag darüber streiten, ob die Vereinheitlichung hier zu weit gegangen ist. Als Benachteiligte sehen sich hier insbesondere die Spediteure, nachdem das Recht der Spedition in weiten Teilen dem des Frachtführers angeglichen worden ist. Des einen Leid ist des anderen Freud. Der Rechtsanwender wird sich demnächst nicht mehr mit der in der bisherigen Rechtsprechung immer wieder diskutierten Frage befassen müssen, ob im Einzelfall ein Fracht- oder ein Speditionsvertrag abgeschlossen worden ist. Für die rechtliche Beurteilung wird dies zukünftig ausgesprochen wenig Bedeutung haben. Die Gleichschaltung der Transportbeteiligten hat vor allem insoweit Bedeutung erlangt, als nunmehr in allen Bereichen des Transportwesens das sogenannte Prinzip der Gefährdungshaftung gilt. Für die Haftung kommt es weniger als bisher auf ein Verschulden, also ein vorwerfbares Verhalten an. Die Haftung knüpft vielmehr an den Schadenseintritt im Gewahrsam bzw. der Obhut des Haftenden an.

Bevor ich auf nähere Einzelheiten des Gesetzes eingehe, möchte ich kurz zur Systematik des mir vorliegenden Gesetzesentwurfes kommen. Den Ausgangspunkt bilden die in §§ 407 - 450 niedergelegten Vorschriften über den Frachtvertrag. Sie bilden quasi das Kernstück des neuen Transportrechtes. Ergänzt werden die frachtvertraglichen Vorschriften durch die §§ 451 ff., die sich mit der Beförderung von Umzugsgut befassen. Diese Bestimmungen treten an die Stelle der GüKUMB. Inhaltlich weichen diese Bestimmungen kaum vom gegenwärtigen Recht über die Beförderung vom Umzugsgut ab. Sie unterscheiden sich vom Frachtrecht im wesentlichen durch eine stärkere Betonung des Verbraucherschutzes. Als Unterfall des Frachtvertrages sind im dritten Unterabschnitt des Gesetzes in § 452 - 452 d die Vorschriften über die multimodale Beförderung, also die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln, aufgenommen.

Erst danach finden sich die Vorschriften über das Speditionsrecht. Hier besteht ein Unterschied zum bisher geltenden Recht, in dem das Speditionsrecht unmittelbar dem Kommissionsrecht nachfolgt. Der Grund für die rechtssystematische Umstellung liegt darin, daß die hier enthaltenen Regelungen sachlich weitgehend auf das Frachtrecht Bezug nehmen müssen. Am Ende

schließlich finden sich die Vorschriften zur Neugestaltung des Lagerrechts. Insgesamt sind die fracht- und speditonsrechtlichen Vorschriften, die nun im HGB zu finden sind auf ca. 25 % des bisherigen Gesetzesumfangs zusammengeschmolzen.

2. Regelungen des Frachtvertrages

Das Frachtgeschäft bildet den wesentlichen Teil des eingefügten Gesetzestextes. Der Entwurf sieht vor, daß für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und schließlich auch Luftfahrt einheitliche Regelungen gelten sollen. Hierin sieht der Gesetzgeber einen wichtigen Beitrag zur Harmonisierung der Bedingungen für den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern.

Einen Vorvertrag, wie er in Form des Wagengestellungsvertrages in § 14 KVO vorgesehen war, wird es nicht mehr geben. Auch ein Frachtbrief ist nicht mehr zwingend vorgeschrieben. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder etwa der Verlust des Frachtbriefes haben für die Gültigkeit des Frachtvertrages oder dessen Bestand keinerlei Auswirkungen.

Auch geht der Entwurf nicht davon aus, daß im Regelfall immer ein Frachtbrief vorliegt. Selbstverständlich aber erfüllt der Frachtbrief weiterhin Beweisfunktionen. Der von beiden Parteien des Frachtvertrages unterzeichnete Frachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß oder den Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer. Weiter dient der Frachtbrief, sofern er nicht einen begründeten Vorbehalt enthält, als Nachweis für den äußerlich guten Zustand des Gutes bei dessen Übernahme durch den Frachtführer sowie für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern.

Zu beachten ist jedoch, daß um diese Beweiswirkung herbeizuführen, die Unterzeichnung des Frachtbriefes von beiden Parteien erforderlich ist. In der Praxis wird die meistens vom Fahrer stammende Unterschrift des Frachtführers zumeist gleichzeitig als Übernahmequittung dienen. Sie wird erfahrungsgemäß häufig nicht auf den Frachtbrief, sondern auf irgendwelche Begleit-

papiere, wie Ladelisten oder ähnliches, gesetzt. In all diesen Fällen bleibt der Frachtbrief dann ohne jede Beweiswirkung.

Neben den Hauptpflichten der am Frachtvertrag beteiligten Personen sind auch die Nebenpflichten in dem neuen Entwurf wesentlich umfassender als in der CMR geregelt worden. Als Beispiele hierfür möchte ich nur die Pflicht des Absenders zur Ausstellung eines Frachtbriefes auf Verlangen des Frachtführers nennen. Angelehnt an die Vorschriften aus EVO und KVO sind die Vorschriften über die Verpackungs- und Verladepflicht. Danach ist der Absender verpflichtet, den Frachtführer über gefährliche Eigenschaften des zu befördernden Gutes sowie über zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu unterrichten (vgl. § 410 des HGB-E). Er ist zur Verpackung und Kennzeichnung des Gutes verpflichtet (vgl. § 411 HGB-E), zur Verladung und Entladung (§ 412 HGB-E) sowie dazu, dem Frachtführer die nötigen Begleitpapiere zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen (§ 413 Abs. 1 HGB-E).

Die Verpflichtung zur Betriebssicherheit der Verladung obliegt dagegen, angelehnt an den bisherigen § 17 Abs. 1 S. 2 der KVO, dem Frachtführer (vgl. § 412 Abs. 1 S. 2 HGB-E). Auch hat der Frachtführer dem Absender für das Ver- und Entladen eine angemessene Zeit zur Verfügung zu stellen (vgl. § 412 Abs. 2 HGB-E).

a) Pflichten des Absenders und des Frachtführers

Lassen Sie mich an dieser Stelle auf den Nebenpflichtenkatalog des neuen Gesetzes kurz eingehen.

aa) Informationspflichten

§ 410 sieht Informationspflichten des Absenders gegenüber dem Frachtführer bei Beförderung gefährlichen Gutes vor. Die Mitteilung über die Art der Gefahr und die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen müssen schriftlich oder sonst in lesbarer Form gefaßt sein, womit das Interesse des Frachtführers an einer leicht zugänglichen Nachricht gewahrt wird. Der Gesetzgeber

nimmt hier auch Rücksicht auf das Bedürfnis der Praxis angesichts der wachsenden Bedeutung elektronischer Datenverarbeitung und verzichtet deswegen darauf, daß die Mitteilung ausschließlich schriftlich erfolgen soll. Darum heißt es hier auch „in sonst lesbarer Form“.

Hinweise darauf, zu welchem Zeitpunkt die Mitteilung bzgl. der Gefährlichkeit des Gutes erfolgen soll, ob also entweder bei Vertragsschluß oder etwa bei Übergabe des Gutes sind im Gesetz nicht vorhanden. Der Gesetzgeber hat hier folgendes überlegt:

Eine verkörperte, als schriftliche oder sonst lesbare Mitteilung zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses ist im täglichen Geschäft häufig deswegen schwierig, da die Vereinbarung nur mündlich, oftmals telefonisch getroffen wird.

Der Gesetzgeber hat sich daher darauf beschränkt, allein die rechtzeitige Mitteilung zu fordern. Vom Einzelfall abhängig, kann dies unterschiedlich zu beurteilen sein. Auch wenn der Gesetzgeber bemüht war, Regelungen zu finden, die möglichst klar und eindeutig sind und das Recht für den Transportbereich durchschaubarer machen sollten, so sieht man doch bereits anhand dieser Regelung, daß weiterhin viele Unklarheiten verbleiben werden, die im Zweifel auch durch Gerichte zu klären sind. Dies ist jedoch keine spezifische Eigenschaft des Transportrechts, sondern ein allgemeines Problem der Gesetzgebung, die nicht jeden denkbaren Fall durch abstrakte Gesetze erfassen kann. In den Entwürfen zu AGB des Güterkraftverkehrs ist übrigens vorgesehen, daß Angaben über die Gefährlichkeit des Gutes bereits bei Vertragsschluß gegeben werden müssen.

Interessant sind die in § 410 Abs. 2 niedergelegten Selbsthilferechte des Frachtführers. Er kann, sofern ihm nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist, gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder sogar, wenn erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Absender deshalb ersatzpflichtig zu werden. Im Vergleich zu den Regelungen der CMR sind die Handlungsmöglichkeiten des Frachtführers hier im nationalen Verkehr sogar noch erweitert worden. Die CMR eröffnet nur die Möglichkeit, daß der Frachtführer ohne Schadensersatzpflicht ausladen, vernichten oder unschädlich machen kann. Nach diesem Gesetz kann er sogar einlagern oder zu-

rückbefördern. Das Einholen von Weisungen durch den Frachtführer ist in diesen Fällen nicht notwendig.

Allerdings möchte ich Ihnen anraten, hinsichtlich der Rechte, die diese Vorschrift dem Frachtführer bietet, Vorsicht walten zu lassen, da selbstverständlich die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit zu wahren sind. Der Frachtführer macht sich daher nur dann nicht ersatzpflichtig, wenn er eine bei Gefährlichkeit der Ware geeignete, erforderliche und angemessene Maßnahme trifft. Von überstürzten Maßnahmen sollte daher abgesehen werden. Mit der Vorschrift des § 410 ist im nationalen Transportrecht eine Lücke geschlossen worden. Die Regelung deckt einen Bereich ab, der bisher nicht vollständig gesetzlich geregelt war.

bb) *Verpackung und Kennzeichnung*

Wenden wir uns der Regelung des § 411 des Entwurfes zu, die sich mit Verpackung und Kennzeichnung des Gutes durch den Absender auseinandersetzt. Die Vorschrift ist in Anlehnung an den bisherigen § 18 Abs. 1 der KVO eingefügt worden und entspricht sprachlich der Formulierung des § 7 Bst. a S. 3 der ADSp. Maßgeblich für die geschuldete Verpackung sind güter- und beförderungsspezifische Gesichtspunkte. Für die Art der Verpackung ist die Beschaffenheit des Gutes zu berücksichtigen, aber auch Einflüsse, denen das Gut nach der gewählten Beförderungsart ausgesetzt sein wird. Mit der Regelung in § 411 kommt der Gesetzgeber einem dringenden Bedürfnis der Vertragspraxis nach. Der Gesetzgeber stärkt die Position des Beförderers bei fehlerhaftem Verhalten des Absenders, indem sie dem Absender deutlich die Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht zuweist.

Auch wenn diese Vorschrift dies nicht ausdrücklich regelt, so muß der Verpackungsaufwand stets in einem angemessenen Verhältnis zur verpackten Ware stehen. Ein völlig unangemessener Aufwand, der einen absoluten Schutz auch gegen vollkommen ungewöhnliche und nicht vorhersehbare Transportrisiken bieten, wird von Seiten des Absenders nicht geschuldet.

