

# Transportrecht: TransportR

Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft

von  
Ingo Koller

7., völlig neu bearbeitete Auflage

Transportrecht: TransportR – Koller

schnell und portofrei erhältlich bei [beck-shop.de](http://beck-shop.de) DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

Speditonsrecht, Transportrecht



Verlag C.H. Beck München 2010

Verlag C.H. Beck im Internet:

[www.beck.de](http://www.beck.de)

ISBN 978 3 406 60041 8

**licher Informationen** über die Erfordernisse der Betriebssicherheit der Ladung zurecht-rücken muß.

Führt der Verstoß gegen die Pflicht, die Betriebssicherheit der Verladung sicherzustellen, **44** zu einem **Verlust, einer Beschädigung des Guts oder einer Verspätung**, so haftet der Frachtführer gemäß § 425 HGB.<sup>118</sup> Auf § 426 HGB darf er sich nur berufen, wenn der Mangel an Betriebssicherheit trotz größter Sorgfalt nicht erkennbar war.<sup>119</sup> Die Haftung kann gemäß § 425 II 1. Alt. HGB ausgeschlossen oder gemindert sein, falls der Absender oder sein Beauftragter den Frachtführer nicht auf die Gefahr mangelnder Betriebssicherheit aufmerksam gemacht hat, obwohl ihm diese bekannt war<sup>120</sup> oder obwohl für ihn der Mangel evident war (vgl. Rz. 19f) oder die Eintragungen im Frachtbrief falsch bzw. unvollständig waren (§ 414 I Nr. 2 HGB).

War das Gut vom Absender **nicht beförderungssicher** verladen worden und verstieß **45** die Verladung **außerdem gegen die Gebote der Betriebssicherheit**,<sup>121</sup> so ist der Frachtführer gemäß den §§ 425 I, 425 II 1. Alt., 427 I Nr. 3 HGB teilweise zum Schadensersatz verpflichtet.<sup>122</sup> Voraussetzung ist allerdings immer, daß der Schaden auch dadurch verursacht worden ist, daß das Transportmittel betriebsunsicher war oder geworden war, also z. B. nicht mehr ausreichend stabil war.<sup>123</sup> Zu einem Unfall muß es nicht gekommen sein. Wurde das Gut geschädigt, ohne daß der betriebsunsichere Zustand des Beförderungsmittels dafür kausal war, so hat der Frachtführer nur einzustehen, wenn ihn die Verladepflicht traf oder er seine Pflicht zum Hinweis auf die beförderungssichere Verladung (Rz. 19) verletzt hatte. Der Frachtführer, der die Betriebssicherheit vernachlässigt, haftet ferner im Rahmen der §§ 434 f HGB gemäß den §§ 823 I, 831 BGB. Dies ergibt sich aus den allgemeinen Grundsätzen der Verkehrssicherungspflicht. Die Haftung entfällt gemäß § 425 II HGB, wenn der Absender trotz eindeutiger Warnungen auf den Antritt der Reise bestanden hatte. Die **Beweislast** für die Betriebssicherheit der Verladung trifft den Frachtführer.<sup>124</sup> Das Verrutschen der Ladung in einer Kurve läßt mangelnde Betriebssicherheit vermuten.<sup>125</sup>

## V. Lade-, Entladezeit (§ 412 II HGB), Standgeld (§ 412 III HGB)

### 1. Angemessene Zeit (§ 412 II 1 HGB)

§ 412 II 1 HGB enthält eine Legaldefinition der Begriffe Lade-, Entladezeit, nämlich **46** den angemessenen Zeitraum für Verladen und Entladen. Der Begriff der Löschezit deckt sich mit dem der Entladezeit.<sup>126</sup> Der für Be- und Entladung zur Verfügung stehende Zeitraum ist nicht als einheitlicher Zeitraum zu begreifen, so daß eine längere Ladezeit nicht durch eine kürzere Entladezeit und umgekehrt kompensiert werden kann. § 412 III HGB knüpft nämlich Rechtsfolgen an die Überschreitung der Lade- oder Entladezeit.

<sup>118</sup> Z. B. stabilitätswidrige Verladung; vgl. BGH, NJW **1962**, 1059.

<sup>119</sup> Näher zum Haftungsmaßstab siehe Erl. zu § 426 S. 1 HGB.

<sup>120</sup> Vgl. *Staub/Helm*, aaO, Rz. 36; vgl. auch OLG Düsseldorf v. 14. 7. 1987, VersR **1987**, 1132, 1133.

<sup>121</sup> Z. B. das Gut war nicht ausreichend gegen Verrutschen gesichert, durch Verrutschen wurde die Stabilität des Fahrzeugs aufgehoben und das Gut kippte vom Fahrzeug.

<sup>122</sup> Vgl. BGHZ **32**, 194, 199; BGH, NJW **1962**, 1059; VersR **1970**, 459; v. 12. 11. 1992, NJW-RR **1993**, 606; **abw.** LG Gießen, NJW-RR **2003**, 403, 404.

<sup>123</sup> BGH, VersR **1970**, 459.

<sup>124</sup> Vgl. OLG Düsseldorf v. 13. 7. 1995, TranspR **1996**, 38, 39.

