

(2) Betriebssichere Verladung

§ Bitte lesen Sie nochmals § 412 Abs. 1 HGB.

Wie bereits angesprochen, unterscheidet § 412 Abs. 1 HGB zwischen der beförderungssicheren und der betriebssicheren Verladung. Für die Betriebssicherheit ist der Frachtführer verantwortlich, während hingegen der Absender sich um die beförderungssichere Verladung zu kümmern hat.

Hierbei wird an die speziellen Kenntnisse des Frachtführers im Hinblick auf die Eigenschaften des Transportmittels angeknüpft. Dieser muss die potentiell von dem Transportmittel ausgehende Verkehrsgefahr kennen, denn die Verkehrssicherheit darf durch die Ladung nicht beeinträchtigt werden. Konkret geht es hierbei vor allem um Stabilität, Lenkvermögen und Bremskraft des Transportmittels während der ganzen Beförderungsdauer und bei jeder Verkehrslage auf der geplanten Strecke. Den Frachtführer treffen diesbezüglich Kontroll- und Hinweispflichten.

Praxishinweis:

Gegebenenfalls muss der Frachtführer (bzw. sein Fahrer) bestimmen, an welcher Stelle der Ladefläche das Gut abgestellt wird, bzw. ob es ausreichend befestigt und gesichert ist. Notfalls kann er auch selbst Abhilfe schaffen.

(3) Einholung und Befolgung von Weisungen

Als Auftraggeber des Frachtführers steht dem Absender auch noch Abschluss des Frachtvertrages das Recht zu, über das Gut zu verfügen. Er kann durch nachträgliche Weisungen noch in den Transportablauf eingreifen (§ 418 Abs. 1 S. 1 HGB). Der Frachtführer hat diese Weisungen zu befolgen.

§ Sollten Sie sich nicht mehr an die Einzelheiten erinnern, lesen Sie bitte noch einmal § 418 HGB sowie die Ausführungen zum Weisungsrecht des Absenders unter I. 6. a) (3).

Ferner besteht im Falle des Auftretens von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen für den Frachtführer die Pflicht, diese Störungen des Transportablaufs dem Absender (bzw. Empfänger) anzuzeigen und dessen Weisungen einzuholen (§ 419 HGB; dazu unter I. 9.).

(4) Einhaltung der Lieferfrist

§ Lesen Sie bitte § 423 HGB.

Nach § 423 HGB hat der Frachtführer die Beförderung innerhalb der vorgesehenen Lieferfrist zu bewirken. Es werden zwei Varianten angesprochen:

- Wenn eine Lieferfrist vereinbart wurde, ist das Gut innerhalb dieser Frist abzuliefern.
- Ist keine Frist vereinbart worden, muss der Frachtführer das Gut innerhalb einer Frist abliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist.

(a) Vereinbarung einer Lieferfrist

Lieferfristen können im Rahmen der Vertragsfreiheit durch die Parteien des Frachtvertrages vereinbart werden. In § 408 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 HGB wird die Lieferfrist als mögliche Angabe in einem Frachtbrief genannt; in diesem Fall erstreckt sich die vom Frachtbrief ausgehende Vermutungswirkung auch auf die Vereinbarung der Lieferfrist.

Die vereinbarte Lieferfrist muss nach dem Kalender bestimmbar sein:

- Wurde ein **konkretes Kalenderdatum** benannt, an dem die Lieferfrist endet, muss § 358 HGB beachtet werden. Falls das Datum nämlich nicht mit einer konkreten Uhrzeit verbunden wurde, ist die Leistung (= Ablieferung) während der gewöhnlichen Geschäftszeiten zu bewirken.
- Haben die Vertragspartner eine **Zeitspanne** als Lieferfrist vereinbart, erfolgt bei Feststehen des Fristbeginns die Berechnung der Lieferfrist nach §§ 186 ff. BGB.