Den § 411 muß man in unmittelbarem Zusammenhang mit der Regelung in § 414 sehen. Danach unterliegt der Absender der Ware einer verschuldensunabhängigen Haftung gegenüber

dem Frachtführer, wenn Schäden durch ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung verursacht worden sind. Die Beweislast dafür, daß der Schaden auf einem derartigen Verpackungsfehler beruht, obliegt jedoch dann dem Frachtführer.

cc) Verladen und Entladen

Wenden wir uns nun der Vorschrift des § 412 zu, der Regelungen über das Verladen und Entladen enthält. Danach trägt der Absender die Pflicht, das Gut beförderungssicher zu verladen und zu entladen. Der Frachtführer dagegen hat für die Betriebssicherheit der Verladung zu sorgen. In der Sache entspricht diese Pflichtenverteilung der bisherigen Regelung, wie wir sie aus § 17 Abs. 1 der KVO kennen. Hier soll in einem bisher recht prozeßträchtigen Gebiet des Transportrechts endgültige Klarheit geschaffen werden. Die Pflichtenverteilung beruht auf der Überlegung, daß der Absender als Warenfachmann regelmäßig am besten beurteilen kann, wie das Gut vor Beförderungseinflüssen geschützt, gesichert und gestapelt werden kann. Der Frachtführer dagegen hat im Hinblick auf seine Spezialkenntnisse der Eigenschaften des zur Beförderung benutzten Fahrzeuges eher die Möglichkeit, die Maßnahmen zur betriebssicheren Verladung zu ergreifen. Um die Begriffe noch einmal klarzustellen: Die Beförderungssicherheit, die der Absender zu bewerkstelligen hat, bedeutet nicht anderes, als daß der Absender das Gut so auf der Ladefläche zu verstauen hat, daß es durch normale, vertragskonforme, beförderungsbedingte Einflüsse nicht beschädigt wird. Bei der Betriebssicherheit geht es dagegen darum, die Verladung so zu bewerkstelligen, daß das Fahrzeug mit der Ladung jeder Verkehrslage gewachsen ist, mit der auf dem in Aussicht genommenen Weg zu rechnen ist. Die auf das Fahrzeug geladenen Güter dürfen also weder die Stabilität des Fahrzeuges noch dessen Bremsfähigkeit unzulässig beeinträchtigen. Ich denke, daß damit die Begriffe der Betriebs- und Beförderungssicherheit hinreichend voneinander abgegrenzt sind.

Durch den Rechtsausschuß ist in § 412 noch die Pflicht des Absenders aufgenommen worden, das Gut nicht nur zu laden und zu stauen, sondern auch entsprechend zu befestigen.

§ 412 Abs. 2 beschäftigt sich mit der Lade- und Entladezeit. Hier trifft der Gesetzgeber keine konkrete Regelung und stellt vielmehr auf den Einzelfall ab. Zu klären ist stets, welche Lade

und Entladezeit angemessen ist. Klarzustellen ist jedoch, daß es auf die angemessene Zeit nur dann ankommt, wenn die Parteien keine anderslautende Vereinbarung getroffen haben und eventuell feste Zeiten einvernehmlich geregelt haben. Eine derartige Konkretisierung ist beispielsweise im Entwurf der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Güterkraftverkehr vorgesehen, wie sie mir in der Fassung vom 20. April dieses Jahres vorliegen (§ 5 Absatz 2: maximal je 1 Stunde Be- und Entladung).

dd) Absenderhaftung

Im § 414 sind Bestimmungen zur verschuldensunabhängigen Haftung des Absenders in besonderen Fällen vorgesehen. Hier sind insbesondere Haftungsfragen zu dem bereits angesprochenen Fällen der ungenügenden Verpackung oder Kennzeichnung, sowie der Unterlassung der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes enthalten.

Im Bestreben ein Gleichgewicht der verschuldensunabhängigen Haftung des Absenders mit der des Frachtführers herzustellen, sind auch die Ansprüche gegen den Absender einer summenmäßigen Haftungsbeschränkung unterworfen.

Eingefügt sind noch besondere Vorschriften, die ausschließlich dem Verbraucherschutz dienen sollen. Dem dürfte allerdings im Transportrecht keine erhöhte Bedeutung zukommen, da es ausschließlich um natürliche Personen geht, die den Vertrag zu einem Zweck schließen, der weder ihrer gewerblichen noch ihrer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann.

ee) Kündigungsrecht

In § 415 wird dem Absender ein jederzeitiges Kündigungsrecht eingeräumt. Eine solche Regelung fehlte bisher im Bereich des Straßen- und Eisenbahntransportrechts. Geregelt war bisher nur vom geltenden Recht die Vertragsbeendigung nach Beförderungsbeginn. Entsprechende Vorschriften gab es in der KVO und der EVO. Durch das jederzeitige Kündigungsrecht des

Auftraggebers soll dem Auftraggeber größtmögliche Dispositionsfreiheit eingeräumt werden. Neben diesem allgemeinen Kündigungsrecht des Absenders sind in den nachfolgenden Absätzen des § 415 noch Vorschriften eingefügt worden, die die Rechtsfolgen der Kündigung, insbesondere auch die Rechte des Frachtführers zum Gegenstand haben. Insbesondere der Fall, daß das Gut bereits verladen ist, wird in Abs. 3 des § 415 einer genauen Regelung unterworfen.

§ 415 Abs. 2 enthält Bestimmungen, die den Anspruch des Frachtführers auf Fracht und Standgeld für den Fall der Kündigung durch den Absender regeln. Dabei ist durch den Rechtsausschuß noch berücksichtigt worden, daß es nicht sachgerecht erscheint, dem Frachtführer in Fällen, in denen er selbst den Anlaß für die Kündigung gegeben hat, noch einen Anspruch auf die vereinbarte Fracht, Standgeld und auf Aufwendungen zuzubilligen, obwohl die Beförderung für den Absender nicht mehr von Interesse ist, etwa weil er für die gesamte Beförderung einen neuen Frachtführer beauftragen muß.

ff) Sonstiges

Lassen Sie mich die nächsten Vorschriften bis einschließlich § 421 hier überspringen. Ich möchte Sie insoweit wegen dieser Regelungen auf meine Anmerkungen in den Ihnen ausgeteilten Manuskripten verweisen.

Kommen wir zu § 422, einer Vorschrift über die Nachnahme. Vorbild auch dieser Regelung ist eine Vorschrift in der CMR namentlich der Artikel 21. Hier ist vorgesehen, daß der Frachtführer bei Vereinbarung der Einziehung einer Nachnahme den vom Empfänger einzuziehenden Betrag entweder in bar oder in Form eines gleichwertigen Zahlungsmittels einzuziehen hat. Mit dieser Formulierung hat der Gesetzgeber Rücksicht darauf genommen, daß zunehmend elektronische Medien bei der Bewirkung einer Zahlung verwendet werden. Als gleichwertiges Zahlungsmittel im Sinne dieser Vorschrift soll vor allem das sogenannte Elektronik-Cash angesehen werden. In der Praxis wichtig ist jedoch, daß der Scheck nicht als gleichwertiges Zahlungsmittel im Sinne dieser Vorschrift angesehen wird.

§ 423, eine Vorschrift über die Lieferfrist, ist im wesentlichen mit zwei Konsequenzen verknüpft. Zum einen steht sie in engem Zusammenhang mit der Haftung des Frachtführers wegen Lieferfristüberschreitung, zum anderen im Zusammenhang mit der Verlustvermutung, die in § 424 geregelt ist. Danach gilt das Gut für den Anspruchsberechtigten als verloren, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist nach § 423 noch innerhalb eines weiteren Zeitraumes abgeliefert wird, der der Lieferfrist entspricht, mindestens aber 20 Tage.

b) Haftung des Frachtführers

Konzentrieren möchte ich mich im folgenden auf die Haftungsvorschriften des Frachtrechts, die den Kernbereich dieser Vorschriften bilden und die im Zentrum der Diskussion über das neue Transportrecht standen. Das Haftungssystem ist in allen wesentlichen Punkten den Bestimmungen der CMR über die Haftung des Frachtführers im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr angelehnt. Der Frachtführer ist haftbar für Verluste und Beschädigungen innerhalb seiner Obhutszeit sowie für Lieferfristüberschreitung. Die Haftung ist begrenzt, soweit der Schaden durch ein unabwendbares Ereignis ausgelöst worden ist, oder, sofern ausschließlich aufgezählte Haftungsausschlußgründe vorhanden sind. Übernommen worden ist auch das Prinzip der summenmäßigen Haftungsbeschränkung auf 8,33 Sonderziehungsrechte, wie sie in der CMR vorgesehen ist.

Der damit gewählte Haftungshöchstbetrag liegt deutlich unter den bisher beispielsweise im Geltungsbereich der KVO liegenden Höchstsätze von DM 80,00 bzw. bei der EVO von DM 100,00. Die gesetzlich vorgesehene Haftung ist damit aus Sicht der Verlader gegenüber der bisher geltenden Haftung deutlich eingeschränkt.

Der Frachtführer haftet für unmittelbare Schäden am Gut durch Verlust oder Beschädigung (sog. Substanzschäden) sowie für Schäden durch Lieferfristüberschreitung, ohne Rücksicht auf ein Verschulden des Frachtführers. Läßt sich jedoch nachweisen, daß der Absender oder Empfänger durch sein Verhalten an der Schadensentstehung mitgewirkt hat oder beruht die Entstehung des Schadens auf einem besonderen Mangel des Gutes, so reduziert sich der Haf-

tungsumfang des Frachtführers entsprechend diesem Schadensbeitrag. Problem für den Frachtführer ist jedoch, daß er diese anderweitige Ursache nachweisen muß.

Befreit ist der Frachtführer von seiner Haftung, soweit er beweist, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Umständen beruht, die der Frachtführer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Es dürfte schwierig sein für den Frachtführer, sich auf Grundlage dieser Vorschrift zu entlasten. Grundsätzlich kann das unabwendbare Ereignis nur dann angenommen werden, wenn ein besonders gewissenhafter Frachtführer bei Anwendung der äußersten, ihm zumutbaren Sorgfalt, den Schaden nicht hätte vermeiden können.

Zu vermuten ist allerdings, daß in Zukunft häufig der Einwand kommen wird, es habe sich um unvermeidliche Mängel des Fahrzeuges gehandelt, die zu dem Schaden geführt haben. Hier war im Gesetzgebungsverfahren zunächst vorgesehen, daß der Frachtführer sich nicht auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges berufen könne, es sei denn, daß der Absender ihm das Fahrzeug gestellt habe. Diese Formulierung wurde jedoch mit der Begründung gestrichen, daß es nicht sachgerecht erscheint, den Frachtführer selbst in Fällen haften zu lassen, in denen der den Schaden verursachende Mangel des Fahrzeuges unabwendbar war. Insofern ist hier nunmehr zumindest eine Möglichkeit für den Frachtführer geschaffen, sich zu entlasten, soweit er nachweist, daß der eingetretene Fahrzeugmangel auch bei größtmöglicher Sorgfalt nicht vorhersehbar war. Es wird der Rechtsprechung vorbehalten bleiben, wie sie mit derartigen Einwendungen umgeht, und in welchem Umfang sie diese Einwendungen zulassen wird. Ich gehe jedenfalls davon aus, daß diese Problematik in Zukunft die Gerichte ständig beschäftigen wird.

In § 427 des Entwurfes sind schließlich besondere Haftungsausschlußgründe genannt, die den Frachtführer ebenfalls von seiner Haftung entlasten.

Ähnliche Haftungsausschlußgründe fanden sich bisher schon in der KVO und auch in der CMR. Kritik hat in der Endphase der Beratungen noch die Regelung in § 427 Abs. 1 Ziffer 1 hervorgerufen, wonach der Frachtführer auch dann von seiner Haftung befreit ist, soweit der

Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf der vereinbarten oder der Übung entsprechenden Verwendung von offen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen oder Verladung auf Deck zurückzuführen ist. Diese Klausel führte zur Anrufung des Vermittlungsausschusses durch den Bundesrat. Die Einwendungen gegen diese Vorschrift waren, wie sollte es anders sein, von der Automobilindustrie erhoben worden, die durch diese Klausel eine erhebliche Verschlechterung ihrer Haftungslage beim Transport von Neufahrzeugen auf sich zukommen sah. Für Schäden, die an den Fahrzeugen während des Transportes entstehen, müßten ausschließlich die Verlader haften.

Die Gründe für die Beschwerde der Automobilindustrie liegen auf der Hand. Allerdings müssen sich die Automobilverlader bereits im internationalen Verkehr nach der CMR ebenfalls diesen Haftungsausschluß entgegenhalten. Warum also sollten sie im nationalen Verkehr bevorzugt behandelt werden? Warum soll der Automobilverlader, der seine Fahrzeuge nach Frankreich liefert, besser gestellt sein, als wenn die Fahrzeuge nur bis Saarbrücken geliefert werden? Im übrigen halte ich das Wehklagen der Automobilindustrie für leicht überzogen. Aufgrund der Marktmacht der Automobilhersteller steht es ihnen doch problemlos frei, abweichende vertragliche Vereinbarungen mit den von ihnen beauftragten Frachtführern zu tätigen, in denen dieser Haftungsausschlußgrund seinerseits wieder ausgeschlossen wird. Die Kritik der Industrie greift daher meiner Auffassung nach ins Leere. Nach bisher noch unbestätigten Informationen soll jedoch eine Art Kompromiß ins Gesetz eingefügt werden, wonach sich der Frachtführer auf diesen Haftungsausschlußgrund nur berufen kann, wenn er sich nicht ausdrücklichen Weisungen des Absenders widersetzt. Inhaltlich würde nach meiner Einschätzung jedoch im Endeffekt nichts verändert.