<sup>125</sup> Vgl. OLG Düsseldorf v. 13. 7. 1995, TranspR **1996**, 38, 39; vgl. aber OLG Düsseldorf v. 1. 7. 1995, TranspR **1996**, 109, 110.

<sup>126</sup> Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR-Drucksache 368/97, S. 40.

## HGB § 412

Teil A. 1. Abschnitt. HGB Frachtgeschäft

Außerdem kann die Überschreitung der Ladezeit wegen der Verkehrsverhältnisse für den Frachtführer so nachteilig sein, daß sie durch eine kürzere Entladezeit nicht ausgeglichen wird. Primär ist der durch AGB oder individuell vereinbarte Zeitraum (§§ 157, 305 II, 310 BGB) maßgeblich.<sup>127</sup> Ohne ihre Einbeziehung in den Frachtvertrag (§ 305 BGB) darf auf AGB (z. B. § 5 VBGL) nur zurückgegriffen werden, wenn diese die Qualität einer Verkehrsmittele ( § 157 BGB) oder eines Handelsbrauchs (§ 346 HGB) erlangt haben. Mangels besonderer Abreden etc., die derjenige zu beweisen hat, der sich auf sie beruft, ist auf die angemessene Frist abzustellen. **Angemessen** ist die Ladezeit, die nach Anzeige der Ladebereitschaft durch den Frachtführer unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles von einem ordentlichen Absender im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftszeiten (§ 358 HGB) benötigt wird, um das Gut beförderungssicher (Rz. 5) und nach Anweisungen des Frachtführers betriebssicher (Rz. 42) zu verladen.<sup>128</sup> Dabei ist dort, wo mit dem Frachtführer die Bereitstellung des Beförderungsmittels zur Verladung für eine bestimmte Uhrzeit vereinbart worden war, davon auszugehen, daß das Gut zur Verladung an die Rampe etc. verbracht ist. Gleiches gilt, wenn der Absender den genauen Ladeplatz angewiesen hat (§ 407 HGB Rz. 50). Hat der Frachtführer nach dem Vertrag den Zeitpunkt der Bereitstellung seines Beförderungsmittels anzukündigen, so beginnt der Ladezeitraum erst zu laufen, nachdem dem Absender die Ankündigung zugegangen ist (§ 130 BGB) und der Absender während der gewöhnlichen Geschäftszeiten angemessene Zeit zur Verfügung hatte, das Gut zur Verladestelle zu schaffen. Mußte der Frachtführer die Transporttermine nicht avisieren, so darf er dem OLG Düsseldorf zufolge davon ausgehen, daß das Gut bei Erteilung des Auftrags zur Verladung bereitsteht.<sup>129</sup> Immer fällt aber der Umstand ins Gewicht, daß der Absender nicht gleichzeitig eine Vielzahl von Beförderungsmitteln beladen kann. Muß der Frachtführer nach dem ihm erkennbaren Zuschnitt des Absenders damit rechnen, daß mehrere Frachtführer abgefertigt werden wollen, so gilt das Prioritätsprinzip. Allerdings muß der Absender grds. angemessene Verlademöglichkeiten und ausreichend Personal bereithalten. Dort, wo für den Frachtführer jedoch bei Vertragsschluß erkennbar ist, daß dies nicht der Fall ist, und der Frachtführer gleichwohl keine festen Verladetermine vereinbart, ist die Angemessenheit der Ladezeit an den erkennbaren Gegebenheiten beim Absender zu orientieren; denn der Frachtführer kann diese in seine Fracht einkalkulieren.<sup>130</sup> Gleiches gilt, wenn der Frachtführer die von den üblichen Gepflogenheiten abweichenden Geschäftszeiten des Absenders kennen muß.

47 Das zur Ladezeit Gesagte gilt auch für die **Entladezeit**. Auch dort darf der Frachtführer, der einseitig seine voraussichtliche Ankunft ankündigt, nicht ohne weiteres davon ausgehen, daß sofort mit der Entladung begonnen wird, schon gar nicht außerhalb der gewöhnlichen Geschäftszeiten (§ 358 HGB; vgl. auch § 47 BinSchG a.F.). In die Entladezeit fällt auch das Warten auf die Ausstellung einer Empfangsquittung.<sup>131</sup> Die Entladezeit kann vom Empfänger im Rahmen des § 418 HGB verlängert werden. Beachte § 5 II VBGL.

## 2. Vergütung (§ 412 II 2 HGB)

48 Nach dispositivem Recht hat der Frachtführer die Lade- und Entladezeit in seine Fracht einzukalkulieren.<sup>132</sup> Der Frachtführer ist jedoch nicht gehindert, für die Lade- oder Entladezeit mit dem Absender eine besondere Vergütung zu vereinbaren.

<sup>127</sup> Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drucksache 13/10014, S. 46. Siehe § 5 II VBGL.

<sup>128</sup> MüKo-Czernwenka, HGB, § 412 HGB Rz. 30.

<sup>129</sup> Zw. OLG Düsseldorf v. 16. 6. 1992, TranspR 1993, 97, 98.

<sup>130</sup> Vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR-Drucksache 368/97, S. 40.

<sup>131</sup> Zum Überschreiten eines angemessenen Zeitraums s. Rz. 49.