Ist eine Lieferfristvereinbarung nicht eindeutig getroffen worden, muss die Erklärung nach §§ 133, 157 BGB ausgelegt werden. Dabei sind auch die im kaufmännischen Verkehr gebräuchlichen Handelsklauseln zu berücksichtigen.

(b) Bestimmung der Lieferfrist ohne Vereinbarung

Falls die Lieferfrist nicht vertraglich festgelegt worden ist, bemisst diese sich nach der Zeitspanne, die einem sorgfältigen Frachtführer (§ 347 HGB) vernünftigerweise zuzubilligen ist. Zur Bestimmung der angemessenen Frist sind alle vorhersehbaren Umstände heranzuziehen, die bei der Kalkulation der Frist berücksichtigt werden dürfen

(5) Einzug von Nachnahme

§ Bitte lesen Sie § 422 HGB.

Der Frachtführer ist zur Einziehung einer Nachnahme nur dann verpflichtet, wenn dies im Frachtvertrag oder nachträglich, aber auf jeden Fall vor der Ablieferung, vereinbart wurde. Voraussetzung für die Einziehung des Kaufpreises durch Nachnahme ist, dass die Parteien des Kaufvertrages sich zuvor auf diesen Zahlungsmodus geeinigt haben.

Beispiele für Nachnahme Klauseln:

- Lieferung gegen Nachnahme
- Cash on delivery
- Pay on delivery

Eine Definition des Begriffs „Nachnahme“ enthält das Gesetz nicht. § 422 Abs. 1 HGB bestimmt, dass „... das Gut nur gegen Einziehung einer Nachnahme an den Empfänger abgeliefert werden darf...“. Gemeint ist folglich der Einzug von Geld (Barzahlung) oder gleichwertigen Zahlungsmitteln gegen Aushändigung der Ware. Den Frachtführer trifft die Pflicht, das Gut nur Zug um Zug (§ 274 Abs. 1 BGB) gegen Zahlung des Nachnahmebetrages auszuliefern.

Das Geld, das der Frachtführer erlangt, ist treuhänderisch zweckgebunden, wie sich aus § 422 Abs. 2 HGB ergibt.

Liefert der Frachtführer das Gut ohne Einziehung der Nachnahme aus, haftet er dem Absender nach § 422 Abs. 3 HGB verschuldensunabhängig für den daraus entstehenden Schaden, begrenzt auf die Höhe der Nachnahme.

Praxishinweis:

Im heutigen Geschäftsverkehr hat die Nachnahme aufgrund der Entwicklungen im Zahlungsverkehr nicht mehr die Bedeutung, die sie früher einmal hatte. Die Abwicklung von Zahlungsvorgängen per Nachnahme ist sehr aufwändig und damit unwirtschaftlich.

8. Rechtsstellung des Empfängers

Der Empfänger ist nicht Vertragspartei des Frachtvertrages. Er ist aber als begünstigter Dritter (i. S. d. Grundsätze des Vertrages zugunsten Dritter, § 328 BGB) der durch den Frachtvertrag legitimierte Adressat des Gutes. Die Rechte und Pflichten des Empfängers sind im Wesentlichen in § 421 HGB zusammengefasst.

§ Lesen Sie bitte § 421 HGB.

Als Begünstigter eines Vertrages zugunsten Dritter ist der Empfänger nicht verpflichtet, die ihm angetragenen Rechte auch anzunehmen. Er ist insoweit frei und kann diese zurückweisen. Wenn also der Frachtführer mit dem Transportgut bei ihm eintrifft, hat der Empfänger ein **Wahlrecht**, ob er das Gut annehmen will oder nicht. Abhängig von der Ausübung dieses Rechts ergeben sich unterschiedliche Rechte und Pflichten.

a) Nichtannahme des Gutes durch den Empfänger

Eine Verpflichtung des Empfängers zur Entgegennahme des abzuliefernden Gutes besteht nicht. Die Zurückweisung erfolgt durch eine einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung. Den Empfänger treffen dann keine Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag.