§ 427 enthält Ausschlußtatbestände, die jeweils haftungsbefreiende Sachverhalte umschreiben. Es geht hier jeweils um besondere Gefahren für das beförderte Gut, die sich allesamt nicht dem Verantwortungs- und Risikobereich des Frachtführers zurechnen lassen.

Von der Sache her entsprechen diese Bestimmungen den sogenannten bevorrechtigten Haftungsausschlußgründen des Art. 17 Abs. 4 der CMR. In Abs. 1 heißt es ausdrücklich, daß der Frachtführer von seiner Haftung befreit ist, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die

Überschreitung der Lieferfrist auf eine der folgenden Gefahren zurückzuführen ist. Hiermit wird klargestellt, daß auch für die Haftungsausschlußgründe der Rechtsgedanke der Schadensteilung bei mitwirkenden Ursachenbeiträgen herangezogen wird. Ist der Schaden zum Teil auf eine der hier genannten Gefahren zurückzuführen, beruht aber andererseits auch auf einem möglicherweise fehlerhaften Verhalten des Frachtführers, so kann sich der Frachtführer nur teilweise auf den Haftungsausschluß berufen.

Lassen Sie mich kurz auf die einzelnen Haftungsausschlußgründe von § 427 eingehen.

Zum einen die vereinbarte oder der Übung entsprechende Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen oder Verladung auf Deck.

Wie bereits gesagt, ist die Automobilindustrie über diese Regelung nicht gerade begeistert.

Für den Haftungsausschluß ist es nicht notwendig, daß eine Vereinbarung über die Verwendung von offenen Fahrzeuge schriftlich gefaßt wird. Dem Frachtführer möchte ich jedoch anraten, eine Vereinbarung über die Verwendung offener Fahrzeuge oder die Verladung auf Deck schriftlich aufzunehmen. Der Grund liegt ganz einfach darin, daß derjenige, der sich auf einen Haftungsausschlußgrund beruft, auch dessen Vorliegen nachzuweisen hat.

Dieser Haftungsausschlußgrund soll in der Praxis den häufigen Fällen Rechnung tragen, in denen der offene Transport schon nach der Art des Gutes, z. B. im Containerverkehr, quasi eine Selbstverständlichkeit darstellt.

§ 427 Abs. 1 Nr. 2 erfaßt den Fall der ungenügenden Verpackung durch den Absender. Die Vorschrift ist in unmittelbarem Zusammenhang mit der Absenderhaftung nach § 414 Abs. 1 Nr. 1 des Entwurfes zu sehen. Die Verpackung soll grundsätzlich eben Sache des Absenders sein. Für ihre Mangelhaftigkeit und die daraus resultierenden Schäden hat er aufzukommen. Mit der Formulierung „ungenügend“ werden sowohl Fälle des Fehlens als auch der Mängel der Verpackung zusammengefaßt.

Nr. 3 enthält einen Haftungsausschluß aufgrund von Fehlern des Absenders bei Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes. Eine ähnliche Regelung finden Sie auch in Art. 17 Abs. 4 Bst. c der CMR.

Nr. 4 ist ebenfalls in Anlehnung an die CMR gebildet und sieht eine Haftungsbeschränkung wegen besonderer Schadensanfälligkeit des Gutes aufgrund seiner natürlichen Beschaffenheit vor. Die Aufzählung hat nur exemplarischen Charakter. Erfasst werden z. B. auch Schadensarten wie etwa die Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren. Auch die Nr. 5 und 6 entsprechen Vorbildern, die wir bereits aus der CMR kennen. Ich möchte an dieser Stelle nicht mehr im einzelnen darauf eingehen. Wichtig ist, daß es sich bei allen sechs Haftungseinschränkungen um sogenannte bevorrechtigte Haftungstatbestände handelt. Das heißt, der Frachtführer muß darlegen und beweisen, daß der eingetretene Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der hier genannten sechs Gefahren entstehen konnte. Er muß also nicht nachweisen, daß die konkrete Gefahr tatsächlich den eingetretenen Schaden herbeigeführt hat, sondern nur, daß die Möglichkeit eines Ursachenzusammenhanges zwischen der Gefahr und dem Schaden besteht. Dadurch wird eine widerlegliche Vermutung dafür aufgestellt, daß sich der Schaden auf Grundlage der genannten Gefahr entwickelt hat. Dies mag im Einzelfall äußerst kompliziert klingen, entspricht aber vollständig der Regelung, wie sie im internationalen Verkehr unter Geltung der CMR üblich ist. Der Geschädigte hat jeweils den Gegenbeweis anzutreten, daß die behauptete Gefahr nicht Schadensursache war.

In § 431 des Entwurfes ist nun die Haftungshöchstgrenze der CMR mit 8, 33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm übernommen, einem Betrag also, der zur Zeit etwa bei DM 20,00 liegen dürfte. Dieser Haftungshöchstbetrag, zu dessen Einschränkungsmöglichkeiten ich noch kommen werde, gilt jedoch nur hinsichtlich der Entschädigungen für Verlust oder Beschädigung des Gutes. § 431 Abs. 3 sieht vor, daß die Haftung wegen Überschreitung der Lieferfrist auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt ist. Die Haftungshöchstgrenze ist schließlich für sonstige Schäden, die nicht durch den Verlust oder die Beschädigung des Gutes herbeigeführt worden sind, in § 433 geregelt. Die Begrenzung hierfür soll das dreifache des Betrages sein, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Erfasst sind hier sogenannte Fälle der positiven Forderungsverletzung, also Fallvarianten, in denen Schäden auf der Verletzung von Nebenpflich-

ten des Vertragsverhältnisses beruhen. Es muß sich hier jedoch stets um Pflichten handeln, die ein beförderungstypisches oder zumindest beförderungsnahes Fehlverhalten beinhalten. Erfäßt sind zudem auch noch solche Schäden, die keine Personen oder Sachschäden darstellen.

Denkbare Beispiele sind etwa erhöhte Aufwendungen aufgrund von falschen Auskünften des Frachtführers oder Vermögensschäden, die auf einer Falschlieferung, etwa auf einem Vertauschen der Güter, beruhen. Man denke etwa an den Fall der Ablieferung des falschen Gutes, worauf es zu einer Produktionsstörung kommt. Oder einen Fall, der den Bundesgerichtshof einmal beschäftigte, in dem ein Frachtführer während des Transportes Waren geschmuggelt hatte, worauf es zum Abbruch der Geschäftsbeziehungen zwischen Absender und Empfänger kam. All dies sind Verletzungen von Nebenpflichten, die zwar mit der Beförderung zusammenhängen, aber weder zu Verlust noch Beschädigung des Gutes noch zu Lieferfristüberschreitungen führen und andererseits nicht zu Personen- oder Sachschäden führen.

Warum letztlich bei Verzögerungen dreimal so hoch gehaftet werden soll wie für Schäden des Gutes, ist nicht recht einsehbar und nach meiner Einschätzung auch rechtspolitisch verfehlt. Warum soll derjenige, der nur zu spät kommt, eine höhere Haftung befürchten müssen als derjenige, dem das Gut abhanden gekommen ist oder bei dem es völlig zerstört worden ist. Man muß sich sogar die Frage stellen, ob durch solche Regelungen, wenn sie sich denn erst einmal herumgesprochen haben, nicht sogar ein Anreiz dafür gegeben wird, ein Gut lieber als verloren zu melden, anstatt es verspätet auszuliefern. Lassen Sie mich an dieser Stelle noch kurz den Kommentator Thorsten Hansen der Zeitschrift *Fracht und Materialfluß* zitieren, der zur Haftungsbegrenzung wegen Überschreitung der Lieferfrist im Aprilheft dieses Jahres folgendes anmerkte:

„Schön, daß die Verspätungshaftung zumindest begrenzt wurde. Doch reicht die Höhe dieser „Begrenzung“ aus, daß Speditionsfahrer noch schneller mit noch weniger Ruhepausen und damit noch risikoreicher unterwegs sein müssen als bisher? Angesichts der wachsenden Lkw-Dichte auf unseren Straßen wäre es vielleicht eine Möglichkeit gewesen, zu den Beratungen nicht nur Theoretiker heranzuziehen, die ihr Lebtage noch nie auf „dem Bock“ gesessen haben. Praktikern wären Schwachstellen wie diese sofort aufgefallen. Doch leider ist es, wie in allen

anderen Fällen, auch so, daß Gesetze in Deutschland mit großem Eifer, bestem Willen, aber ohne einen Funken Sachkenntnis, am Grünen Tisch zusammengebastelt werden und diejenigen, die es angeht, hinterher in der Praxis die meist bittere Suppe auslöffeln dürfen.“

Die Beurteilung, ob Herr Hansen mit seiner Kritik hier richtig liegt, möchte ich den Praktikern selbst überlassen.

Festzuhalten bleibt, daß die Haftung des Frachtführers auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt bleibt. Nach der KVO war bislang bei Schäden wegen Lieferüberschreitungen im Vergleich dazu ein Betrag bis zu DM 30.000,00 zu zahlen.

Eine entscheidende neue Bestimmung finden wir in § 434 des Entwurfes. Die Haftungsbegrenzungen der vorausgegangenen Vorschriften können nicht dadurch umgangen werden, daß der Anspruchsteller sich auf sogenannte außervertragliche Ansprüche beruft. Bisher war es möglich, daß bei nachweisbarem Verschulden auf die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches in den §§ 823 ff. zurückgegriffen wurden. Gelang dem Absender oder Empfänger der Nachweis des verschuldeten Schadens, so konnte über die allgemeinen Bestimmungen eine unbegrenzte Haftung herbeigeführt werden. So konnte etwa der KVO-Frachtführer, dem Diebe das Fahrzeug mitsamt der Ladung entwendet hatten, sich nicht erfolgreich auf die Haftungsbegrenzungen der KVO berufen, wenn ihm andererseits der Eigentümer des Gutes nachweisen konnte, daß das Fahrzeug mit steckengelassenem Zündschlüssel auf einem Parkplatz stehengeblieben war. Nach dem allgemeinen Zivilrecht haftet nämlich derjenige, der fahrlässig das Eigentum eines anderen widerrechtlich verletzt, auf den daraus entstehenden Schaden und kann sich auf keinerlei Begrenzung seiner Haftung berufen. Daran änderte auch der Umstand nichts, daß der Schaden letztlich durch die vorsätzliche Handlung eines Dritten erst herbeigeführt werden konnte, wenn doch der Frachtführer selbst zumindest fahrlässig gehandelt hatte. Die Begrenzungen des Frachtrechts liefen daher vielfach leer. Dieser Weg ist durch § 434 endgültig abgeschnitten, ein wie ich meine wichtiger Schritt in Richtung Haftungsbegrenzung.

Sämtliche Haftungsbefreiungen und Begrenzungen des neuen Frachtrechts greifen jedoch dann nicht ein, wenn der Frachtführer oder eine seiner Hilfspersonen vorsätzlich oder leichtfertig in

dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, gehandelt haben. Stellt ein Gericht fest, daß ein derartiges verschärftes Verschulden vorliegt, so sind sämtliche Haftungsvergünstigungen für den Frachtführer hinfällig.

Diese Leichtfertigkeit in dem Bewußtsein eines wahrscheinlichen Schadenseintritts verlangt jedoch ein stärkeres Verschulden als nur grobe Fahrlässigkeit, wie wir sie aus dem Bereich des groben Organisationsverschuldens her kennen. Die Rechtsprechung hat bisher in transportrechtlichen Fällen oft dazu geneigt, eine als zu gering empfundene Haftung dadurch zu verschärfen, in dem sie die Anforderungen an grobes Verschulden immer weiter herabsetzte. Ich habe jedoch Zweifel daran, ob allein durch die neu gewählte Formulierung sichergestellt ist, daß die Rechtsprechung nicht erneut versuchen wird, die Haftungsbefreiungen und Begrenzungen des neuen Transportrechts in ähnlicher Form zu umgehen. Ich vermute fast, daß hier erneut ein Wust von Rechtsprechung auf uns zukommen wird, der sich damit beschäftigt, ob im Einzelfall ein derart gravierendes Verschulden vorgelegen hat, daß dem Frachtführer eine Berufung auf die Begrenzungen des Transportrechts nicht mehr ermöglicht. Insbesondere im Hinblick auf die doch jetzt eher geringe Haftung des Frachtführers werden die Anwälte der Verlager hier nach Möglichkeiten suchen, um den engen Grenzen der transportrechtlichen Haftung zu entgehen. Alle Haftungsbegrenzungen des Transportrechts könnten ihre Bedeutung verlieren.