<sup>132</sup> Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BR-Drucksache 368/97, S. 40.

## VI. Überschreitung der Lade-, Entladezeit (412 III HGB), Standgeld

### 1. Vereinbarung (§ 412 III 1. Alt. HGB)

Vereinbaren die Parteien, daß der Frachtführer über die geschuldete Lade-, Entladezeit (§ 412 III Alt. 1 HGB) hinaus wartet, so kann der Frachtführer mangels besonderer Abreden (Rz. 62) ohne Rücksicht auf den Grund des Wartens eine angemessene Vergütung fordern. Die Höhe der Vergütung kann vereinbart sein (z. B. Ziff. 4.3 ALB [DB Cargo]). Allerdings muß der Frachtführer warten (Rz. 50). Die Vereinbarung kann stillschweigend getroffen werden (§§ 157 BGB, 346 HGB). Dafür genügt jedoch nicht eine Vertragsklausel, daß für die Einhaltung der Ladezeit keine Garantie übernommen wird oder daß der Absender für Verzögerungen nicht verantwortlich sei.<sup>133</sup> Die Wartezeit, die zu vergüten ist, bedarf anders als nach § 569 II HGB keiner besonderen Ankündigung. Ist die Dauer der Wartezeit in der Vereinbarung nicht geregelt, so steht es dem Frachtführer frei, gemäß § 417 HGB zu verfahren. In der Regel wird man der Vereinbarung aber entnehmen können, daß der Frachtführer eine angemessene Zeit zu warten hat.<sup>134</sup> Bei Entladehindernissen beachte § 419 HGB (Rz. 50). § 412 III 1. Alt. HGB sagt letztlich nur das, was § 354 HGB ohnehin anordnet. Der Frachtführer kann demgemäß, sofern kein abweichender Handelsbrauch (§ 346 HGB) zum Tragen kommt, primär Vergütung nach den am Ort der Überschreitung der Lade- oder Entladezeit üblichen Sätzen fordern. Üblichkeit bedeutet hierbei allgemeine Verkehrsgeltung in den beteiligten Kreisen.<sup>135</sup> Läßt sich eine übliche Vergütung nicht oder nur eine übliche Spanne (vgl. BGHZ 94, 98, 103) feststellen, so ist der Frachtführer nicht<sup>136</sup> berechtigt, gemäß §§ 316, 315 BGB die angemessene Vergütung festzusetzen. Vielmehr ist eine objektiv angemessene Vergütung geschuldet, die sich innerhalb der Spanne der üblichen Vergütung auf mittlerer Ebene bewegt (vgl. BGHZ 94, 98, 104). Fehlt eine übliche Vergütung gänzlich, so ist die Vergütung zu ermitteln, die der Frachtführer redlicherweise dafür hätte fordern können, daß er Arbeitskraft und Kapital bereithält und je nach Lage des Einzelfalls seine zeitlichen Dispositionen durchkreuzt werden. Zur Fälligkeit s. Rz. 58. Der Frachtführer hat zu **beweisen**, daß eine Vereinbarung über das Warten getroffen worden ist und daß er gewartet hat (Rz. 51). Außerdem hat er die Tatsachen zu beweisen, anhand derer die Angemessenheit der Vergütung festzustellen ist. Wendet der Absender ein, daß eine Vergütung in niedrigerer Höhe vereinbart worden ist (Rz. 62), so muß der Frachtführer auch beweisen, daß die vom Absender behauptete Vergütung nicht verabredet worden ist.<sup>137</sup> Der Absender hat allerdings substantiiert die Abrede nach Art, Zeit und Höhe darzulegen (BGH, aaO). Dort, wo ein Handelsbrauch (§ 346 HGB) zum Tragen kommt, muß der Absender abweichende Vereinbarungen beweisen.<sup>138</sup> Behauptet der Absender, der Frachtführer habe versprochen, unentgeltlich zu warten, so muß er dies beweisen.<sup>139</sup>

### 2. Warten ohne Vereinbarung

**a) Pflicht zum Warten.** Wie sich aus § 417 I, II HGB ergibt, ist der Frachtführer bei Verzögerungen der **Beladung** bis zum Zeitpunkt der von ihm ausgesprochenen Kündi-

<sup>133</sup> Vgl. aber OLG Hamburg v. 18. 10. 1897, HansRGZ 1897, Nr. 8; v. 21. 5. 1898, HansRGZ 1898, Nr. 63.

<sup>134</sup> Braun, Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht, S. 257.

<sup>135</sup> Vgl. BGH v. 29. 9. 1969, BB 1969, 1413 zum vergleichbaren § 612 BGB.

<sup>136</sup> Heymann-Schlüter, HGB, § 412 Rz. 14.

<sup>137</sup> Vgl. BGH v. 23. 1. 1996, NJW-RR 1996, 952.

<sup>138</sup> BGH, BB 1957, 799.