In diesem Fall muss der Frachtführer wegen eines eingetretenen Ablieferungshindersnisses eine Weisung beim Absender einholen (§ 419 HGB).

b) Annahme des Gutes durch den Empfänger

Macht der Empfänger gegenüber dem Frachtführer den frachtvertraglichen Ablieferungsanspruch durch eine entsprechende Annahmeerklärung geltend, entstehen für ihn Rechte und Pflichten.

Folgende Rechte stehen dem Empfänger dann gegenüber dem Frachtführer zu:

Rechte des Empfängers	
§ 421 Abs. 1 S. 1 HGB	Recht auf Ablieferung des Gutes
§ 421 Abs. 1 S. 2 HGB	Schadensersatzansprüche wegen Beschädigung oder Verlust des Gutes oder aus Lieferfristüberschreitungen
§ 418 Abs. 2 HGB	Weisungsrecht

Allerdings hat der Empfänger in diesem Fall auch **Pflichten** gegenüber dem Frachtführer.

Pflichten des Empfängers	
§ 421 Abs. 2 HGB	Zahlung der Fracht
§ 421 Abs. 3 HGB	Zahlung von Aufwendungsersatz und/oder Standgeld
§ 418 Abs. 2 HGB	Ersatz von Mehraufwendungen bei Erteilung von Weisungen

Praxishinweis:

Die reine Übernahme des Transportgutes durch den Empfänger ist nicht zwingend eine Annahmeerklärung. Nur bei Vorliegen einer Annahmeerklärung treten die dargestellten Rechte und Pflichten ein.¹⁴

Problematisch sind dabei insbesondere Fallkonstellationen, bei denen das Transportgut einfach auf dem Gelände des Empfängers abgestellt wird.

9. Leistungsstörungen im Transportablauf: Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

Beförderungs- und Ablieferungshindernissen stellen Leistungsstörungen im Transportablauf dar. Die ordnungsgemäße Erfüllung des Transportvertrags erweist sich als nicht mehr durchführbar. Im Grunde sind damit die aus dem allgemeinen Leistungsstörungenrecht bekannten Kategorien der tatsächlichen sowie wirtschaftlichen Unmöglichkeit (§ 275 Abs. 1 und 2 BGB) angesprochen.

Allerdings weicht das HGB von den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Regelungen der §§ 275 ff., 323 ff. BGB ab: Die Beförderungsleistung braucht nicht endgültig unmöglich zu sein, sondern kann lediglich **nicht mehr vertragsgemäß abgewickelt** werden. Leistungsstörungen sind nach transportrechtlichem Verständnis folglich schon dann gegeben, wenn die Leistung nicht wie vereinbart durchführbar ist.

§ Bitte lesen Sie § 419 HGB.

a) Vorliegen eines Beförderungs- und Ablieferungshindernisses

§ 419 Abs. 1 S. 1 HGB enthält zunächst die grundlegende Definition, dass ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis vorliegt, wenn die Beförderung bzw. Ablieferung nicht mehr vertragsgemäß durchgeführt werden kann.

Von einem **Beförderungshindernis** wird gesprochen, wenn sich die vertragsgemäße Beförderung nach der Übernahme, aber vor der Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle als nicht mehr durchführbar erweist (§ 419 Abs. 1 S. 1 HGB). Vor Übernahme des Gutes auftretende Beförderungshindernisse führen zum Ausschluss der Leistungspflicht nach § 275 BGB.

¹⁴ BGH, Urt. v. 11.01.2007 – I ZR 177/04, TransPR 2007, 311 (m. Anm. Herber).

Beispiele für Beförderungshindernisse:

- Das vereinbarte Transportmittel steht nicht rechtzeitig zur Verfügung.
- Das Transportgut müsste umgeladen werden, aber es besteht ein Umladeverbot.
- Die festgelegte Route kann wegen einer Sperrung nicht befahren werden.