Schon jetzt entnehme ich der Fachliteratur, daß das Verhältnis von Leichtfertigkeit und Schädigungsbewußtsein, die nach dem Wortlaut des § 435 vorliegen müssen, ausgesprochen umstritten ist. Das Bewußtsein, ein Schaden werde mit Wahrscheinlichkeit eintreten, wird kaum je beweisbar sein. Die Gerichte werden daher vermutlich dazu neigen, allein aus dem besonders schwerwiegenden Pflichtenverstoß darauf zu schließen, daß der Schädiger das Bewußtsein haben mußte, es werde ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten. Hat der Frachtführer eine Nachlässigkeit begangen, die als besonders gravierend einzustufen ist, könnte dann die Haftungsbegrenzung entfallen.

Es ist davon auszugehen, daß die Gerichte auch in Zukunft häufig mit der Frage beschäftigt sein werden, ob die Haftungsbegrenzungen des Transportrechts im Einzelfall überhaupt zum

Tragen kommen. Die Problematik des sogenannten groben Organisationsverschuldens wird vermutlich auch weiterhin Gerichte und Anwälte beschäftigen, nachdem die Rechtsprechung bereits in den vergangenen Jahren im Hinblick auf Art. 29 der CMR, also im internationalen Straßengütertransport, die Anforderungen an eine die Höchsthaftung nach CMR durchbrechende grobe Fahrlässigkeit in nicht mehr nachvollziehbarer Weise auf ein Maß herabgeschraubt hat, das in anderen Bereichen des Rechts seinesgleichen sucht.

Das wirklich Gefährliche bei der Durchbrechung der Haftungsbeschränkung liegt weniger darin, daß die Haftungshöchstgrenzen nicht mehr gelten, sondern vielmehr darin, daß der Frachtführer bei Verlust und Beschädigung nicht mehr nur für den Güterschaden haftet, sondern auch für sämtliche Güterfolgeschäden. Die Haftung ist dann kaum noch kalkulierbar.

Eine völlig neue Vorschrift, die bisher wohl in der Schifffahrt, nicht aber im Straßengütertransport ein Vorbild im geltenden Recht hatte, ist die Regelung in § 437 des neuen HGB. Hier hat der Gesetzgeber eine deutliche Verbesserung der Rechtsstellung des Absenders herbeigeführt. Der geschädigte Absender kann seine Ansprüche direkt gegenüber dem ausführenden Frachtführer geltend machen. Der Absender ist also nicht darauf angewiesen, zunächst einmal seinen Vertragspartner heranzuziehen. Der ausführende Frachtführer kann jedoch alle Einwendungen geltend machen, die dem Hauptfrachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen. Sind hier also besondere Haftungsbeschränkungen vereinbart, so gilt diese Besserstellung auch für den ausführenden Frachtführer. Hat der Hauptfrachtführer seine Haftung gegenüber dem Absender erweitert, wirkt diese Erweiterung gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er dieser Erweiterung schriftlich zugestimmt hat.

Der Gesetzgeber will mit der Regelung über die Haftung des ausführenden Frachtführers einem im gegenwärtigen Recht häufig zu beobachtenden kostenträchtigen Problem entgegenwirken. Der Geschädigte kann häufig nur seinen direkten Vertragspartner in Anspruch nehmen. Dieser wird es zumeist auf einen Prozeß ankommen lassen, um seinerseits eigene Regreßansprüche gegen den Unterfrachtführer zu wahren. Unabhängig wie der Rechtsstreit ausgeht, sind damit jedenfalls die Kosten für die Beteiligten enorm in die Höhe getrieben worden.

Zusätzlich bestand für den Geschädigten das Risiko, daß bei Insolvenz des Hauptfrachtführers oftmals der einzige Anspruchsgegner ausfiel. Mit der Möglichkeit der Direktinanspruchnahme die bisher zumindest im internationalen Verkehr bekannt war, wirkt der Gesetzgeber diesem Problem entgegen. Kostenersparnis ist insoweit auch für das Transportgewerbe zu erwarten.

Wenden wir uns nun der Vorschrift des § 438 zu, die sich mit der rechtzeitigen Schadenanzeige befaßt. Die Regelung enthält im wesentlichen eine für die Beweisführung erhebliche Klausel. Nimmt der Empfänger das Gut vorbehaltlos an, so führt die nicht zu einem Anspruchsverlust, wohl aber zu einer Verschlechterung der Beweislage für den Empfänger bzw. den Absender.

Grundsätzlich gilt, daß äußerlich erkennbare Beschädigungen und Verluste des Gutes unverzüglich anzuzeigen sind, während bei äußerlich nicht erkennbaren Verlusten und Beschädigungen eine Frist von 7 Tagen nach Ablieferung läuft. Erfolgt die Schadenanzeige nicht rechtzeitig, so wird vermutet, daß das Gut in vertragsgemäßem Zustand abgeliefert worden ist. Es ist dann Sache des Empfänger oder Absenders nachzuweisen, daß entgegen dieser Annahme doch eine Beschädigung des Gutes vorhanden war und zwar im Zeitpunkt der Ablieferung.

Für die Art und Weise der Schadenanzeige ist durch den Rechtsausschuß noch einmal eine Änderung des § 438 eingefügt worden. Die Übermittlung der Schadenanzeige kann mit Hilfe einer telekommunikativen Einrichtung erfolgen. Einer Unterschrift bedarf es nicht, wenn aus der Anzeige der Aussteller der Schadenanzeige in anderer Weise erkennbar ist. Dem Gesetzgeber erschien es nicht sachgerecht, die Übermittlung einer Schadenanzeige per Fax für nicht ausreichend zu erachten, ansonsten wären im nationalen Transportrecht strengere Anforderungen an die Schadenanzeige gestellt worden, als sie im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gelten.

Lassen sie mich die Vorschriften zur Verjährung und zum Gerichtsstand an dieser Stelle überspringen und zum Pfandrecht übergehen, welches in § 441 des Entwurfes geregelt ist. Die Vorschrift erweitert die Rechte des Frachtführers zur Sicherung seiner Forderungen ganz erheblich. Der Frachtführer kann ein Pfandrecht für sogenannte inkonnexe Forderungen geltend ma-

chen. Dies bedeutet, daß er Pfandrechte auch für Forderungen geltend machen kann, die aus zeitlich zurückliegenden Frachtverträge resultieren. Das bisher geltende Recht sieht zumeist nur eine Sicherung bezüglich der Forderungen aus dem konkreten Frachtvertrag vor. Hier erweitert der Gesetzgeber die Sicherungsmöglichkeiten des Frachtführers ganz erheblich.

Das Gesetz war zunächst so formuliert worden, daß das Pfandrecht nur dann geltend gemacht werden kann, sofern es sich um anerkannte oder rechtskräftig festgestellte Forderungen handelt. Die nunmehr vorliegende Version setzt nur voraus, daß das Pfandrecht für unbestrittene Forderungen geltend gemacht wird.

Der Pfandgläubiger kann sich aus dem Pfand befriedigen, ohne zuvor eine Erklärung des Schuldners abwarten zu müssen. Ein Anknüpfen an ein Anerkenntnis der Forderung würde im Ergebnis dazu führen, daß das inkonnexe Pfandrecht überhaupt keine praktische Bedeutung hätte.

Darüber hinaus sieht das Gesetz vor, daß das inkonnexe Pfandrecht nicht nur für Ansprüche aus Frachtverträgen gelten soll, sondern auch für alle sonstigen Verkehrsverträge. Angesichts der Nähe der Fracht-, Speditions- und Lagerverträge zueinander und der Tatsache, daß Transportunternehmer mit einem Kunden häufig unterschiedliche Verträge abschließen, erschien es dem Gesetzgeber nicht sachgerecht, den Frachtführer wegen einer Forderung aus einem mit dem Absender früher abgeschlossenen Speditions- oder Lagervertrag die Ausübung eines Pfandrechtes zu verwehren.

Der Gesetzgeber hat mit der Ausdehnung des Frachtführerpfandrechts auf sogenannte inkonnexe Forderungen insbesondere der wachsenden Umlaufgeschwindigkeit der Güter Rechnung getragen. Häufig erfolgt eine Rechnungserstellung durch den Frachtführer ja auch erst dann, wenn dieser bereits wieder den Besitz an dem Gut verloren hat. Das konnexe Pfandrecht läuft daher häufig leer. An dieser Stelle gewährt das neue Frachtrecht einen wertvollen Vorteil für den Frachtführer.

Das inkonnexe Pfandrecht sichert die Möglichkeit, daß der Frachtführer bei laufenden Geschäftsbeziehungen mit einem Absender seine durch laufende Rechnungen aufgelaufenen Forderungen im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Absenders absichern kann.

c) **Möglichkeiten zur Abweichung von den gesetzlichen Haftungsbestimmungen**

Ob und inwieweit kann von den Vorgaben zur Haftung abgewichen werden? Der Entwurf der Sachverständigenkommission sah zunächst vor, daß von den Vorschriften über die Haftung des Frachtführers nur durch Individualvereinbarung zwischen den Vertragsparteien abgewichen werden kann, nicht aber durch Allgemeine Geschäftsbedingungen. Die Haftungsregelungen waren damit nicht zwingend, schließlich hätten die Vertragsparteien alles mögliche durch entsprechende Absprachen neu regeln können, aber immerhin AGB-fest. Weder der Verloader, noch der Frachtführer, hätten durch bloßen Hinweis auf Allgemeine Geschäftsbedingungen die Haftung reduzieren können. Man hätte die komplette Haftungshöchstgrenze durch Einzelvereinbarung aushandeln müssen. Davon ist die neue Regelung nun abgewichen. Man hat, nachdem zunächst grundsätzlich durch AGB andere Regelungen eingeführt werden konnten, nun eine Regelung vorgesehen, die Haftungsgrenzen durch AGB in einem bestimmten Korridor zuläßt und daher auch als Korridorlösung bezeichnet wird. Die Entschädigung für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes kann durch allgemeine Geschäftsbedingungen auf einen Betrag zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten festgelegt werden. Geht man davon aus, daß eine Rechnungszahlungseinheit etwa einem Betrag von DM 2,50 entspricht, so finden sich mit den 2 Rechnungseinheiten die bisher in den ADSp vorhandene DM 5,00 als Haftungsgrenze wieder. Entsprechend sind 40 Rechnungseinheiten etwa DM 100,00 und entsprechen damit dem bisherigen Haftungshöchstbetrag in der EVO.

Zu der Frage, inwieweit tatsächlich durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, die hier niedergelegten Grenzen festgelegt werden können, werde ich noch zu einem späteren Zeitpunkt zurückkommen.

3. Regelungen des Speditionsvertrages

Inhalt des Speditionsvertrages, dies stellt § 453 des neuen HGB klar, bleibt die Verpflichtung die Versendung des Gutes zu besorgen. Entgegen dem bisher geltenden Recht erschien es dem Gesetzgeber nicht mehr sachgerecht, als notwendiges Merkmal des Speditionsvertrages ein Handeln des Spediteurs für Rechnung des Versenders zu normieren. Ein Speditionsvertrag ist daher jeder Vertrag, durch den sich der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes entweder für Rechnung des Versenders oder aber für eigene Rechnung zu besorgen.

Die Ziele des Gesetzgebers bei Neuregelung des Speditionsrechts sind vom Gesetzgeber selbst wie folgt formuliert worden:

„Der Speditionsvertrag wird in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht als spezieller Geschäftsbesorgungsvertrag charakterisiert. Abweichend vom geltenden Recht werden aber Pflichtenkreis und Leistungsprogramm des Spediteurs neu und umfassender umschrieben und die Haftung des Spediteurs neu geregelt. Von besonderer Bedeutung ist dabei die grundsätzliche Orientierung des speditionrechtlichen Haftungssystems an der Konzeption des Frachtrechts. Damit sollen bestehende rechtliche Unterschiede abgebaut werden.“

Ich brauche an dieser Stelle nicht erneut die Kritik aufzugreifen, die von Seiten der Spedition an dieser, ganz offenen Gleichschaltung des Spediteurs mit dem Frachtführer geäußert worden ist. Festhalten möchte ich jedoch die grundsätzlichen Ziele des Gesetzgebers. Beibehalten werden soll die Konzeption des Speditionsvertrages als fremdnütziger Geschäftsbesorgungsvertrag bei gleichzeitig umfassender Ausgestaltung des speditionellen Pflichtenkreises. Dabei wird die Haftung des Spediteurs in Anlehnung an die Haftung des Frachtführers geregelt.