<sup>139</sup> Vgl. BGH v. 9. 4. 1987, NJW 1987, 2742, 2743.

gung (§ 417 II HGB) zum Warten verpflichtet. Wenn ihm dies opportun erscheint, braucht der Frachtführer die ihm durch § 417 HGB eröffnete Kündigungsmöglichkeit nicht auszuüben und darf statt dessen auf die Einnahme von Standgeld setzen. Der Absender kann sich dem nur durch Kündigung gemäß § 415 HGB entziehen. Führt das Beladehindernis aber dazu, daß der Transport nicht mehr vertragsgemäß durchgeführt werden kann, greift ab diesem Zeitpunkt § 419 HGB ein.<sup>140</sup> Wird die **Entladezeit** überschritten, so liegt ein Ablieferungshindernis vor.<sup>141</sup> Der Frachtführer muß dann den Empfänger um Weisungen ersuchen. Diese Weisung kann in der Aufforderung bestehen, zu warten, wenn dem nicht die Schranke des § 418 I 3 HGB entgegensteht. Braucht der Frachtführer danach nicht zu warten, so darf er gemäß § 419 III HGB verfahren. Daraus ergibt sich, daß er nicht eigenmächtig berechtigt ist zu warten. Beachte Ziff. 9.2 ADSp.

- 51 **b) Zeitraum des Wartens auf Be-, Entladung.** Der Zeitraum des Wartens beginnt, was der Frachtführer zu beweisen hat (*Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 202), frühestens mit dem Zeitpunkt, in dem der Frachtführer den Beginn des Ladens erwarten darf. Dieser Zeitpunkt ergibt sich primär aus dem Vertrag, sekundär aus der Verkehrssitte und den Umständen, hilfsweise aus § 271 BGB. Beachte § 5 VBGL. Gleiches gilt für den Beginn der Entladezeit, wobei mangels besonderer Vereinbarungen (s. § 5 VBGL) anzunehmen ist, daß die Entladezeit eine angemessene Zeit nach Ankunft am Ablieferungsort bzw. der Ankündigung der Ankunft beginnt. Der Frachtführer muß im Fall des § 412 III Alt. 2 HGB ladebereit und ladetüchtig<sup>142</sup> an der Stelle, an der das Gut zu übernehmen ist,<sup>143</sup> bzw. vertragskonform entladebereit an der für die Ablieferung vorgesehenen Stelle (§ 408 HGB Rz. 7) anwesend sein.<sup>144</sup> Warten bedeutet im Licht der Vergütungsregelung, daß der Frachtführer es mangels Be- oder Entladung unterläßt, sich mit dem Beförderungsmittel an einen anderen Ort zu begeben, um anderweitig Einnahmen zu erzielen. In diesem Sinne wartet derjenige Frachtführer trotz Überschreitung der Lade- oder Entladezeit nicht, der auch aus anderen Gründen überhaupt nicht *transportieren* kann, z. B. wegen Eisgangs, Überschwemmung, Generalstreiks, hoheitlicher Anordnung allgemeiner Arbeitsruhe.<sup>145</sup> In Abweichung von § 29 III 2 BinSchG a. F. und von § 573 II Nr. 1 HGB wartet jedoch der Frachtführer, der durch Wind und Wetter oder durch irgendeinen anderen Zufall an der Verladung des vereinbarten Guts gehindert ist, selbst wenn die Verladung jeder Art von Gütern blockiert ist; denn es ist zu berücksichtigen, daß der Frachtführer zum Anfahren der Stelle veranlaßt worden ist, an der diese gravierende Störungsursache wirksam wird (ebenso § 4 II BinSchLVO). Hätte er eine andere Lade-, Entladestelle angefahren, so hätte er sein Beförderungsmittel ohne Störungen einsetzen können. § 573 II Nr. 1 HGB wird denn auch von *Rabe* (Seehandelsrecht, § 573 Rz. 3) auf Billigkeitsgründe zurückgeführt und dem § 574 HGB gegenübergestellt, der das Risiko, daß jede Art von Gut nicht entladen werden kann, dem Absender zuweist. Ebenso spricht der BGH (BGHZ 2, 20, 24) in Hinblick auf den dem § 573 II Nr. 1 verwandten § 48 III 2 letzte Alt. BinSchG a. F. von einer Ausnahme vom Grundsatz, daß jeder Teil die Nachteile solcher Hindernisse hinzunehmen hat, die in seiner Sphäre auftreten. Ist schon der Zugang zur Lade-, Entladestelle

<sup>140</sup> § 407 HGB Rz. 93; *Braun*, Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht, S. 252.

<sup>141</sup> § 419 HGB Rz. 10; ebenso *Braun*, Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht, S. 250.

<sup>142</sup> *Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 202; einschr. *Braun*, Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht, S. 248 f, der übersieht, daß der Frachtführer an der Ablieferungsstelle entladebereit ist, wenn auf dem Werkgelände des Empfängers Zufahrtswege blockiert sind.

<sup>143</sup> § 421 I 1 HGB, § 407 HGB Rz. 50; § 408 HGB Rz. 7; vgl. auch *Prüßmann/Rabe*, Seehandelsrecht, § 573 Anm. B 2b aa.

<sup>144</sup> Rechtsgedanke des § 297 BGB; krit. *Braun*, Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht, S. 248.

<sup>145</sup> Vgl. *MüKo-Goette*, HGB, 1. Aufl., § 30 BinSchG Rz. 2; **a. A.** *MüKo-Czerwenka*, HGB, § 412 HGB Rz. 36; *Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 188 f; einschr. *Braun*, Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht, S. 249 f.

blockiert, so liegt kein Fall des § 412 III HGB, sondern des § 420 II, III HGB vor, weil das Transportmittel noch nicht die Übernahme- bzw. Ablieferungsstelle (§ 421 I 1 HGB) erreicht hat.