Unter einem **Ablieferungshindernis** werden Umstände verstanden, die die Ablieferung des Gutes endgültig verhindern oder auf unbestimmte Zeit in unzumutbarer Weise hinauszögern. Es geht um Hindernisse, die nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle auftreten und der Beendigung der Beförderung entgegenstehen.

Beispiele für Ablieferungshindernisse:

- Beschlagnahmen des Transportguts durch den Zoll.
- Defekt der Ladegerätschaften oder Streik des Entladepersonals an der Ablieferungsstelle.
- Kein freier Entladeplatz beim Empfänger verfügbar.
- Empfänger kann trotz angemessener Anstrengung des Frachtführers nicht ermittelt werden (z. B. befinden sich unter der Empfängeradresse mehrere Unternehmen).

Auch die **Annahmeverweigerung des Empfängers** stellt ein Ablieferungshindernis dar (§ 419 Abs. 1 S. 2 HGB). Von einer Annahmeverweigerung kann ausgegangen werden, wenn der Wille, das Gut nicht als vertragsgemäß annehmen zu wollen, ernsthaft und endgültig zum Ausdruck gebracht wird.

Einen Sonderfall stellt das **Beförderungs- oder Ablieferungshindernis nach Weisung des Empfängers** dar (§ 419 Abs. 2 HGB). Hat der Empfänger aufgrund der ihm zustehenden Verfügungsbefugnis die Weisung erteilt, das Gut an einen Dritten abzuliefern und tritt erst nach diesem Zeitpunkt ein Beförderungs- und Ablieferungshindernis ein, so werden im Hinblick auf die Rechtsfolgen nach § 419 Abs. 1 HGB der Empfänger wie der Absender und der Dritte wie der Empfänger behandelt. Als Folge ergibt sich, dass der Frachtführer erforderliche Weisungen beim Erstempfänger einzuholen hat.

b) Einholung von Weisungen

Sobald ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis erkennbar wird, ordnet § 419 Abs. 1 S. 1 HGB an, dass der Frachtführer Weisungen des frachtrechtlich Verfügungsberechtigten einzuholen hat.

Wer frachtrechtlich Verfügungsberechtigter ist, richtet sich nach § 418 HGB oder – sofern ein Ladeschein ausgestellt ist – nach § 446 HGB (= Besitzer des Ladescheins). In der Regel wird der Absender Verfügungsberechtigt sein.

Ist der Empfänger Verfügungsberechtigt, aber nicht zu ermitteln, fällt nach § 419 Abs. 1 S. 2 HGB dem Absender das Weisungsrecht zu, obwohl das Gut bereits an der Ablieferungsstelle eingetroffen ist.

Praxishinweis:

Aus § 419 HGB ergibt sich nicht, wie schnell die Weisung einzuholen ist. Man kann aber davon ausgehen, dass die notwendigen Weisungen durch unverzügliche und umfassende Verständigung zwischen den Beteiligten eingeholt werden müssen (z. B. per Telefon, Fax, SMS-Nachricht, E-Mail etc.).

c) Handlungsoptionen des Frachtführers bei Nichterhalt von Weisungen

Kann eine Weisung nicht innerhalb einer angemessenen Frist erlangt werden, gewährt § 419 Abs. 3 S. 1 HGB dem Frachtführer das Recht, Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen.

§ 419 Abs. 3 S. 2–4 HGB nennt diesbezüglich folgende Regelbeispiele:

- Entladung und Verwahrung des Gutes (d. h. Ausladen und Einlagern);
- Anvertrauen des Gutes für Rechnung des Verfügungsberechtigten zur Verwahrung an einen Dritten (bei Beschränkung der Haftung auf reines Auswahlverschulden im Hinblick auf die Person des Verwahrers);
- Rückbeförderung;
- Selbsthilfeverkauf (bei verderblichen Waren oder Unwirtschaftlichkeit anderer Maßnahmen);
- Vernichtung des Gutes, soweit dieses unverwertbar ist.