Auf die Kernpunkte der Regelung möchte ich im folgenden eingehen:

a) **Kernpflichten des Spediteurs**

§ 454 konkretisiert den Begriff der Besorgung der Versendung. Entgegen dem bisherigen Leitbild des Gesetzgebers erschöpft sich die Leistung des Spediteurs nicht mehr im kommissionsmäßigen Einkauf von Verkehrsleistungen und in der Beauftragung eines Frachtführers. Zentraler Begriff ist, wie aus § 454 Abs. 1 zu entnehmen ist, die Organisation der Beförderung. Dabei werden im Rahmen des § 454 des neu gefaßten HGB drei Hauptpflichten aufgezählt, die aber keineswegs abschließend sind. Das neue Speditionsrecht geht stillschweigend davon aus, daß weitere Nebenpflichten bestehen, die im einzelnen nicht genannt werden müssen. Auch die im zweiten Absatz beschriebenen Pflichten von auf die Beförderung bezogenen Leistungen, Versicherung und Verpackung des Gutes, Kennzeichnung und Zollbehandlung, sind nicht abschließend. Hier werden einige speditionelle Nebenpflichten genannt, die zwar nicht zum Kernbereich speditioneller Tätigkeit gehören, deren Erfüllung aber von den Parteien selbstverständlich entsprechend vereinbart werden kann.

Als Beispiele mögen hier genannt sein der Einsatz und Tausch von Paletten und Containern oder ähnlichen Behältnissen, die Verwiegung des Gutes, die Beschaffung von Begleitpapieren oder die Einziehung von Nachnahmen. Soweit diese Tätigkeiten Beförderungsbezug aufweisen, unterfallen sie den speditionsrechtlichen Vorschriften.

Leistungen die vom Spediteur nicht mit Beförderungsbezug erbracht werden, unterfallen dagegen nicht dem Speditionsrecht, sondern in der Regel dem allgemeinen Werkvertragsrecht des bürgerlichen Gesetzbuches. Gemeint sind solche Tätigkeiten, die Speditionsunternehmen heute häufig für Handel und Industrie unternehmen, die aber mit Beförderungsleistungen im Prinzip nichts zu tun. Zu denken ist hier etwa an die Preisauszeichnung von Waren oder an Montagearbeiten. Diese Aufgaben unterfallen jedoch nicht dem Leitbild des Spediteurs wie es der Gesetzgeber sieht und führen damit auch nicht zur Anwendung der speditionsrechtlichen Vorschriften.

§ 453 Abs. 3 läßt dem Spediteur die Möglichkeit die erforderlichen Verträge entweder im eigenen Namen abzuschließen, oder aber im Namen des Versenders. Letzteres geht selbstver-

ständig nur, wenn eine entsprechende Vollmacht des Versenders vorliegt, wie auch die Vorschrift des § 453 Abs. 3 ausdrücklich betont. Beim Abschluß von Verträgen mit Frachtführern kann es durchaus vorteilhaft sein, Verträge nur als Vertreter, also in fremdem Namen abzuschließen. Der Vertragspartner des Frachtführers ist dann unmittelbar der Versender. Dies bedeutet, der Versender schuldet auch dem Frachtführer die Fracht und nicht etwa der Spediteur.

b) Haftung des Spediteurs

Im Zentrum aller Diskussionen bei der Entwicklung der neuen Vorschriften standen jedoch die Regelungen, die die Haftung des Spediteurs betreffen. Die zunächst vorgesehenen Regelungen haben im Bereich der Spedition zunächst harsche Kritik hervorgerufen. Die Kritik scheint mittlerweile zumindest abgeebbt zu sein, und wie es der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Spedition und Logistik, Dr. Ferger, ausdrückt, daß Schlimmste konnte verhindert werden (vgl. DVZ v. 30. April / 2. Mai 1998, S. 10).

Dennoch verbleibt der allgemeine Tenor, daß gerade die Spedition zu den wirtschaftlich Hauptleitragenden der Reform gehören wird. Hauptkritikpunkt ist dabei die in wesentlichen Teilen erfolgte juristische Gleichstellung des Speditionsrechts gegenüber dem Frachtrecht.

Nur der klassische speditionelle Bereich des Schreibtischspediteurs unterliegt der Verschuldenshaftung. Weitgehend ist das Verschulden des Spediteurs nicht mehr notwendig, um seine Haftung zu begründen.

Da ist zum einen die in § 461 des neuen HGB niedergelegte Obhutshaftung des Spediteurs für Güterschäden. Hat der an sich von seinem Schreibtisch aus organisierende Spediteur das Gut dennoch körperlich in Obhut, so bleibt er zwar Spediteur im Sinne des Gesetzes, begibt sich hinsichtlich des Güterschadens aber in eine dem Frachtführer ähnliche Risikosituation. Dies hat der Gesetzgeber zum Anlaß genommen, den Spediteur wie einen Frachtführer nach Gefährdungshaftungsgrundsätzen in Anspruch zu nehmen. Auf ein Verschulden kommt es dann nicht mehr an. Sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach richtet sich die Haftung des Spediteurs im Rahmen der Obhutshaftung nach den frachtrechtlichen Vorschriften.

Mit der sogenannten Obhutshaftung des Spediteurs hat der Gesetzgeber eine wesentliche Verschärfung der Haftung begründet.

Zudem ist damit zu rechnen, daß gerade hier im Bereich der Obhutshaftung durch die Rechtsprechung noch einige Unklarheiten zu beseitigen sind. Der Gesetzgeber hat nicht definiert, was eigentlich Obhut im Sinne des § 461 sein soll. Soll der Spediteur etwa auch dann Obhut haben, wenn die Güter sich zwar im fremden Lager befinden oder auf einem fremden Lkw, aber der Spediteur noch Weisungsmöglichkeiten hinsichtlich dieser Güter hat? Wie weit müssen die Einwirkungsmöglichkeiten des Spediteurs gehen, damit er der strengen Obhutshaftung unterliegt? Oder anders herum gefragt, wieviel Einflußmöglichkeiten darf der Spediteur behalten, ohne der Gefahr ausgesetzt zu sein, nach den Regeln der Obhutshaftung in Anspruch genommen werden zu können? An dieser Stelle darf man gespannt sein, wie die Rechtsprechung mit dem Begriff der Obhutshaftung umgehen wird.

Beim Frachtführer dürfte relativ klar sein, wie lange er die Obhut über das Gut behält. Der Zeitraum der Übernahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung ist relativ unproblematisch abzugrenzen. Bei der Spedition kann die Angelegenheit schwieriger werden. Man denke etwa an den Zeitraum des speditionellen Vorlaufes oder an Zeiträume transportbedingter Zwischenlagerungen.

Ich kann an dieser Stelle nur dazu raten, in der nächsten Zukunft immer wieder die DVZ-Beiträge zu verfolgen, die sich mit dem Bereich Obhutshaftung auseinandersetzen. Schon jetzt läßt sich prognostizieren, daß diese Problematik immer wieder zu Auseinandersetzungen führen wird.

Gravierende Änderungen im Bereich der Spedition sind im neuen Transportrecht auch dort enthalten, wo wir es mit den sogenannten Mischformen speditionellen Handelns zu tun haben. Gemeint sind der Selbsteintritt, die Fixkostenspedition und die Sammelladungsspedition.

Die Begriffe dürften hinreichend bekannt sein. Ich möchte daher nur ganz kurz darauf eingehen:

Viele Unternehmen, die sich als Spedition bezeichnen, verfügen auch über einen eigenen Fuhrpark. Diese Speditionen organisieren nicht nur den Transport, sondern führen ihn, zumindest teilweise, auch selbst aus.

Hier spricht man von Selbsteintritt.

Beauftragt der Versender den Spediteur mit der Versendung des Gutes, das mit Gütern anderer Versender gemeinsam oder zumindest auf einem Teil der Strecke transportiert wird, so spricht man allgemein von Sammelladungsspedition. Schließlich spricht man von Fixkostenspedition in Fällen, in denen sich Versender und Spediteur unabhängig vom Aufwand über die Höhe der Vergütung für Organisation und Durchführung des Transports geeinigt haben. Der Spediteur verkauft quasi den Transport, den er eigentlich für den Versender auf dessen Rechnung organisieren soll. Dies dürfte in der Spedition heute sogar der überwiegende, wenn nicht gar der Regelfall sein.

Für diese drei Bereiche speditionellen Handelns, sah zwar das bisher geltende Handelsgesetzbuch eine weitgehende Gleichstellung mit dem Frachtführer vor. In der Praxis allerdings erfolgte die Gleichstellung nur beim Selbsteintritt.

Der Grund hierfür lag in der zwingenden Bestimmung des § 1 Abs. 5 der KVO, die ab 1. Juli 1998 nicht mehr gelten wird. § 1 Abs. 5 der KVO war insoweit von Bedeutung, als das HGB vorsah, daß selbsteintretender Spediteur, Fixkostenspediteur und Sammelladungsspediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers tragen. § 1 Abs. 5 KVO bestimmte dann aber, daß die Regeln über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag, wie sie die KVO vorsah, nur soweit gelten, wie der Spediteur das Gut mit eigenen Kraftfahrzeugen im Güterfernverkehr befördert. Die strenge, unabdingbare Haftung des Frachtführers aus der KVO mit einer Haftungsbeschränkung von DM 80,00 pro Kilogramm galt damit für den Spediteur nur soweit, wie er Selbsteintritt betrieb. Der Fixkosten- und der Sammelladungsspediteur hatten dagegen die

Möglichkeit, ihre Haftung durch die ADSp weitgehend zu begrenzen. Obwohl also grundsätzlich ihre Rechte und Pflichten denen des Frachtführers gleichgestellt sein sollten, wurde quasi durch die Hintertür des § 1 Abs. 5 KVO ihre Haftung wieder begrenzt.

Im Speditionsgewerbe wurde diese Regelung allgemein hin als sachgerecht empfunden, fungierte doch der selbsteintretende Spediteur tatsächlich wie ein Frachtführer, wenn er die Beförderung selber vornahm.

Warum sollte aber allein die Tatsache, daß das Gut zusammen mit dem Gut anderer Versender befördert wurde, oder gar die Tatsache, daß ein fester Preis vereinbart wurde, dazu führen, daß ein Spediteur der strengen Haftung des Frachtführers unterlag?

Über 90 % des Speditionsgeschäfts werden ja heute schließlich mit Festpreisen abgeschlossen, was, wie wir alle wissen, daran liegt, daß die Versender eine klare Kalkulationsbasis fordern. Der größte Anteil des Speditionsgeschäfts unterliegt damit effektiv dem Frachtrecht, während unter Geltung der KVO die strenge Haftung faktisch nicht galt.

Dementsprechend wurde an den ersten Entwürfen des neuen Transportrechts von Seiten des Bundesverbandes Spedition und Logistik (BSL) heftige Kritik geübt (vgl. Art. aus Handelsblatt, 8./9.2.1997).

Herr Manfred Boes, der Präsident des BSL, befürchtete gar, das Speditionsrecht würde fast völlig unter die Räder des Frachtrechts kommen (vgl. DVZ v. 27.5.1997).

Da heute nahezu alle Speditionsgeschäfte zu festen Sätzen abgeschlossen werden, würde ein eigenständiges Haftungsrecht für die Spedition nahezu beseitigt.

Von Seiten des BSL wurde daher zunächst vorgeschlagen, das Speditionsrecht nur insoweit dem Frachtführerrecht gleichzustellen, als es um Fälle des echten Selbsteintritts gehe. Für das Speditionsgewerbe war die wesentliche Gleichstellung mit dem Frachtführerrecht auch deswegen wirtschaftlich bedrohlich, da die ursprünglichen Entwürfe des Transportrechtes vorsahen,

daß auch die Haftungshöhe AGB-fest ausgestaltet werden sollte, also nicht durch allgemeine Geschäftsbedingungen reduziert werden konnte. Der Spediteur sollte also keine Möglichkeit haben, unter Verweis auf neue ADSp, die auf 8,33 Sonderziehungseinheiten festgelegte Haftung (etwa DM 20,00) weiter zu begrenzen.