**c) Warten aus sonstigen Gründen.** Dort, wo der Frachtführer nicht deshalb wartet, **52** weil die Be-, Entladung nicht begonnen worden oder nicht abgeschlossen worden ist, sondern weil sonstige Gründe den Antritt oder den Abschluß der Beförderung verzögern, kommt § 412 III HGB nicht zum Tragen; denn § 412 HGB ist, wie die Überschrift der Norm zeigt, auf Probleme des Be- und Entladens zugeschnitten. In solchen Fällen greifen vielmehr je nach Art und Intensität der Störung die allgemeinen (frachtrechtlichen) Regeln der Leistungsstörung ein.<sup>146</sup>

### 3. Der Grund für das Warten fällt nicht in den Risikobereich des Frachtführers

In der Begründung zum Regierungsentwurf des TRG (BR-Drucksache 368/97, S. 40 f) **53** heißt es, daß § 412 III HGB auf dem „Sphärengedanken“ beruhe. Die Umstände, die den Vertragsablauf störten, seien hiernach stets der Risikosphäre des einen oder des anderen Vertragspartners zuzuordnen.<sup>147</sup> Im Störungsfall erschienen dann jeweils nur die Schutzbedürfnisse derjenigen Seite anerkennenswert, deren Gefahrenkreis die Störungsursache nicht zuzuordnen sei, die also für die Störungsursache keinen Anlaß gegeben habe. Dies gelte auch, wenn bestimmte Umstände von keiner Vertragspartei zu vertreten seien.<sup>148</sup> Diese Ausführungen des historischen Gesetzgebers bringen wenig Klarheit.<sup>149</sup> Zum einen gibt es nicht zwangsläufig ein „Entweder – Oder“ der Sphären des Absenders und Frachtführers; denn die Störungsursache kann im Sinn kumulativer Kausalität den Sphären beider Parteien zuzuordnen sein.<sup>150</sup> Wichtiger ist, daß der historische Gesetzgeber die Existenz einer neutralen Sphäre ignoriert hat. Sie muß man indessen anerkennen, falls man die Sphären des Absenders einerseits und des Frachtführers andererseits danach bestimmt, aus wessen Sphäre die Störungsursache entspringt, in wessen Sphäre der Mangel liegt.<sup>151</sup> Dort, wo z. B. ein Akt höherer Gewalt auf eine der Parteien einwirkt, kann nicht mehr ohne weiteres gesagt werden, daß die Störungsursache der Sphäre dieser Partei entspringt.<sup>152</sup> Man denke nur an den Fall, daß ein Flugzeugabsturz die Verladung des Guts verzögert. Die neutrale Sphäre spielt jedoch keine Rolle, falls man ausschließlich darauf abhebt, in wessen Sphäre sich eine Störungsursache zuerst unmittelbar ausgewirkt hat. Diese Form der Zurechnung zu einer Sphäre hat den Nachteil, daß sie nicht rational legitimiert ist und daher nicht in Fällen zu handhaben ist, in denen die Störung allgemeiner Natur ist. Man denke nur an den Fall, daß Staatstrauer ausgerufen, jede Form der Arbeit untersagt wird und deshalb weder beladen noch transportiert werden kann.

*Canaris* (Handelsrecht, § 33 Rz. 52) leitet aus dem Wortlaut des § 412 HGB („Risikobereich zuzurechnen“) ab, daß den Frachtführer nicht nur Risiken treffen, die in seiner Sphäre „liegen“ oder dort ihren Ursprung haben. Soweit es um spezifische Risiken eines Frachtführers bzw. einer unternehmerischen Entscheidung gehe (z. B. Einsatzfähigkeit des Transportmittels, Wahl des Transportweges) sei immer der Frachtführer risikobelastet. **53 a**

<sup>146</sup> Näher § 407 HGB Rz. 83 ff; s. auch *Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 187 f; *Braun*, Das frachtrechtliche Leistungsstörungsrecht, S. 279 ff.

<sup>147</sup> *Andresen*, in: Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, Güterkraftverkehrsrecht P 100, § 412 HGB Rz. 27.

<sup>148</sup> Ebenso *Fremuth*, in: Fremuth/Thume, Kommentar zum Transportrecht, § 412 HGB Rz. 16.

<sup>149</sup> *Canaris*, Handelsrecht, § 33 Rz. 52.

<sup>150</sup> Z. B. Absender staut beförderungsunsicher; Fahrer weist den Absender darauf erst nach Abschluß der Beladung hin, obwohl er den Verstaungsfehler von Anfang an erkannt hat.

<sup>151</sup> Vgl. *Picker*, JZ **1985**, 693 ff; *Otte/Thyes*, TranspR **2003**, 221, 224; E/B/J/S-*Reuschle* § 412 HGB Rz. 37.

<sup>152</sup> *Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 174; *Canaris*, Handelsrecht, § 33 Rz. 52.