Praxishinweis:

Der Frachtführer muss im Streitfall nachweisen können, dass er innerhalb einer angemessenen Zeit keine Weisung erhalten hat, und dass die von ihm getroffene Entscheidung zweckmäßig war sowie dem mutmaßlichen Interesse des Verfügungsberechtigten entsprochen hat! Hier empfiehlt sich eine entsprechende Dokumentation.

d) Fiktives Ende der Beförderung

Kraft gesetzlicher Vermutung des § 419 Abs. 3 S. 5 HGB gilt nach dem Entladen des Gutes die Beförderung als beendet. Dies hat wichtige Konsequenzen für die Haftung des Frachtführers: Durch das Ende der Beförderung endet die Obhut des Frachtführers am Gut und damit der Zeitraum der frachtrechtlichen Haftung (siehe hierzu I. 10. b) (2)).

e) Vergütungs- und Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers

Sofern der Frachtführer eine Weisung erhalten und befolgt hat, steht ihm ein Anspruch auf Aufwendungsersatz und angemessene Vergütung zu. § 419 Abs. 1 S. 4 HGB verweist insoweit auf die Regelungen aus dem Weisungsrecht (§ 418 Abs. 1 S. 4 HGB mit einer zu beachtenden Einschränkung in § 420 Abs. 2 S. 2 HGB).

Bei Ergreifung der Maßnahmen nach § 419 Abs. 3 HGB gewährt § 419 Abs. 4 HGB ebenfalls einen Anspruch auf Kostenerstattung (Vergütung und Aufwendungsersatz), es sei denn, das Hindernis ist dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen (z. B. Mängel des Beförderungsmittels oder Fehlverhalten seines Personals).

Praxishinweis:

Hinsichtlich des Ersatzes der erforderlichen Aufwendungen ist ein objektiver Maßstab anzulegen. Den Frachtführer trifft das Risiko der Beurteilung, welche Maßnahmen objektiv notwendig getroffen werden müssen.

10. Haftung des Frachtführers

a) Überblick

Die Vorschriften über die Haftung des Frachtführers finden sich in den §§ 425 ff. HGB. Danach haftet der Frachtführer für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes für den Zeitraum, in dem es sich in seiner Obhut befindet sowie für Überschreitungen der Lieferfrist, ohne dass es auf ein Verschulden ankommt (**Gefährdungshaftung**).

Diese Gefährdungshaftung unterliegt jedoch zahlreichen **Haftungserleichterungen**: §§ 426, 427 HGB sehen gesetzlich festgelegte Haftungsausschlussgründe vor.

Der **Haftungsumfang** ist in §§ 429 bis 433 HGB geregelt. Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes haftet der Frachtführer nur bis zur Höhe des Wertes des transportierten Gutes (**Wertersatzprinzip**). Hält der Frachtführer die vereinbarte Lieferzeit nicht ein, haftet der Frachtführer bis zum dreifachen Betrag der Fracht (§ 431 Abs. 3 HGB). § 433 HGB begrenzt im Fall von sonstigen Vermögensschäden die Haftung auf solche Schäden, die eng und unmittelbar mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängen.

§ 434 HGB erstreckt die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des Frachtrechts auf **außervertragliche Ansprüche**.

§ 435 HGB sieht unter gewissen Voraussetzungen aber auch einen **Wegfall der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen** vor.

Übersicht: Regelungen zur Haftung des Frachtführers	
§ 425 Abs. 1 HGB	Voraussetzungen der Haftung des Frachtführers; Eintritt eines Substanzschadens oder Überschreitung der Lieferfrist im Obhutszeitraum
§ 425 Abs. 2 HGB	Berücksichtigung von mitwirkenden Schadensbeiträgen (Verhalten des Absenders oder Empfängers oder besonderer Mangel am Gut)
§§ 426, 427 HGB	Haftungsausschlussgründe
§ 428 HGB	Haftung für Hilfspersonen (Leute und andere Personen)
§§ 429–433 HGB	Haftungsumfang (Wertersatzprinzip mit Haftungshöchstbeträgen)
§ 434 HGB	Erstreckung der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des Frachtrechts auf außervertragliche Ansprüche
§ 435 HGB	Wegfall der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen
§ 436 HGB	Haftung der Leute bei außervertraglichen Ansprüchen
§ 437 HGB	Haftung des ausführenden Frachtführers
§ 438 HGB	Schadensanzeige

b) Voraussetzungen der Haftung des Frachtführers

§ Bitte lesen Sie zunächst § 425 Abs. 1 HGB.