Der BSL zeigte sich außerordentlich besorgt und erwartete als Folge der Reform eine Mehrbelastung durch Versicherungsprämien in Höhe von jährlich DM 500.000.000,00. Man erwartete Kostensteigerungen für die Branchen von ca. 3 %.

Was aber sind die Gründe dafür, daß der Gesetzgeber meint, den Fixkostenspediteur und den Sammelladungsspediteur ebenfalls der strengen Gefährdungshaftung zu unterwerfen? Nach Auffassung des Gesetzgebers entfällt bei fixen Kosten der Antrieb des Spediteurs, zugunsten der Interessen seines Auftraggebers tätig zu werden. Der Gesetzgeber befürchtet, daß bei fixen Kosten der Spediteur nur versuche, seinen Gewinn zu maximieren, indem er die Kosten und gegebenenfalls die Qualität der Transportleistung vermindert. Der Spediteur erkaufte den Transport zu einem vereinbarten Preis und muß sodann versuchen, den Transport selbst so günstig wie möglich zu realisieren. Dahinter steht offenbar die Befürchtung, der Fixkostenspediteur werden im Zweifel einen sehr günstigen und damit möglicherweise qualitativ schlechten Frachtführer mit der Durchführung des Transports beauftragen. Da der Spediteur den Transport also nicht mehr besorge, sondern verkaufe, solle er wegen der Beförderung nicht anders behandelt werden wie ein Frachtführer. Ob damit aber der faktische Zwang, dem der Spediteur unterliegt, hinreichend berücksichtigt wird, sei einmal dahingestellt. Tatsache ist, daß die verladende Wirtschaft darauf angewiesen ist, vor Abschluß des Vertrages die Beförderungskosten und alle damit zusammenhängenden Kosten, wie beispielsweise Verpackung zu kennen, um durch eine Preisabrede spätestens bei Vertragsabschluß die Beförderungskosten und Nebenkosten kalkulieren zu können. Der Spediteur macht also bei Abschluß einer Fixkostenabrede nichts anderes, als ihm von Seiten des Versenders vorgegeben wird.

Die Gleichschaltung des Sammelladungstransports mit der Haftung des Frachtführers erfolgt nach der Begründung der Bundesregierung wegen des kaufmännischen Vorteils, den der Spediteur durch die Sammelladung erzielt. Auch hier mag man sicher darüber streiten, ob diese

Begründung tragfähig ist. Da der Gesetzgeber sich jedoch auch insoweit für die Gleichstellung des Spediteurs mit dem Frachtführer entschieden hat, wird das Gewerbe letztlich auch mit dieser Regelung leben müssen. Ein interessanter Unterschied zur Haftung des reinen Fixkostenspediteurs besteht allerdings darin, daß die Anwendung des Frachtrechts im Falle Sammelladung sich nur auf die **Beförderung in Sammelladung** erstreckt. Die Gleichstellung mit dem Frachtführer erfolgt also nicht für die Zeit des gesamten Transportes, sondern nur für die Strecke oder Teilstrecke, in der tatsächlich Sammelladungstransport erfolgt. Für den sogenannten Hauptlauf kommt damit im Sammelladungsverkehr Frachtrecht zur Anwendung, also bis zur Empfangsstation der Sammelladung und nicht durchgehend bis zum Empfänger.

Keine Bedeutung hat dies in den Fällen, in denen gleichzeitig Fixkostenspedition betrieben wird, da dann die Haftung nach den Frachtführerregeln für die gesamte Beförderung gilt.

4. Gestaltungsmöglichkeiten durch allgemeine Geschäftsbedingungen, insbesondere ADSp

Wie aber kann von der strengen Haftung des Frachtführerrechts abgewichen werden? Abgesehen von der Sonderregelung für Verbraucher, die in § 466 Abs. 1 niedergelegt worden ist, kann durch eine im einzelnen ausgehandelte Vereinbarung von den Regelungen über die Haftung, wie wir sie soeben kennengelernt haben, abgewichen werden. Es handelt sich hierbei um eine sogenannte AGB-feste Regelung. Es läßt sich nicht durch Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen vermeiden, daß beispielsweise der Fixkostenspediteur ebenso wie ein Frachtführer haftet. Lediglich durch eine tatsächliche Vereinbarung zwischen den beiden Vertragsparteien kann eine Abweichung erreicht werden. Während zunächst auch die Höhe der Haftung AGB-fest ausgestaltet werden sollte und damit Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen jegliche Bedeutung verloren hätten, ist dieser Vorschlag im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens wieder ad acta gelegt worden. Zwischenzeitlich war einmal vorgesehen, daß die Haftungshöhe ohne jegliche Beschränkung nach oben oder unten durch Allgemeine Geschäftsbedingungen geregelt werden konnte. Auch dieser Weg hat sich letzten Endes nicht durchsetzen können. Vielmehr hat sich der Gesetzgeber für die sogenannte „Korridorlösung“ entschieden, die ich Ihnen an dieser Stelle kurz vorstellen möchte:

Die entscheidende Regelung findet sich in § 466 Abs. 2 S. 2 des neuen Handelsgesetzbuches. Danach kann die vom Spediteur zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 u. 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist

oder

2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Abs. 1 u. 2 vorgesehene Betrag.

Das Gesetz sieht als Regelhaftsumme einen Betrag von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm für Güterschäden vor. Die Korridorlösung ermöglicht, daß diese Summe bis auf 2 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm unterschritten und auf bis zu 40 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm überschritten werden kann. Der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Spedition und Logistik, Herr Dr. Herbert Ferger, wertet diese Korridorlösung als, so wörtlich: „Rettung der ADSp“. Ihm kann im wesentlichen zugestimmt werden, denn durch diese Regelung kann durch allgemeine Geschäftsbedingungen der zunächst als Fixbetrag vorgesehene Haftungshöchstbetrag unterschritten werden. Bei einem Betrag von 8,33 Sonderziehungsrechten würde sich ja effektiv die Haftung der bisher nach ADSp haftenden Spediteure pro Kilogramm vervierfachen. Die neuen ADSp, so wie sie mir bis zum bisherigen Zeitpunkt bekannt sind, sehen dagegen eine Haftung vor, die etwa einem Betrag von DM 10,00 entspricht. Damit wird quasi eine Haftung vorgesehen, die sich gegenüber der bisherigen ADSp-Haftung verdoppelt, die aber andererseits nur die Hälfte der für den Frachtführer vorgesehenen Haftung darstellt und andererseits auch mit Versicherungslösungen gekoppelt werden kann, die Ihnen von Herrn Steinkamp im weiteren Verlauf noch vorgestellt werden. Soweit ich damit Herrn Dr. Ferger insoweit zustimme, als daß die ADSp weiterhin von erheblicher Bedeutung sein werden, so möchte ich an dieser Stelle doch vor übertriebener Euphorie warnen und mir erlauben, auf einige Gefahren hinzuweisen, die im Hinblick auf die Einbeziehung der AGB in das konkrete Vertragsverhältnis nach meinem derzeitigen Kenntnisstand bestehen dürften.

Wer bisher Verträge mit einem Spediteur schloß, mußte davon ausgehen, daß für dieses Vertragsverhältnis die Geltung der ADSp vereinbart war. Ohne daß ein konkreter Hinweis bei Vertragsschluß notwendig war, wurden die Allgemeinen Deutschen Spediteur Bedingungen trotzdem Gegenstand des Vertrages.

Man mag darüber streiten, ob diese Einbeziehung aufgrund eines Handelsbrauches erfolgt ist, oder ob eine Art freiwillige Anerkennung der beteiligten maßgeblichen Verkehrskreise erfolgte. Jedenfalls hat der Bundesgerichtshof und ihm folgend selbstverständlich auch die Instanzgerichte, bisher in ständiger Rechtsprechung angenommen, daß die ADSp auch ohne Kenntnis ihres Inhalts und auch ohne besonderen Hinweis auf ihre Einbeziehung im Einzelfall kraft stillschweigender Unterwerfung Bestandteil des Vertrages werden, wenn der Vertragspartner des

Spediteurs wußte oder wissen mußte, daß der Spediteur ausschließlich nach den ADSp arbeitet. Ein Kaufmann mit Sitz in der Bundesrepublik mußte bisher, wenn er einen Vertrag schließt, der mit dem Spediteurgewerbe typisch sachbezogen zusammenhängt, wissen, daß deutsche Spediteure normalerweise ausschließlich nach den ADSp arbeiten (vgl. Koller, TranspR, 3. Aufl. 1995, vor § 1 ADSp Rn. 8 u. 9).

In der bisherigen Diskussion der beteiligten Fachverbände scheint mir zuwenig beachtet worden zu sein, ob man auch in Zukunft, nachdem nunmehr neue ADSp vereinbart worden sind, zu einem Zeitpunkt, indem die Differenzierung zwischen Frachtführer und Spediteur nicht mehr in der Form aufrechterhalten wird, wie sie bisher in der Praxis gehandhabt wurde, man weiter davon ausgehen kann, daß die ADSp quasi schon dadurch Wirkung entfalten, indem sie überhaupt existieren, quasi in der Schublade liegen und damit ohne weiteres bei jeglichem Vertragsverhältnis als vereinbart gelten. Es mag sein, daß die Rechtsprechung auch in Zukunft davon ausgehen wird, an dem Rechtszustand der die Einbeziehung der ADSp betrifft, habe sich nichts geändert. Ich möchte jedoch gegenwärtig nicht ausschließen, daß hier möglicherweise eine Kehrtwendung in der Rechtsprechung geschieht.

Der BSL hatte zunächst Bedenken geäußert, ob eventuell durch die Formulierung in § 466, nach der eine drucktechnisch deutliche Gestaltung und besondere Hervorhebung der Haftungsbeträge in den ADSp notwendig war, im Hinblick auf die Einbeziehung der ADSp Probleme bestehen könnten.

In der Begründung zum Regierungsentwurf heißt es, daß die Frage der Einbeziehung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen in den Vertrag durch die Regelung über die besondere drucktechnische Ausgestaltung nicht berührt werde. Dennoch befürchtete schon der BSL, daß die Rechtsprechung eventuell Rechtsfortbildung betreiben könnte und zusätzlich zum Gesetzeswortlaut verlangen würde, daß die AGB dem Vertragspartner bei Vertragsabschluß ausgehändigt oder in der Vertragsurkunde selbst drucktechnische besonders hervorgehoben werden, in der auf den Inhalt der entsprechenden Haftungsbestimmung in den AGB hingewiesen wird. Diese Sorge halte ich für berechtigt. Warum sollte der Gesetzgeber beschließen, daß Allgemei-

ne Geschäftsbedingungen eine Regelung optisch hervorheben, wenn eine Kenntnisnahme nicht erforderlich sein soll!

Auf eine Anfrage des DIHT hin, bestätigte das Bundesjustizministerium ebenfalls, daß die drucktechnische Hervorhebung von Formularvereinbarungen nichts mit der Frage der Einbeziehung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu tun habe, die ja im kaufmännischen Verkehr erleichterten Voraussetzungen unterliegen. Daraus schloß der DIHT:

„Entgegen anderslautender Befürchtungen müssen also die Parteien eines Transportvertrages auch künftig nicht in jedem einzelnen Fall zunächst ein entsprechend gestaltetes Vertragsformular abzeichnen.“

Nun wäre es jedoch verfehlt, allein aus dem Hinweis auf die erleichterte Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen im kaufmännischen Verkehr, den Schluß zu ziehen, daß allein durch die Vereinbarung neuer ADSp diese ohne weiteres Inhalt eines jeglichen mit einem Spediteur geschlossenen Vertrages werden. Ich halte es für ausgesprochen gefährlich davon auszugehen, daß neue ADSp quasi nur von den Verbänden beschlossen werden müßten, diese ADSp dann mit einer drucktechnischen Hervorhebung die neue Haftungsgrenze bezeichnen, die ADSp dann quasi in die Schublade wandern und dennoch Gegenstand eines jeden Vertrages mit einem Spediteur werden. Man muß sich doch die Frage stellen, warum der Gesetzgeber eine drucktechnische Hervorhebung verlangt, wenn dem Vertragspartner der Inhalt der Hervorhebung nicht bekannt sein braucht, ja er noch nicht einmal die Hervorhebung als solche gesehen haben muß.