## HGB § 412

Teil A. 1. Abschnitt. HGB Frachtgeschäft

Allgemeine Fahrverbote, allgemeine Straßenblockaden, Streik von Zollbeamten und dergleichen zählt *Canaris* zur neutralen Sphäre, die dem Frachtführer nicht zuzurechnen sei. Ebenso seien Unfälle zu behandeln, die iSd § 426 HGB unvermeidbar gewesen seien. Soweit allerdings der neutralen Sphäre zuzurechnende Hindernisse den Einsatz des Transportmittels während des betreffenden Zeitraums generell ausschließen, seien diese dem Risikobereich des Frachtführers anzulasten.<sup>153</sup> Bei dieser Interpretation des § 412 III HGB wird, wie das Beispiel des Unfalls zeigt, nicht ganz klar, was zu den spezifischen Risiken des Transportbetriebes zählt. Zu diesen Betriebsrisiken könnte man nämlich alle Unfallrisiken ebenso zählen wie die Mängel des Transportmittels.

**53 b** *Braun*<sup>154</sup> zufolge beruht die frachtrechtliche Risikozurechnung auf dem Gedanken der Einstandspflicht für die beiderseitige Vertragserfüllung sowie dem Prinzip der Risikoerhöhung im Vergleich zu einem typischen Transport. Während der Frachtführer grds. das Erfolgsrisiko der von ihm übernommenen Aktivitäten trage, müsse der Absender für die von ihm oder dem Empfänger zu erfüllenden Pflichten und Obliegenheiten ohne Rücksicht auf Beherrschbarkeit eintreten. Gleiches gelte für Weisungen. Ferner habe der Absender ein Risiko zu tragen, das im konkreten Fall im Vergleich zum Risiko eines typischen Transports erhöht sei. Die §§ 645 I BGB, 427 HGB gäben Anhaltspunkte für eine Erhöhung des Risikos. Es existierten mithin nur zwei Risikobereiche. Im Bereich des § 412 III HGB sei ausnahmsweise zu berücksichtigen, daß der Frachtführer seine Transportkapazitäten auch nicht anderweitig einsetzen können. Kritisch ist anzumerken, daß dieser Ansatz auf die Berücksichtigung des sachlogisch relevanten Merkmals der Beherrschbarkeit verzichtet und mit dem Kriterium der Risikoerhöhung ein Element ins Spiel bringt, das weitgehend Willkürentscheidungen erlaubt. Es ist nämlich nicht ersichtlich, wie das „Normalrisiko“ eines Transports bemessen werden soll. Andererseits leuchtet nicht ein, daß der Frachtführer als Transportfachmann das erhöhte Risiko einer Nichterfüllung seiner Aufgaben auf den Absender abwälzen darf, obwohl er es vorhersehen und in die Vergütung einkalkulieren, u. U. sogar versichern konnte.

**54** *Didier*<sup>155</sup> zufolge fällt in den Risikobereich des Frachtführers jede von ihm verschuldete Störung, außerdem jegliches gefahrerhöhende Verhalten, wobei unklar bleibt, woran die Normalgefahr zu messen ist. Soweit Störungen vom Frachtführer weder verschuldet sind noch ihm eine Gefahrerhöhung zur Last zu legen ist, differenziert *Didier* nach ihrem Ursprung zwischen „internen“ und „externen“ Störungen. Alle Mängel in der Person des Frachtführers oder in der Person seiner Erfüllungsgehilfen sind dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen. Andere „interne“ Störungen seien dem Frachtführer anzulasten, falls sie von ihm beherrschbar oder für ihn vorhersehbar waren. Dabei verwendet *Didier* einen abstrakten Maßstab. Ihm zufolge sind Störungen solange beherrschbar, als sie mit u. U. absurdem Aufwand vermeidbar gewesen wären und, wenn sie nicht vermeidbar waren, zumindest ihre Folgen mit Mitteln ausgeschaltet werden könnten,<sup>156</sup> deren Einsatz dem Frachtführer kein Verlustgeschäft beschert hätte. Die Störungen sind abstrakt vorhersehbar, wenn sie unter Berücksichtigung statistischer Wahrscheinlichkeit nicht derart unwahrscheinlich waren, daß mit ihrem Eintritt vernünftigerweise nicht zu rechnen war. „Externe“ Störungen seien dem Frachtführer dagegen nur zuzurechnen, wenn sie konkret beherrschbar oder vorhersehbar waren.<sup>157</sup> Externe Störungsursache und Störungsverlauf

<sup>153</sup> *Canaris*, Handelsrecht, § 33 Rz. 55.

<sup>154</sup> Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht, S. 95 ff.

<sup>155</sup> *Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 156 ff; zust. *Otte/Thyes*, *TranspR* 2003, 221, 224; v. *Waldstein/Holland*, *BinSchR*, § 412 HGB Rz. 28.

<sup>156</sup> Ähnlich *Fischer*, in: *Riedel*, Transport- und Haftungsrecht in der Binnenschifffahrt, S. 39, 47.