(1) Bestehen eines Frachtvertrags

Erste Voraussetzung für die Haftung nach den §§ 425 ff. HGB ist das Bestehen eines Frachtvertrages. Fehlt es an einem Frachtvertrag, ist das Haftungsrecht des Transportrechts nicht anwendbar.

(2) Obhut des Frachtführers am Gut

Verantwortlich ist der Frachtführer nach § 425 Abs. 1 HGB nur für Schäden, die während der Zeit seiner Obhut am Gut entstehen, also in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung.

Die Vorschrift des § 425 HGB enthält keine Definition der Begriffe „Übernahme“ und „Ablieferung“. Allerdings lässt sich aus der Norm schließen, dass der Frachtführer gegenüber dem Absender verpflichtet ist, während seiner Obhut das Gut zu sichern und zu schützen. Daher muss Voraussetzung für das Entstehen der Schutzpflicht sein, dass das Gut auch derart in den Verantwortungsbereich des Frachtführers (oder seiner Erfüllungsgehilfen, § 428 HGB) gelangt ist, dass das Gut vor einer Schädigung geschützt werden kann.¹⁵

(a) Übernahme

Der Begriff der Übernahme besagt, dass der Frachtführer das Gut zur Beförderung annimmt, d. h. unmittelbaren oder mittelbaren Besitz daran erlangt. Die Übernahme des Besitzes muss in subjektiver Hinsicht vom Willen des Frachtführers (oder des von ihm beauftragten Gehilfen) getragen sein. Bei einer nicht willentlichen Übernahme haftet der Frachtführer allenfalls aus vorvertraglicher Pflichtverletzung oder Delikt. Zudem muss die Übernahme auf die Beförderung, d. h. die Ortsveränderung in Richtung des durch den Frachtvertrag festgelegten Bestimmungsortes des Gutes gerichtet sein.

Im Normalfall ist der Absender verpflichtet, das Gut auf das vom Frachtführer zur Verfügung gestellte Beförderungsmittel zu verladen (§ 412 Abs. 1 HGB). Die Obhut an dem Gut übernimmt der Frachtführer in diesem Fall frühestens dann, wenn die Ladearbeiten des Absenders beendet sind. Davon ist noch nicht auszugehen, sobald das Transportgut auf dem Transportfahrzeug abgestellt ist, sondern erst dann, wenn alle Vorrichtungen des Absenders abgeschlossen sind.

Beispiel:¹⁶

Nachdem 6 von 8 Kisten des zu transportierenden Gutes durch den Absender verladen worden waren, hatte der Fahrer des Frachtführers eigenmächtig und ohne Wissen der Mitarbeiter des Absenders mit dem Verbringen der letzten beiden Kisten auf das Fahrzeug begonnen. Dabei kam es zu einem Schaden.

Der BGH hat entschieden, dass durch die eigenmächtige Handlung des Fahrers das Gut noch nicht in die Obhut des Frachtführers gelangte. Das Gut war als noch in der Einflussosphäre des Absenders befindlich anzusehen; der Frachtführer musste für das Verhalten seines Fahrers nach den Regelungen des BGB haften.

¹⁵ BGH, Urt. v. 28.11.2013 – I ZR 144/12, NJW 2014, 997 Rn. 15.

¹⁶ BGH, Urt. v. 28.11.2013 – I ZR 144/12, NJW 2014, 997.