Vielmehr muß man in Erwägung ziehen, daß die Einbeziehung der ADSp in der bisherigen Rechtspraxis noch wesentlich geringere Anforderungen hatte, als an die Einbeziehung allgemeiner Geschäftsbedingungen im sonstigen kaufmännischen Verkehr. Auch das Bundesministerium für Justiz hatte ausdrücklich auf das AGB-Gesetz verwiesen. Schaut man sich jedoch die Voraussetzungen an, die im sonstigen kaufmännischen Verkehr für die Einbeziehung von AGB's gelten, so wird deutlich, daß man zukünftig an einer Einbeziehung der ADSp ohne weiteren Hinweis, zumindest berechtigte Zweifel haben kann.

Grundsätzlich gilt, daß auch im Verkehr unter Kaufleuten allgemeine Geschäftsbedingungen nur dann gelten, wenn sie durch rechtsgeschäftliche Einbeziehung Vertragsbestandteil geworden sind. Dies kann entweder durch eine entsprechende Rahmenvereinbarung bei einem längerfristigen Vertragsverhältnis geschehen, oder aber durch ausdrücklichen Verweis im Einzelvertrag, wenn der Vertragspartner der Einbeziehung nicht widerspricht. Von dieser Regel macht die Rechtsprechung nur wenige Ausnahmen, u. a. bisher im Speditionsgeschäft und verweist hier auf die Branchenüblichkeit der ADSp.

Meines Erachtens bleibt abzuwarten, ob die Rechtsprechung auch weiterhin von dieser Branchenüblichkeit ausgehen wird. Muß man unter Geltung des neuen Rechts nach wie vor davon ausgehen, daß Spediteure normalerweise ausschließlich nach den ADSp arbeiten? Solange hier Unsicherheiten bestehen, halte ich es für empfehlenswert, nach Möglichkeit die ADSp bei Vertragsschluß ausdrücklich in Bezug zu nehmen. Am einfachsten ist dies dort zu gewährleisten, wo längerfristige Geschäftsbeziehungen zwischen Spediteur und Versender bestehen. Hier dürfte durch eine Bezugnahme in einer Rahmenvereinbarung bereits die Anwendbarkeit der ADSp gesichert sein.

Schwierigkeiten tauchen dagegen dort auf, wo nur sporadische Geschäftsbeziehungen bestehen und Aufträge im wesentlichen telefonisch oder per Fax erfolgen, ohne daß ein Vertragsformular unterzeichnet wird. Die Übermittlung per Telefon oder Fax bildet in vielen Bereichen die Regel. Die Frage, wie in diesen Fällen die neuen ADSp zum Vertragsinhalt werden sollen, ist nach meiner Kenntnis nicht hinreichend geklärt.

Hier bleibt abzuwarten, ob die Rechtsprechung tatsächlich auch in diesen Fällen in Zukunft grundsätzlich die Anwendbarkeit der ADSp bejahen wird. Was die allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Güterkraftverkehr angeht, so müssen jedenfalls die Bedingungen ausdrücklich zum Gegenstand des jeweiligen Transportgeschäfts gemacht worden sein.

Fraglich ist auch, welche Auswirkungen es haben wird, daß BGL und BSL in Zukunft unterschiedliche Allgemeine Geschäftsbedingungen zugrunde legen werden, vor allem wenn die

Haftungsbedingungen in den allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Güterkraftverkehr für den Versender wesentlich günstiger sind als diejenigen der Spediteure. Auch hier bleibt abzuwarten, ob den ADSp weiterhin der Rang zukommt, den sie bisher inne hatten.

Dies gilt auch noch aus einer anderen Erwägung heraus. So wird mit Recht die Frage gestellt, ob es ein Auftraggeber akzeptieren wird, daß je nach Stellung in der Transportkette die Haftung einmal zwei Sonderziehungsrechte und das andere Mal vierzig Sonderziehungsrechte beträgt. Wird der Auftraggeber es hinnehmen, im Bereich der Frachtführerhaftung einen erhöhten Betrag verlangen zu können, dagegen im Fall des Verlustes oder der Beschädigung im Umschlagsbereich lediglich DM 10,00 pro Kilo? Hier wird sich zeigen müssen, inwieweit die Marktmacht der Auftraggeber reicht. Je mehr Haftung zum Qualitätsmerkmal der Speditionsleistung wird, desto mehr besteht auch die Gefahr, daß im Wege einzelvertraglicher Vereinbarungen eine sehr hohe Haftungsgrenze den Regelfall bilden wird. Ich stimme daher Herrn Dr. Schmidt, dem Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr zu, wenn er behauptet, daß die Marktmacht und der Angebotsdruck darüber entscheiden werden, welche Konditionen marktüblich sind, und nicht, worauf sich die Verbände im Vorfeld geeinigt haben. Die ADSp mögen als solche gerettet sein. Ihre Bedeutung, so befürchte ich, wird jedoch zurückgehen. Vielmehr als bisher werden zwischen den Beteiligten einzelvertragliche Vereinbarungen zustande kommen, die insbesondere die Haftungsfrage zwischen den Beteiligten abschließend klären.

Die von den Verbänden ausgehandelten Allgemeinen Geschäftsbedingungen werden dabei im wesentlichen nur eine Art Anhaltspunkt für die Vertragsparteien bieten.

Dort, wo sich Vertragsparteien überhaupt nicht auf Allgemeine Geschäftsbedingungen einigen können, da sie selbst die jeweils eigenen zur Grundlage eines Vertrages machen wollen, wird das gesetzliche Vorbild gelten. Das heißt, sämtliche Pflichten, insbesondere auch die Regelungen über die Haftung, werden sich nach dem neuen HGB richten.

5. Multimodaler Transport

Kurz eingehen möchte ich auf die neuen Regelungen, die in den §§ 452 ff. zur Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln aufgenommen worden sind.

Die Regelungen gelten für Frachtverträge, in denen die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln bis zum Endempfänger vereinbart ist und wenn für die unterschiedlichen Teilstrecken auch verschiedene Rechtsvorschriften gelten würden. Soweit nicht zwingende internationale Vorschriften zum Tragen kommen, die durch das deutsche Transportrecht nicht abgedungen werden können, so gelten die Vorschriften der §§ 452 ff.

Maßgeblich ist dann stets ob bekannt ist, auf welcher Teilstrecke der jeweils festgestellte Schaden eingetreten ist. Den Beweis dafür hat stets derjenige zu erbringen, der den Anspruch stellt. Ist der Schadensort bekannt, so gelten nach Maßgabe des § 452 a die für diese Teilstrecke geltenden Rechtsvorschriften.

Ist der Schadensort dagegen unbekannt, so finden die Vorschriften des allgemeinen Frachtrechts Anwendung. Hier findet sich eine erhebliche Erleichterung zum bisherigen Rechtszustand. Nach der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes sollte bei unbekanntem Schadensort stets das für den Frachtführer günstigste Recht Anwendung finden. Dies ließ sich jedoch häufig nicht ohne weiteres ermitteln, weil die eine anwendbare Rechtsordnung möglicherweise eine günstigere Haftungsbegrenzung vorsah, auf der anderen Seite aber möglicherweise ungünstigere Regelungen für den Frachtführer hinsichtlich der Schadensanzeige oder der Verjährung. Dieser Unsicherheit ist mit der neuen Regelung vorgebeugt worden. Die bei unbekanntem Schadensort nunmehr eingeführte Einheitshaftung führt jedenfalls in erheblichem Maße zu Rechtssicherheit. Zu prüfen ist jedoch auch weiterhin stets, ob nicht internationale Abkommen Sonderregelungen vorsehen. Ich möchte in diesem Zusammenhang nur auf den Art. 2 CMR hinweisen, der einen Fall des multimodalen Transportes, namentlich den Hucke-Pack-Verkehr regelt. Derartige international geltende Vorschriften können selbstverständlich durch die §§ 452 ff. nicht ausgehebelt werden.

6. *Lagerei*

Im Bereich der Lagerei war die Frage der Haftungsgestaltung Gegenstand langanhaltender Diskussionen. Sollte der Verschuldens- oder doch der Obhuts- und Gefährdungshaftung der Vorzug gegeben werden? Zunächst entschied man sich für die Obhuts- und Gefährdungshaftung. Begründet wurde dies vom Gesetzgeber mit dem Argument, daß durch die Gleichstellung des Lagerhalters mit dem Frachtführer und dem Spediteur Wertungswidersprüche vermieden werden könnten. Zudem würde die gleiche Haftungsgestaltung der Rechtssicherheit dienen.

In der letzten Beratungsphase zum Transportrechtsreformgesetz wurde diese Auseinandersetzung neu angefaßt. Auf Empfehlung des Rechtsausschusses ist die Haftung des Lagerhalters in dem Entwurf nun doch als Verschuldenshaftung ausgestaltet worden. Diesen hat der Deutsche Bundestag am 29. Mai 1998 nun abschließend verabschiedet, so daß der Lagerhalter ab dem 1. Juli 1998 nun definitiv für vermutetes Verschulden haftet. Er hat somit nach dem zukünftigen § 475 HGB grundsätzlich für jeden Schaden einzustehen, der durch Verlust oder Beschädigung verursacht wird. Kann der Lagerhalter jedoch nachweisen, daß der Schaden auch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte, ist er von der Haftung befreit. Es mag jedoch fraglich sein, ob dem Lagerhalter in der Praxis dieser Exkulpationsnachweis immer gelingen wird. Dazu wird der Lagerhalter zukünftig auf jeden Fall die ordnungsgemäße Lagerung des Gutes verstärkt überwachen müssen. Schon allein diese Maßnahme wird zu erhöhten Kosten führen. Darüberhinaus ist damit zu rechnen, daß der Lagerhalter zukünftig vermehrt wirtschaftlich den Schaden zu tragen hat. Durch die schwierige Beweislage mag sich die Anzahl der Haftungsfälle erhöhen. Es ist daher damit zu rechnen, daß sich die Versicherungsprämien erhöhen werden. Zudem wird der Lagerhalter entsprechend häufiger von den Versicherungen in Regreß genommen werden. Diese Kosten werden auf den Lagerhalter zukommen und es mag fraglich sein, ob er diese Kosten über höhere Preise an die Auftraggeber weitergeben kann.

Mit der Verschuldenshaftung bleibt uns desweiteren das alte leidige Problem der Abgrenzung zwischen einer transportbedingten Zwischenlagerung und einer disponierten Lagerung erhalten. Daß die Einlagerung des Gutes wegen des Ausfalles eines Fahrzeuges transportbedingt ist,

dürfte unstreitig sein. In diesem Fall wäre die Obhuts- und Gefährdungshaftung des Fracht-/Speditonsrechts anzuwenden. Bei Vorliegen eines ausdrücklichen Lagervertrages handelt es sich nach wohl einhelliger Meinung um eine disponierte Lagerung, so daß nach dem nun verabschiedeten Gesetz für vermutetes Verschulden gehaftet würde. Wie verhält es sich aber, wenn ein Spediteur das Gut annimmt und mit vermutetem Einverständnis des Auftraggebers das Gut auslädt, um es am nächsten Tag mit einem anderen Fahrzeug weiterzutransportieren? Hier stellt sich die Frage, ob nach der Obhuts- und Gefährdungshaftung des Fracht- und Speditonsrecht oder nach der Verschuldenshaftung des Lagerrechts gehaftet wird. Danach entscheidet sich, ob für den Auftragnehmer zumindest die Möglichkeit der Exkulpation besteht.

Desweiteren ist diese Entscheidung aber auch für folgenden Sachverhalt von größter praktischer Bedeutung. Für die Verschuldenshaftung nach dem Lagerrecht besteht keine summenmäßige Begrenzung. Dies hat auf der einen Seite gegenüber dem Haftungsrecht des Frachtführers und des Speditors den wesentlichen Vorteil, daß der Haftungsumfang ganz durch allgemeine Geschäftsbedingungen (z.B. ADSp 98 oder auch andere AGB) abgedungen werden kann. Ein Haftungskorridor ist nicht zu berücksichtigen. Demnach kann die Haftung theoretisch bis auf die Fälle des Vorsatzes und der groben Fahrlässigkeit vollständig durch AGB ausgeschlossen werden. Inwiefern sich ein solche Vereinbarung auf dem Markt durchsetzen lassen wird, mag zwar fraglich sein. Auf jeden Fall besteht aber die Möglichkeit, die Haftungshöchstgrenze erheblich abzusenken. Andererseits birgt die Anwendung des Lagerrechts die Gefahr, daß eine Haftungshöchstgrenze gleich aus welchem Grund nicht wirksam in den Vertrag einbezogen worden ist. Dann hat der Lagerhalter für sämtlichen Schaden aufzukommen, gleich in welcher Höhe. Dabei ist anzumerken, daß nicht nur der unmittelbare Sachschaden sondern auch alle Folgeschäden zu erstatten sind. Man kann sich vorstellen, daß dies bei Produktionsverzögerungen des Empfängers in Folge der Beschädigung von eingelagerten Zulieferteilen schnell zu beträchtlichen Summen führen kann. Es ist daher höchste Aufmerksamkeit darauf zu legen, daß eine Haftungshöchstgrenze unter Berücksichtigung des AGB-Gesetzes wirksam vereinbart worden ist. In Zusammenhang mit dem Beispiel der Zulieferteile sei darauf hingewiesen, daß die in neuerer Zeit vermehrt vereinbarten langfristigen Logistikverträge hinsichtlich der Aufbewahrung der Güter auch zukünftig grundsätzlich dem Lagerrecht unterliegen. Es ist demnach

auch in diesem Bereich auf die Wirksamkeit der Vereinbarung einer Haftungshöchstgrenze zu achten.