<sup>157</sup> Ebenso OLG Karlsruhe v. 5. 12. 2001, *TranspR* 2002, 348, 350; *Fischer*, in: *Riedel*, Transport- und Haftungsrecht in der Binnenschifffahrt, S. 39, 48 f; weitergehend *Andresen*, in: *Hein/Eichhoff/Pukall/Krien*, Güterkraftverkehrsrecht P 100, § 416 HGB Rz. 14.

müßten sich daher im Zeitpunkt des Vertragsschlusses aufgrund konkreter Gefahranzeichen abgezeichnet haben.<sup>158</sup> Seien z. B. Transportwege gestört, so müsse der Frachtführer das Risiko nur tragen, wenn sich das Hindernis bereits bei Vertragsschluß angekündigt habe. Letztlich ersetzt *Didier* im Bereich externer Störungen die Risikozurechnung durch eine Zurechnung einer Art schuldhaften Verhaltens. Da dieses auch auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogen wird, kommt er zu Ergebnissen, die den Frachtführer unangemessen begünstigen. Hat sich der Frachtführer z. B. zur Verladung erkennbar regenempfindlicher Güter in einem vor mehreren Wochen abgeschlossenen Vertrag verpflichtet, so ist es kaum sachgerecht, ihm bei einer regenbedingten Verzögerung der Beladung nur deshalb einen Anspruch auf Standgeld zu eröffnen, weil er im Moment der Beladung den Regen nicht konkret prognostizieren konnte und ein besonderer Regenschutz nicht geschuldet war, obwohl der Frachtführer mit erhöhtem Aufwand ohne weiteres für Regenschutz hätte sorgen können. Wenn der Frachtführer am Regenschutz spart, so darf er dies nicht zum Anlaß nehmen, vom Absender Standgelder zu fordern. Vielmehr ist es seine Sache, auch das „externe“ Regenrisiko auf sich zu nehmen, soweit er es besser als der Absender abstrakt beherrschen und einkalkulieren konnte. Es ist nämlich Sache eines jeden Unternehmens, seinen Bereich so zu organisieren, daß er nicht mit Mängeln behaftet ist und Störungen abwehrt, die abzuwehren er „näher dran“ ist. Da es bei § 412 III HGB um sphärenbezogene Risikozurechnung geht, kann es nicht genügen, daß die Organisation des Frachtführers nach außen nur mit verkehrserforderlicher Sorgfalt Schutz bietet. So wäre es wenig einleuchtend, wenn z. B. der beladepflichtige Frachtführer, dem beim Beladen Güter gestohlen werden, zwar wegen Mißachtung äußerster Sorgfalt haften müßte (§§ 425, 426 HGB), aber gemäß § 416 HGB mit dem Argument volle Fracht fordern dürfte, daß er die Reise mit einer Teilladung antreten müsse, obwohl er nur das Verkehrserforderliche zur Verhinderung von Diebstählen getan hatte.<sup>159</sup> *Schlüter*<sup>160</sup> will alle unbeherrschbaren und unvorhersehbaren Ladehindernisse der Risikosphäre des Absenders zurechnen, weil dieser das Bereithalten der Transportfahrzeuge durch seinen Auftrag verursacht habe. Vorhersehbare Störungen sind ihm zufolge hingegen derjenigen Partei zuzurechnen, die sie am besten überblicken, einkalkulieren und u. U. auch vermeiden kann.

§ 412 III HGB bietet keinerlei Anhaltspunkt dafür, daß der Frachtführer wesentlich 55 stärker als ein Werkunternehmer durch § 642 BGB von Leistungerschwerungen in Form verlängerter Standzeiten zu entlasten ist. Auszugehen ist vielmehr von der Erkenntnis, daß Standzeiten über das übliche oder vereinbarte Maß hinaus den Frachtführer mit erhöhtem Aufwand für die Leistungserbringung belasten. Von diesen Kosten sollte er mittels eines Standgeldes nicht entlastet werden, wenn er die zur Verlängerung der Standzeiten führende Störung *besser* als der Absender abstrakt zu beherrschen oder einzukalkulieren vermochte.<sup>161</sup> Beherrschbarkeit bedeutet in diesem Zusammenhang nicht nur konkrete Beherrschung des Risikos durch Wahrung der verkehrserforderlichen Sorgfalt. Vielmehr ist ein Risiko, obgleich nur im abstrakten Sinn, immer beherrschbar, solange der Aufwand zur Vermeidung des Risikos nicht absurd hoch und der Eintritt des Risikos nicht außer aller Wahrscheinlichkeit liegt. Erst wenn dieser Punkt überschritten ist, kann man sagen, daß jede Vorsorgemaßnahme zur Vermeidung solcher Risiken evident unsinnig ist. Selbst wenn bestimmte, vorhersehbare Risiken ausschließlich mit absurdem Aufwand ausgeschaltet werden können, sollten sie dem Frachtführer zugerechnet werden, falls dieser sie vorhersehen und zwar besser als der Absender vorhersehen und deshalb besser einkalkulieren oder sonst besser auffangen kann-

<sup>158</sup> Ebenso in der Tendenz wohl OLG Karlsruhe v. 5. 12. 2001, TranspR 2002, 348, 350.

<sup>159</sup> A. A. *Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 127.

<sup>160</sup> Heymann-Schlüter, HGB, § 412 Rz. 15.

<sup>161</sup> Siehe *Koller*, Die Risikozurechnung bei Leistungsstörungen in Austauschverträgen, S. 78 ff, 244 ff; vgl. auch BGH v. 27. 10. 1998, NJW 1999, 418, 420 (§ 649 BGB).

te;<sup>162</sup> denn vernünftige Vertragspartner hätten bei dieser Sachlage vereinbart, daß der Frachtführer diese von ihm besser vorhersehbaren Risiken übernimmt. Die Grenze zur Unvorhersehbarkeit ist jedoch überschritten, wenn die Störung so außergewöhnlich ist, daß im Zeitpunkt des Vertragsschlusses mit ihrem Eintritt in weitesten Kreisen der Frachtführer nicht gerechnet wird, daß mit anderen Worten die Möglichkeit dieser Störung als bedenkenswert in weitesten Kreisen der Frachtführer nicht ins Bewußtsein dringt. Unerheblich ist, ob die Störung ihren Ursprung in dem Organisationsbereich des Frachtführers hat oder von außen kommt; denn es besteht kein Anlaß, den Absender mit Standgeldern zu belasten, obwohl der Frachtführer besser als der Absender in der Lage war, die Störungen abzuwehren oder, falls sie unbeherrschbar waren, jedenfalls besser als der Absender in die Fracht einkalkulieren oder sonst aufzufangen vermochte. Unvorhersehbare Störungen, die später nicht mit verkehrserforderlicher Sorgfalt ausgeschaltet werden können, vermag zwar weder der Frachtführer noch der Absender zu beherrschen oder aufzufangen. Gleichwohl sollte man solche Störungen dann noch der Sphäre des Frachtführers zurechnen, wenn die Störung jede anderweitige Aktivität des Frachtführers behindert hätte, mithin in allen Fällen, in denen der Frachtführer, den Auftrag des Absenders hinweg gedacht, seine Arbeitskraft und sein Betriebskapital auch nicht anderweitig hätte einsetzen können (s. Rz. 53 a). Dies entspricht dem Gedanken, daß der Absender das Risiko veranlaßt hat.<sup>163</sup>

56 Daraus folgt, daß abstrakt vorhersehbare (Rz. 54)<sup>164</sup> Störungen, die *in dem Organisationsbereich des Frachtführers ihren Ursprung* haben, immer diesem zuzurechnen sind, da sie von ihm besser im abstrakten Sinn beherrscht oder jedenfalls aufgefangen werden können (ebenso z. T. *Didier* [s. Rz. 54]). Der Absender steht dem Organisationsbereich des Frachtführers ferner, so daß kaum jemals gesagt werden kann, der Absender könne die zum Organisationsbereich des Frachtführers zählenden Risiken besser beherrschen.<sup>165</sup>

Bei **von außen kommenden Störungen** sollte man anhand der Umstände des Einzelfalls prüfen, ob der Frachtführer näher als der Absender „dran“ ist, die Störung auszuschalten oder ob der Frachtführer im Verhältnis zum Absender aufgrund seiner beruflichen Spezialisierung oder seiner Nähe zu den relevanten Informationen über einen Informationsvorsprung verfügt oder aus sonstigen Gründen das Risiko besser aufzufangen vermag. Dabei wird man bei von außen einwirkenden Störungen in der Regel<sup>166</sup> unterstellen können, daß diese vom Frachtführer dann besser im abstrakten Sinn beherrscht oder aufgefangen werden können, wenn sich die Störungen nicht zuerst im Organisationsbereich des Absenders und erst dann auf die Sphäre des Frachtführers ausgewirkt haben, sondern wenn sich die Störungen **zunächst unmittelbar** in der Sphäre des Frachtführers niedergeschlagen haben.<sup>167</sup> Der Frachtführer wird nämlich typischerweise besser als der Absender abschätzen können, wie er seine Sphäre gegen Einwirkungen von außen schützt, wie er das Risiko nach Wahrscheinlichkeit und Folgen einkalkulieren oder sonst auffangen kann. So wird der Frachtführer z. B. eher abschätzen können, wie groß die Gefahr ist, daß ein Außenstehender in ein zur Beladung bereit gestelltes Schiff eine brennende Kippe wirft und es dadurch in Brand setzt. Der Frachtführer kann deshalb eine solche Gefahr besser als der Absender steuern. Hat dagegen ein Lkw eines Dritten auf dem Betriebshof des Absenders das Transportmittel des Frachtführers, das an der Rampe zum Beladen bereitstand, beschädigt, so wird man nicht annehmen dürfen, daß der Frachtführer im Vergleich

<sup>162</sup> Siehe *Koller*, Die Risikozurechnung bei Leistungsstörungen in Austauschverträgen, S. 89 ff, 244 ff.

<sup>163</sup> *Koller*, Die Risikozurechnung bei Leistungsstörungen in Austauschverträgen, S. 95 ff, 282 ff.

<sup>164</sup> **Abw.** MüKo-Czerwenka, HGB, § 412 HGB Rz. 40; auch unvorhersehbare Störungen.

<sup>165</sup> So wohl auch *Heymann-Schlüter*, HGB, § 412 Rz. 15.

<sup>166</sup> **A. A.** *Didier*, Risikozurechnung (2001), S. 138.

<sup>167</sup> **Abw.** MüKo-Czerwenka, HGB, § 412 HGB Rz. 43 f, die danach unterscheiden will, ob die Störung verkehrsbezogen ist oder nicht.