Abgesehen von dieser Haftungsregel hat sich im Lagerrecht nicht besonders viel durch die Transportrechtsreform geändert. Interessant ist in diesem Zusammenhang vielleicht noch, daß die Verordnung über Orderlagerscheine mit Datum vom 1. Juli 1998 außer Kraft gesetzt worden ist. Orderlagerscheine hatten in der Praxis kaum noch Bedeutung. Allerdings wurde vielfach darauf hingewiesen, daß die Befugnis zur Ausstellung von Orderlagerscheinen um Geschäftsverkehr als Qualitätsmerkmal angesehen wurden. Dennoch hat der Gesetzgeber keinen Anlaß gesehen, diese Verordnung weiterhin aufrecht zu erhalten.

7. Möbeltransport

Durch das Transportrechtsreformgesetz ist auch die GüKUMB aufgehoben worden. Nach § 451 des HGB gilt nun grundsätzlich auch für den Möbeltransport das allgemeine Frachtrecht. Allerdings soll die Geltung nicht allein auf den Straßengüterverkehr bezogen werden, sondern, wie das allgemeine Frachtrecht, auf sämtliche im Gesetz geregelten Verkehrsmittel. Soweit Sondervorschriften für den Transport von Möbeln gelten, ist hier nur noch Umzugsgut, sei es nun gewerblich oder privat, erfaßt. Spezielle Regelungen über die Beförderung von Handelsmöbeln, wie sie im GüKUMB enthalten waren, sind nicht mehr vorhanden. Auch die Beschränkung auf besondere, für den Möbelumzugsverkehr eingerichtete Fahrzeuge, ist aufgehoben worden. Zu beachten sein werden die besonderen Regelungen, die dann gelten, wenn der Absender ein Verbraucher ist. Hier treffen den Unternehmer umfassende Aufklärungspflichten, bei deren Verletzung er Gefahr läuft, sich auf die Haftungsbegrenzungen des Transportrechts nicht mehr berufen zu können. Hier sei dem im Umzugsverkehr tätigen Unternehmer dringend angeraten, sich über das Ausmaß der Informationspflichten gegenüber Verbrauchern umfassend zu informieren. Dringend angeraten sei auch die jeweils notwendigen Informationen dem betroffenen Verbraucher schriftlich zu geben. Ein derartiges Formerfordernis ist zwar im Gesetz nicht vorgesehen, jedoch aus Gründen der Beweislast anzuempfehlen.

8. Eisenbahnbeförderung

Die Eisenbahnverkehrsordnung wird zukünftig nur noch auf den Personenverkehr beschränkt sein. Ansonsten wird auch für den Eisenbahntransport die Regelung des Frachtrechts im HGB gelten. Obwohl diese Anpassung allgemein hin begrüßt wird, zumal die Haftungshöchstbeträge für die Eisenbahn doch erheblich reduziert sind, wird auch zu bedenken gegeben, daß hier in Zukunft im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr doch recht unterschiedliche Regelungen gelten werden.

Für den Eisenbahnverkehr zeichnen sich im wesentlichen folgende Änderungen ab.

Während bisher der Frachtvertrag als Realvertrag zustande kam, also mit Übergabe von Frachtbrief und Gut wird nun der Vertrag, wie auch sonst im Zivilrecht üblich, durch die Einigung zwischen Kunde und Bahn vereinbart. Die Pflicht zur Ausstellung eines Frachtbriefes entfällt. Auch hier hat der Frachtbrief nur noch Beweisfunktion. Die starren und auch Sicht der Bahn veralteten wettbewerbsschädlichen Transportfristen der EVO entfallen und werden durch flexiblere Regelungen ersetzt. Insbesondere ist es nun möglich, auf individuelle Kundenbedürfnisse einzugehen und einzelvertraglich Frachttermine zu bestimmen. Am wichtigsten ist jedoch die Reduzierung der Haftungsobergrenze auf knapp 1/5 der bisherigen Haftungshöchstsumme.

9. Binnenschifffahrt

Während sich das Transportrecht im Eisenbahnverkehr allgemeiner Zustimmung erfreut, ist die Binnenschifffahrt mit den neuen Regelungen alles andere als zufrieden. Da die Untergrenze der Haftung nun 20 x höher liegt als bisher, befürchten die Betroffenen eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Binnenschifffahrt. Zwar begrüßt die Binnenschifffahrt die Einführung des Haftungskorridors, weist jedoch darauf hin, daß in den Verlade- und Transportbedingungen der Binnenschifffahrt bisher regelmäßig ein Höchstbetrag der Haftung von DM 0,20 je Kilogramm vereinbart worden ist. Selbst wenn zwei Sonderziehungsrechte als Haftungshöchstgrenze vereinbart werden können, so verschiebt sich die Haftungsgrenze doch um das 20fache. Den Binnenschiffern ist es zumindest gelungen, in einigen Punkten Erleichterung für die Bin-

nenschifffahrt zu schaffen. So war es auch insbesondere die Binnenschifffahrt, die es durchsetzte, daß Frachtführer sich auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges berufen können. Insbesondere die Binnenschifffahrt befürchtet jedoch durch die eingetretenen Änderungen auf jeden Fall nicht unerhebliche Erhöhungen der Versicherungsprämien. Die Binnenschifffahrt fühlt sich insbesondere deswegen benachteiligt, da ansonsten von Seiten der Politik häufig die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt hervorgehoben wird und eine Verlagerung der Transportströme auf die Wasserstraße verlangt wird. Mit den Erhöhungen der Haftungshöchstgrenze sieht die Binnenschifffahrt jedoch ihre Wettbewerbsposition beeinträchtigt.

III. Schlußbetrachtung

Eine Schlußbetrachtung im Hinblick auf ein Gesetz, das noch nicht einmal in Kraft getreten ist, fällt besonders schwer. Das uns vorliegende neue Gesetz ist Ergebnis von etwa sechsjährigen Bemühungen einer Vielzahl von Experten der Materie. Ein Ziel der Reform ist meines Erachtens vollständig gelungen. Die vorhandenen Regelungen lassen das Transportrecht transparenter werden. Dies trägt dazu bei, daß die oftmals schwierige Frage, welche Rechtsmaterie überhaupt zur Anwendung kommt, in Zukunft weit weniger Bedeutung haben dürfte.

Vereinfachung und Vereinheitlichung bedeuten jedoch zum einen sicherlich nicht, daß alle Beteiligten, die von der Transportrechtsreform in irgendeiner Form betroffen sind, mit ihren Ergebnissen zufrieden sind. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, daß zum gegenwärtigen Zeitpunkt sich kaum abschätzen läßt, welche tatsächlichen Veränderungen die Reform herbeiführen wird, ob sie zum Beispiel zu einer Wettbewerbsbehinderung kleinerer Unternehmen führen wird. Hier bleibt abzuwarten, wie sich das Instrument des Transportrechts im freien Spiel der Kräfte entwickeln wird. Absehbar ist, daß gesetzliche Regelungen eine weit geringere Rolle spielen als zuvor, sind sie doch in erheblich größerem Umfange abdingbar als dies bisher der Fall war. Das vorliegende Gesetz ist sicherlich eine Entscheidung für weniger Staat und mehr Markt.

Vereinfachung einer gesetzlichen Materie bedeutet im weiteren auch nicht, daß damit jegliche Unklarheit bei der Anwendung des praktischen Transportrechtsfalles geklärt werde. Wenn ich

in der Deutschen Verkehrszeitung vom 19. Mai 1998 in einem Kommentar von Herrn Frank Schnell lesen durfte, daß zum 1. Juli eher weniger als mehr Rechtssicherheit entstehen werde und daß Gewinner dieser Situation auf jeden Fall die Rechtsanwälte sein würden, so kann ich dieser Aussage in ihrer Einfachheit nicht zustimmen. Eingeräumt werden muß, daß zum gegenwärtigen Zeitpunkt, kurz vor Inkrafttreten des Gesetzes, eine Vielzahl von Fragen ungeklärt sind. Die Eile, mit der das Gesetz letztlich zur Geburt gebracht werden mußte, hat dazu geführt, daß gegenwärtig erhebliche Verunsicherungen in den beteiligten Verkehrskreisen bestehen. Da fast bis zum letzten Augenblick um Einzelheiten des Gesetzes gestritten wurde, sind für die Praxis wichtige Fragen wie Inhalt und Einbeziehung Allgemeiner Geschäftsbedingungen bis zuletzt im Nebel geblieben. Ich muß gestehen, daß mir z. B. bisher zwar Entwürfe der neuen ADSp vorliegen, mir der endgültige Stand bis zu diesem Zeitpunkt jedoch immer noch nicht bekannt ist. Die Übergangszeit wird mit Sicherheit noch zu einigen Verwirrungen führen. Hieraus aber den Schluß zu ziehen, die Reform sei gescheitert und führe nur zu mehr Verwirrung als vorher, halte ich für überzogen. Es ist vielmehr nicht ungewöhnlich, daß bei Neustrukturierung eines Rechtsbereiches auch neue Fragen auftauchen, hinsichtlich derer zunächst erhebliche Rechtsunsicherheit besteht. Einige Beispiele habe ich Ihnen in meinem Vortrag bereits geschildert. So meine ich etwa die Problematik der Obhutshaftung oder die Frage, inwieweit Haftungsbegrenzungen bei grobem Verschulden unterlaufen werden, nicht zuletzt auch die Frage, welche Anforderungen die Rechtsprechung zukünftig an die Einbeziehung Allgemeiner Geschäftsbedingungen, insbesondere der ADSp, stellen wird.

Diese Fragen werden aber, davon ist auszugehen, in einem überschaubaren Zeitraum geklärt werden und so eine über den vorausgehenden Zustand erhöhte Rechtssicherheit schaffen. Das neue Gesetz hat einen großen Vorteil, nämlich den, daß es in weiten Teilen an bereits existierende gesetzliche Vorbilder angelehnt ist, zu denen bereits umfangreiche Rechtsprechung besteht. Anhand dieses bereits existierenden Gerüsts von gesichertem Recht werden auch die noch auszufüllenden Lücken geschlossen werden. Bei aller Kritik gehe ich daher davon aus, daß das Gesetz auf lange Sicht jedenfalls eins schaffen wird: Mehr Rechtssicherheit für die Rechtsanwender und damit schließlich auch für die am Transport Beteiligten.

Den Praktikern sei daher empfohlen, in den nächsten Jahren sehr aufmerksam die Diskussion zum neuen Transportrecht in den Ihnen bekannten Fachzeitschriften zu verfolgen. Gegenwärtig jedenfalls besteht weder Anlaß Horrorszenarien zu malen und zu behaupten, daß kein Stein mehr auf dem anderen bleibe, wie auch genausowenig Anlaß besteht, in Euphorie über ein Meisterwerk der Gesetzgebung zu verfallen.

Berücksichtigen muß man immerhin, daß Sachverständige bereits seit 1992 über die Reform beraten, die Zeit aber, die letztlich nach Erscheinen des ersten Entwurfes verblieb, dann jedoch relativ knapp war. Ich möchte nicht beurteilen, ob einige der Änderungen, die noch kurzfristig in den vergangenen Monaten eingefügt worden sind, das Ergebnis sachlicher Überlegung sind oder unter dem Zwang, eilige Kompromisse zu finden, geboren worden sind. Auch dies wird sich vermutlich im Laufe der kommenden Jahre noch herausstellen.